

Le Vieux-Montréal Un quartier, un port, une ville

Aurèle Cardinal

Numéro 72, printemps 1997

Vieux-Montréal

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/16957ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cardinal, A. (1997). Le Vieux-Montréal : un quartier, un port, une ville. *Continuité*, (72), 37–41.

Un quartier, un port, une ville

Pour que le caractère historique du Vieux-Montréal puisse rayonner sur l'ensemble du tissu urbain montréalais, il doit pouvoir s'articuler avec les espaces adjacents, notamment avec le port qui s'est donné un nouveau visage.

par Aurèle Cardinal

Le déplacement des centres d'activités socioéconomiques est inévitable dans les grandes villes industrielles telles que Montréal. Une des conséquences est le déclin de la ville mère, la cité. Après la Deuxième Guerre mondiale, on assiste à la chute progressive de l'industrie, à l'essor de l'automobile, à la tertiarisation, à la naissance de la périphérie et de la banlieue. Ces changements ont comme conséquences directes l'éloignement de l'industrie en périphérie des villes, l'aménagement des grandes voies rapides et «l'exode» de la population vers les banlieues. À Montréal, plus précisément aux abords du Vieux-Montréal, ce phénomène s'est traduit par la construction de l'autoroute Ville-Marie, isolant le Vieux-Montréal au nord et

menant à l'inoccupation des faubourgs Saint-Laurent et Québec. De plus, le déclin de l'activité économique au port a parachevé l'isolement de la cité en provoquant la disparition des industries du faubourg des Récollets et l'exode de sa population.

LE VIEUX-MONTRÉAL RETISSE DES LIENS

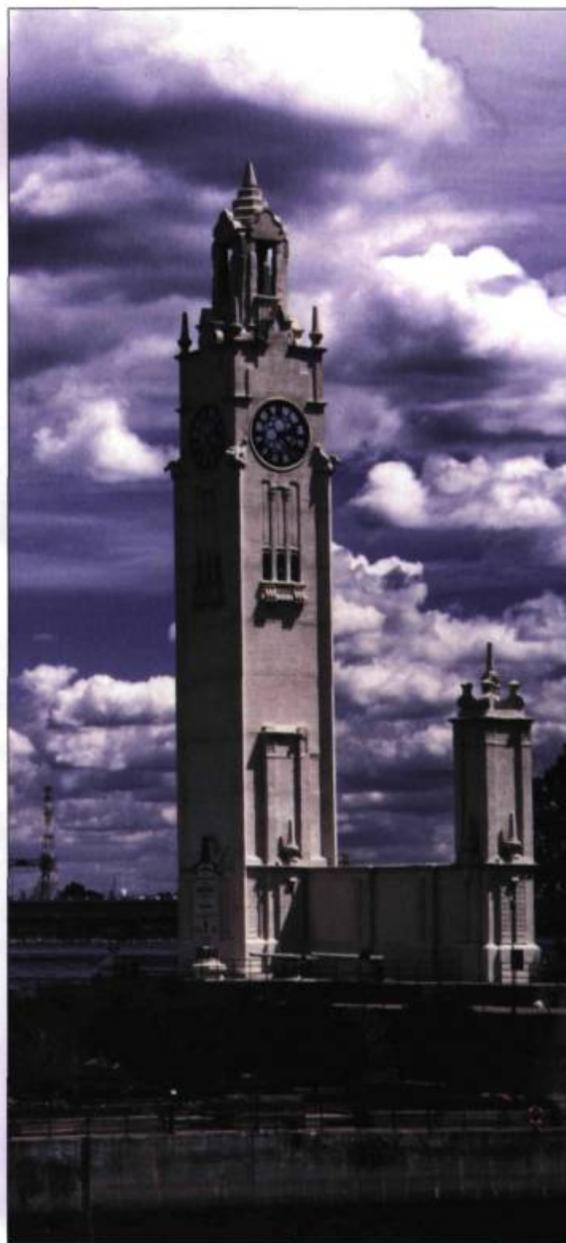
Deux lignes directrices, sous-jacentes à une vision de réintégration du Vieux-Montréal dans le tissu urbain, ont guidé plusieurs des interventions des 15 dernières années.

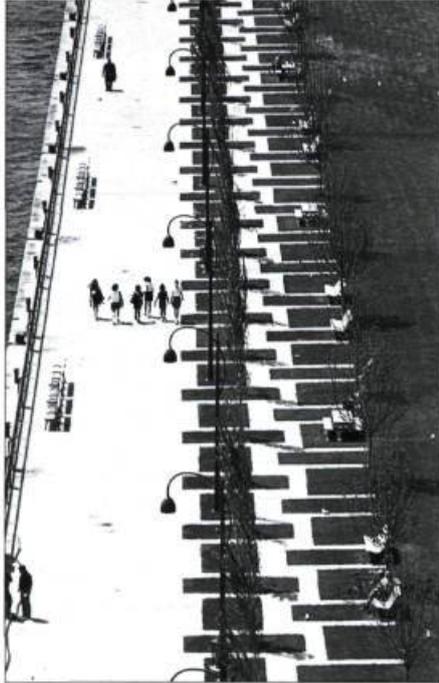
Le Vieux-Montréal a connu des périodes d'affluence démesurée suivies de périodes de désertion. Ces constats ont conduit à l'hypothèse que le quartier manquait d'éléments urbains structurés pour faire face aux transformations qu'il subissait. La première ligne directrice a été de mettre sur pied, dans la foulée des consultations publiques réalisées, des activités complémentaires à l'intérieur d'une programmation d'activités publiques. Un milieu de vie se crée ainsi progressivement grâce aux nouvelles activités au sein du Vieux-Montréal et de ses espaces adjacents. La restauration et les bars ne suffisent plus à satisfaire les besoins de la société de loisir. Les activités culturelles occupent aujourd'hui une place prépondérante et fournissent l'occasion à une clientèle de plus en plus diversifiée de renouer avec ses origines et de redécouvrir l'ancienne cité.

La deuxième ligne directrice se traduit par la mise en place de liens physiques entre le Vieux-Montréal et ses secteurs adjacents. L'ouverture de la voie mariti-

La Tour de l'horloge marque l'entrée des installations portuaires.

Source: Société du Vieux-Port de Montréal





Le Vieux-Port s'inscrit maintenant à l'intérieur d'un projet d'espace public.
Source : Aurèle Cardinal

Une gigantesque machine. Vue aérienne du secteur ouest du port de Montréal dans les années 70.
Source : Aurèle Cardinal



me, un des facteurs du déclin de l'économie de la cité (et de la ville), a entraîné le déplacement de la majorité des activités portuaires vers l'est de Montréal, consolidant le port de Montréal comme port de manutention de conteneurs¹, au détriment de la section la plus ancienne du port comprise entre le pont Jacques-Cartier et le canal de Lachine. Dans le Vieux-Montréal et dans ses faubourgs, des activités prennent fin et des entreprises disparaissent. Ainsi, le retissage des liens physiques entre le port, les faubourgs et le Vieux-Montréal est fondamental si l'on veut revitaliser l'ensemble urbain. Le Vieux-Montréal connaîtra un nouveau dynamisme s'il s'intègre dans un tout redéfini.

L'ATTACHEMENT AU FLEUVE

L'interface entre le Vieux-Montréal et le fleuve a subi des transformations majeures au fil du temps. Montréal a vu son rapport urbain avec le fleuve s'atténuer progressivement. Au point culminant de l'activité du port industriel, une barrière infranchissable est édiflée, séparant nettement le fleuve de la ville. Dans le réaménagement du Vieux-Port, la volonté de recréer une relation harmonieuse entre le Vieux-Montréal et le fleuve a motivé l'ensemble des interventions.

L'espace du port, après le déclin de ses fonctions, ne représente plus une entité en soi à l'échelle de la ville. Témoin de

plus émouvant d'une ère déchuée, le port est un des éléments inhérents à l'évolution de la ville, il appartient à notre mémoire collective et à notre histoire. Ainsi, le Vieux-Port s'inscrit maintenant à l'intérieur d'un projet d'espace public. Des activités complémentaires le lient au Vieux-Montréal.

Le parti d'aménagement a été pensé dans l'optique d'une réappropriation de l'espace, les interventions rappelant la morphologie du lieu à son apogée (c'est-à-dire avant le remblai des années 70). Il faut ici célébrer la gigantesque machine qu'était le port de Montréal à l'échelle internationale et souligner le génie et la démesure des installations aujourd'hui disparues². L'aménagement à l'intérieur d'une vaste étendue d'espaces tantôt ludiques, tantôt formels a permis de créer des paysages qui suggèrent la morphologie du site tel qu'il était à son apogée.

Pour élaborer le projet d'aménagement, il a fallu visualiser le Vieux-Port en tant qu'entité morphologiquement distincte du Vieux-Montréal. Cette différenciation permet de donner un langage propre au projet d'aménagement du port. La coupure entre les deux entités s'exerce à la limite sud de l'esplanade de la rue de la Commune. En contrebas passe la voie ferrée, objet d'un grand questionnement quant à sa conservation sur le site. Le lieu étant avant tout portuaire, les divers éléments du paysage s'articulant autour de cette fonction ont été conservés et intégrés. Ainsi, la voie ferrée a été maintenue en son lieu d'origine et sert toujours au transport pour des fins portuaires. De même, plusieurs activités maritimes ont été prises en compte dans l'aménagement du lieu. Ces activités concernent les bateaux remorqueurs, les bateaux de croisière, l'amarrage en hiver de bateaux de tailles plus imposantes et le fonctionnement de la gare maritime qui accueille annuellement 40 navires importants.

Dans le projet du port, des liens ont été recréés avec la ville. Ces liens ont d'abord été établis dans l'axe des quais, points de jonction naturels avec la ville. Par la suite, un accès important a été aménagé dans l'axe de la rue McGill, au pied des écluses du canal de Lachine.

Les bâtiments existants ont tous été conservés afin de respecter l'essence de l'architecture industrielle du port. Quelques bâtiments, servant encore à d'anciennes fonctions, connaîtront de

nouvelles vocations. Le centre d'interprétation de la science et de la technologie prévu pourrait prendre place, par exemple, dans un bâtiment symbolisant une époque de haute technologie pour Montréal. La nouvelle vocation doit correspondre au génie du lieu, à son pouvoir d'évocation.

LA TRANSFORMATION DE LA RUE DE LA COMMUNE

La rue de la Commune joue un peu le rôle de parvis du Vieux-Montréal. Elle assure la démarcation spatiale avec l'espace du Vieux-Port. Le réaménagement s'est traduit par la création d'une esplanade conçue d'abord pour les promeneurs. Une promenade surélevée de quelques marches, un muret et une double rangée d'arbres structurent cette esplanade. La plantation du côté du port referme l'espace de la promenade. Du côté de la ville, un dégagement visuel permet d'apprécier la beauté de l'alignement ondulant des bâtiments de pierre le long de la rue de la Commune.

En front de la rue de la Commune, plusieurs projets ont vu le jour: un début difficile pour Faubourg Québec, le marché Bonsecours, le nouveau bâtiment du musée archéologique Pointe-à-Callière, le bâtiment résidentiel du 1 McGill. Plusieurs restaurations ont également été réalisées, les rez-de-chaussée d'édifices existants par exemple, et des immeubles ont été réaffectés, notamment l'ancienne petite Douane de l'architecte John Ostell et l'ancien entrepôt au 20-50 des Sœurs Grises, dans le faubourg des Récollets, en voie d'être transformé en résidences.

UN LIEU DYNAMISÉ

L'ensemble de ces interventions assurent une meilleure continuité spatiale et fonctionnelle, dynamisent le quartier et brisent l'isolement auquel il était confiné, en tant que site du patrimoine, par rapport au reste de la ville. Ce patrimoine, notre héritage, s'inscrit de mieux en mieux dans un milieu urbain qui accueillent avantageusement les nouvelles vocations respectueuses du sens du lieu.

À plus grande échelle, Montréal se redéfinit comme une ville où les avenues culturelles et touristiques servent à planifier l'aménagement urbain de manière à permettre un réinvestissement de la ville. À ce chapitre, Barcelone apparaît comme un exemple de réussite. Cette ville a en effet su profiter des Jeux olympiques pour



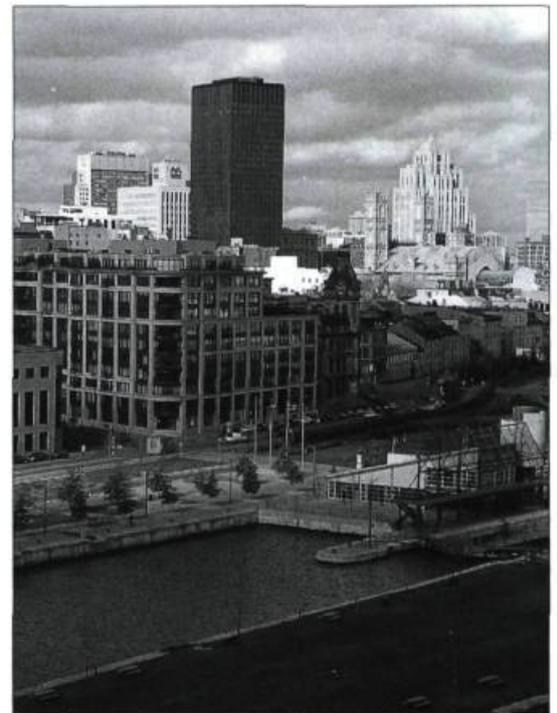
créer une image qu'elle continue de maintenir en investissant dans le réaménagement de ses lieux publics d'intérêt. Pour que Montréal continue de nourrir sa nouvelle image, elle doit poursuivre son projet urbain et continuer d'investir dans ses lieux publics et dans leurs structures. C'est la vie de la ville et le rapport que ses occupants entretiennent avec elle qui sont en jeu.

■ *Aurèle Cardinal est architecte et urbaniste. Il enseigne à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.*

1. « Les activités de manutention par conteneurs montent en flèche et la position de Montréal s'améliore, atteignant même en 1986, le premier rang [...] au Canada. » dans Jean-Claude Robert, *Atlas Historique de Montréal*.
2. Tels les deux silos à grain situés à l'avant des bassins King Edward et Victoria et l'ensemble des convoyeurs et équipement de manutention.

En front de la rue de la Commune, plusieurs projets ont vu le jour. Ici, le 1 McGill vu des silos.
Source : Aurèle Cardinal

La rue de la Commune joue un peu le rôle de parvis du Vieux-Montréal. Le réaménagement s'est traduit par la création d'une esplanade conçue pour les promeneurs. Vue du secteur ouest.
Source : Aurèle Cardinal





L'arrondissement *historique* du Vieux-Montréal



Cantel^{MD} AT&T^{MC} est fière de s'associer à la mise en valeur du Vieux-Montréal.



©Rogers Cantel Inc. et ©AT&T Corp. utilisées sous licence.