

Vieux-Port de Montréal Après 20 ans d'illusions

Denys Marchand

Number 26, Winter 1985

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18458ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Marchand, D. (1985). Vieux-Port de Montréal : après 20 ans d'illusions. *Continuité*, (26), 39–41.

Vieux-Port de Montréal APRÈS 20 ANS D'ILLUSIONS

Parmi les nombreux projets annoncés, comment distinguer l'architecture-fiction de la réalité?



C'est en 1965 que la Ville de Montréal adoptait son plan directeur du Vieux-Montréal et procédait à des investissements majeurs dans le secteur: rénovation du marché Bonsecours, aménagement des places Jacques-Cartier et Vauquelin et d'un tronçon de la rue Saint-Paul. Ces travaux mettaient en évidence, de façon dramatique, la césure existante entre la ville et «son» port, à tel point que les autorités du port de Montréal entreprirent une grande toilette de leurs installations à l'occasion de l'Expo 67. On fit peindre l'ensemble suivant une palette de couleurs suggérée par le Service d'urbanisme de la Ville.

On aurait pu croire que pareils événements signifiaient le début d'une planification et d'une action concertées conduisant au réaménagement du Vieux-Port au profit des Montréalais. Mais, de toute évidence, la plus grande naïveté dont on puisse faire preuve à Montréal, c'est celle d'affirmer sa croyance en l'urbanisme et la planification concertée...

Ainsi, tandis que se mettaient en place les premiers éléments d'une tentative d'action commune, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui avait hérité du canal Lachine, entreprenait joyeusement de le combler, question

Le marché Bonsecours, conçu pour surplomber le fleuve, donne maintenant sur le terrain vague créé par le remplissage du bassin Jacques-Cartier. (photo: Port de Montréal)

de se doter de terrains «rentables». On procédait cet automne (octobre 1984) au déblaiement dudit remplissage du canal! Mais n'anticipons pas sur les événements.

UNE RÉTROSPECTIVE

Rappelons brièvement les faits¹: au début des années 1970, remplissage du bassin Jacques-Cartier et projet de terminus de conteneurs. Face aux

protestations générales, le gouvernement fédéral soumet le projet intitulé «Le Vieux-Port» qui propose de construire une nouvelle ville sur le port. Montréal refuse: l'impasse dure jusqu'en 1977, année où le gouvernement fédéral propose une vaste opération de consultation et met sur pied l'Association/Le Vieux-Port. Les citoyens sont alors invités à se prononcer sur quatre options possibles d'aménagement conçues par les architectes Moshe Safdie et Maurice Desnoyers. En décembre 1979, l'Association remet son rapport, intitulé *Une stratégie de réaménagement pour le*

Vieux-Port de Montréal, rapport qui propose une transformation graduelle.

En décembre 1981, la Société immobilière du Canada/Le Vieux-Port de Montréal, prend en charge le territoire. L'Association est alors dissoute et la nouvelle société ressort des tiroirs les vieux plans de 1977. On comprend bien le désenchantement des membres de l'Association et surtout de son secrétaire général, Mark London, qui s'était dévoué sans compter pendant plus de deux ans!

Cette volte-face n'est guère appréciée des citoyens les plus impliqués; sensible aux nombreuses revendications, la Société promet un nouveau plan pour l'automne 1982. Ce n'est toutefois qu'après deux étés de festivités officielles diverses, destinées à «rétablir les liens entre la population et son fleuve», que sera dévoilé ce nouveau plan. En novembre 1983, le président de la Société du Vieux-Port, M. Paul Gérin-Lajoie, nous présente le «*projet de la fin du siècle à Montréal*»! Les gouvernements, les institutions et le secteur privé doivent y investir 500 millions de dollars avant la fin du siècle.

Il faut se rappeler qu'avant l'annonce de ce projet, on avait déjà, au cours des années, procédé à la démolition des silos à grain n° 1 et n° 2 et de plusieurs hangars ainsi qu'au remplissage du bassin Jacques-Cartier; on avait également réaménagé la tour de l'Horloge et rénové les bureaux de la compagnie Allen (en *Modern style* dans un bâti-



ment victorien, on se demande pourquoi).

LE PROJET DE LA FIN DU SIÈCLE

Ce plan, préparé par l'architecte Peter Rose, fait alors l'objet d'un large consensus, sans doute parce que, dans ses grandes lignes, il respecte l'esprit du programme proposé par l'Association/Le Vieux Port en décembre 1979. Que propose ce plan?

Rappelons d'abord le territoire: d'une superficie totale de 130 hectares, il comprend une première partie qui s'étend de la rue Amherst jusqu'à la rue McGill et qui est constituée

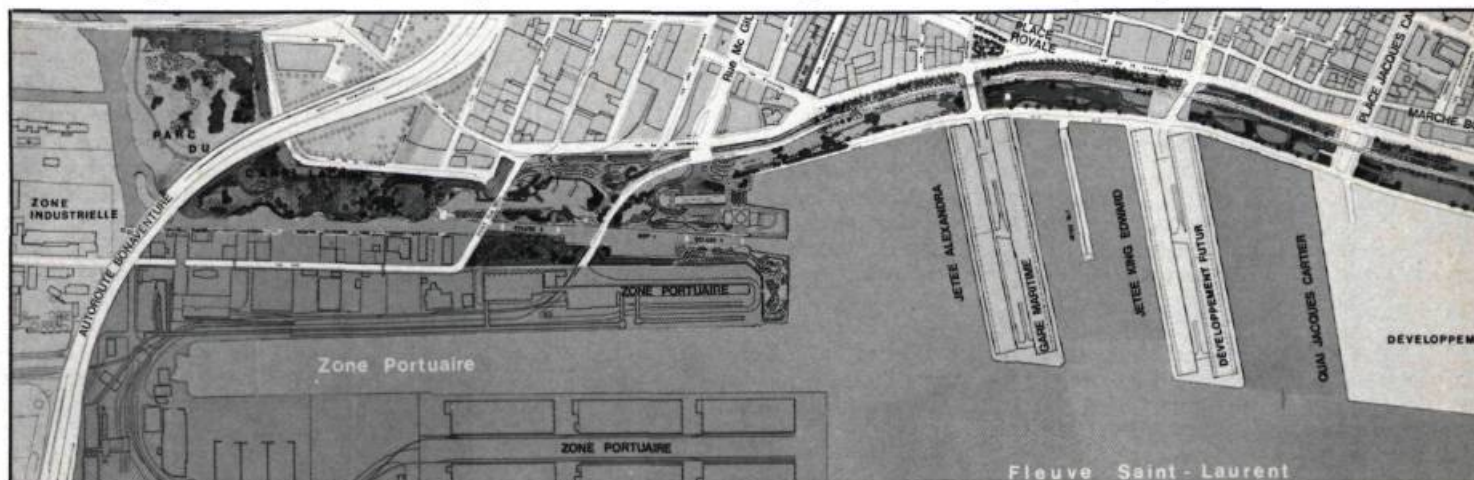
Le silo n° 2 construit en 1912, a été démolé en 1978. Le Corbusier l'avait choisi comme prototype de l'architecture fonctionnelle moderne. (photos: P. Lambert; en médaillon, M. London)

d'une longue bande de terrain contiguë au fleuve et bordée du côté nord par la rue de la Commune et par le Vieux-Montréal.

À cette bande de terre, se rattachent les jetées de l'Horloge et Jacques-Cartier, le terrain entre ces deux jetées, résultat du remplissage mentionné, ainsi que le quai King-Edward. La jetée Alexandra demeure propriété des ports nationaux. La deuxième partie du territoire se

poursuit sur l'ancien tracé du canal Lachine, jusqu'à l'autoroute Bonaventure, rejoignant ainsi le parc linéaire qui existe le long du canal. Au territoire du Vieux-Port s'ajoute enfin la pointe de la cité du Havre, située à l'est du pont de la Concorde.

La grande esplanade de la rue de la Commune constitue la caractéristique essentielle du projet. Il s'agit d'une bande de terrain d'une largeur moyenne de trente mètres, aménagée en parc et flanquée au nord par la rue de la Commune devenue boulevard et par une seconde voie du côté sud, en bordure du fleuve et des quais. Cette esplanade est entrecoupée de quatre squares agrémentés d'une fon-



taine (un concours pour leur conception se terminait le 15 octobre 1984), situés respectivement dans l'axe des jetées Alexandra et King-Edward, et les prolongements de la Place Jacques-Cartier et de la rue Bonsecours. Cette esplanade plantée d'arbres reprend le langage de l'urbanisme «hausmannien».

Les jetées Alexandra et King-Edward conservent leurs fonctions maritimes, mais cette dernière doit aussi recevoir un vaste marché public. Quant au quai Jacques-Cartier, il reçoit une allée centrale en continuité avec la place du même nom, bordée de part et d'autre d'édifices symétriques à fonctions commerciales multiples et de facture post-moderne, comme il se doit.

En bout de perspective, l'architecte propose l'implantation d'une «institution publique de prestige». Le bassin Jacques-Cartier, comblé entre autres par les décombres du silo n° 2, serait excavé, ramenant l'eau à proximité du marché Bonsecours et dégagant à nouveau le quai Victoria sur lequel certains groupes voudraient que soit implanté le Musée des sciences et des techniques... Enfin, la partie du quai qui délimite le bassin de l'Horloge (anciennement bassin du Marché) serait aménagée en parc à caractère classique. On prévoit aussi l'ouverture d'une station de métro sur la ligne de Longueuil et le déménagement du Musée ferroviaire de Delson sur les terrains de la gare de triage

Viger. Si ces derniers éléments du projet relèvent davantage de l'urbanisme imaginaire et de l'architecture-fiction, l'esplanade, quant à elle, est en bonne voie de réalisation.

L'ESPLANADE

Le dernier plan, en date d'octobre 1984, laisse au «développement futur» les quais King-

Il s'agit là en effet d'une technique empruntée à l'urbanisme du siècle dernier où les anciens remparts démolis faisaient place aux grands boulevards plantés. En d'autres termes, les façades auparavant cachées par des fortifications se retrouvaient alors, par analogie, derrière des rangées d'arbres. Cela n'a jamais été le cas de la rue de la Commune, construite après

Laurent. Le plan de 1984 prévoit à peine une ouverture dans les plantations vis-à-vis la partie centrale. On respecte donc la rue de la Commune en soi tout en négligeant de lui redonner cette perspective sur le fleuve.

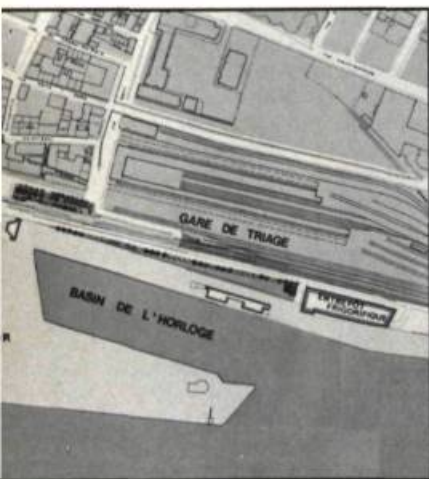
Rappelons que le chemin de fer, réduit, est conservé; il traverse le territoire sur toute sa longueur, entouré d'une clôture d'acier ouverte vis-à-vis des



Edward, Jacques-Cartier et Victoria, c'est-à-dire l'ensemble des terrains prévus pour du développement mixte (commerce, bureaux, habitation). Le vieil entrepôt frigorifique et l'ancien poste de police ont subi un curetage et attendent une vocation future. Reste l'esplanade.

Le grand mérite de cette idée tient à l'importance qu'elle accorde aux façades de la rue de la Commune. Une gravure de 1896 situe au centre et à l'avant-plan cette façade de Montréal qui s'ouvre sur le port entre le bassin du Marché et la tête du canal Lachine. Sur le plan de la morphologie, rien n'est plus révélateur que ce déroulement d'édifices conçus en fonction d'une relation directe avec le port et ses activités. L'intention est donc de les mettre en valeur. Le moyen, soit l'esplanade plantée d'arbres, doit être étudié avec attention.

Le plus récent plan d'aménagement du Vieux-Port de Montréal (octobre 1984).



Le marché Bonsecours en 1860. (photo: A. Anderson)

la démolition des fortifications et plus ou moins sur leurs fondations. Ces façades étaient donc toujours visibles du fleuve ou obstruées de façon aléatoire par le passage ou l'amarrage des navires. La rigidité des plantations proposées ne correspond guère à cet état original: on aurait souhaité des percées, des ouvertures plus larges, d'autant plus que le fleuve s'est quelque peu éloigné.

En effet, si au début du siècle, la rue de la Commune, à peine large de 10 à 15 mètres, dominait les quais situés en contrebas et permettait une vue en plongée sur le port et le fleuve, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les divers remplissages effectués repoussent le fleuve, dans le meilleur des cas, à environ 80 ou 85 mètres de distance. Ainsi, le fleuve est souvent invisible de la rue de la Commune, notamment face au marché Bonsecours qui, initialement, devait dominer cette partie du Saint-

quatre squares. Ceci n'est que réaliste, et le sera tant que le port de Montréal recevra des conteneurs dans sa partie est, ce qui assure actuellement sa rentabilité. Quant à l'ancien territoire du canal de Lachine, de la tête du canal à l'autoroute Bonaventure, il fait l'objet d'un réaménagement en parc après excavation des remplissages...

Que faut-il en conclure? Que pour l'instant, le pire est écarté et que le meilleur n'est sans doute pas arrivé. Mais encore, il faut réaliser ceci: tant que l'opération Vieux-Port sera perçue comme une intervention immobilière dépendant entièrement d'autorités soumises aux diverses pressions politiques, les Montréalais seront toujours perdants, comme le prouvent 20 ans d'histoire. ■

1) voir Mark London, «Le Vieux-Port de Montréal, la concertation publique: une illusion» Continuité, n° 17, (automne 1982), pp. 37-39.

Denys Marchand

Architecte et professeur à l'École d'architecture de l'Université de Montréal.