

RECHERCHE
DOCUMENTAIRE
PRÉALABLE À
L'ÉVALUATION
DE L'INTÉRÊT
PATRIMONIAL DE LA
CITÉ DU HAVRE



Parc
Jean-Drapeau

AOÛT 2019

Équipe de réalisation :



Jonathan Cha

Conseiller en aménagement, Infrastructures et gestion de projets
Parc Jean-Drapeau

Guillaume Archambault-Lelièvre

Stagiaire en urbanisme

Ariane Malo-Sauvé

Stagiaire en architecture de paysage

Avec la collaboration de :

Linda Pimparé

Archiviste, Administration
Parc Jean-Drapeau

Marc Moreau

Préposé au traitement administratif
Parc Jean-Drapeau

Roger La Roche

Expert de l'Expo 67

Sylvie Deslauriers

Assistante administrative, Direction générale
Parc Jean-Drapeau

Montréal

Jean Laberge

Architecte, Division du patrimoine, DU, SMVT
Ville de Montréal

12 AOÛT 2019

TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE

MANDAT	6
MÉTHODOLOGIE	6
LIMITES DU SECTEUR	7

PLANS ET SYNTHÈSES CHRONOLOGIQUES

HISTORIQUE DU SITE	10
ÉVOLUTION DU SITE	12
CHRONOLOGIE	16

LES SECTEURS ET LEURS COMPOSANTES

LES UNITÉS PAYSAGÈRES DE LA CITÉ DU HAVRE	18
LES BÂTIMENTS ET OEUVRES D'ART DE LA CITÉ DU HAVRE	19
1. ENCLAVE BRIDGE-BONAVENTURE	20
1.1 Poste de transformation électrique Viger	25
1.2 Roc irlandais	26
2. TABLIER DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE	28
3. POINTE AU PIED DU PONT VICTORIA	30
4. PÔLE CULTUREL ET PERMANENT DE L'EXPO 67	32
4.1 Pavillon de l'administration et de la presse	36
4.2 Musée d'art	37
4.3 Expo-théâtre	38
4.4 Lunatique	39
5. AVENUE PIERRE-DUPUY	44
6. PLACE D'ACCUEIL (CASION-PORT)	46
7. PARC-VESTIGES DE L'EXPO 67	50
8. PROFIL-O (MAISON OLYMPIQUE)	56
9. BERGE LONGEANT LE FLEUVE	58
10. TROPIQUE NORD	60
11. HABITAT 67	64
12. PELOUSE AU PIED DE L'HABITAT	68
13. PONT DE LA CONCORDE	70
14. PARC DE DIEPPE (POINTE DU HAVRE)	74
15. BERGE DE LA POINTE DE LA CITÉ DU HAVRE	78

MISE EN CONTEXTE

Mandat

Méthodologie

Limites du secteur

MANDAT

Mandat

Le mandat vise à rassembler en un document maître les connaissances sur les composantes architecturales, artistiques et paysagères de la Cité du Havre afin d'alimenter le groupe de travail de l'énoncé de l'intérêt patrimonial. Bien que ne faisant pas partie du territoire du parc Jean-Drapeau, la Cité du Havre est une portion du plan d'ensemble de l'Expo 67, l'une des principales portes d'entrée du parc et un territoire aménagé au cœur du fleuve Saint-Laurent. Le mandat permettra de compléter les études et les énoncés d'intérêt patrimonial déjà réalisés sur les îles Sainte-Hélène en 2016 et Notre-Dame en 2018. Ce dossier servira à élaborer les orientations de conservation et à guider les interventions à venir sur le site. Il permettra à la Ville de Montréal et à la Société du parc Jean-Drapeau d'intégrer les conclusions de cette démarche à la réflexion du plan directeur de conservation, de développement et d'aménagement du parc Jean-Drapeau.

MÉTHODOLOGIE

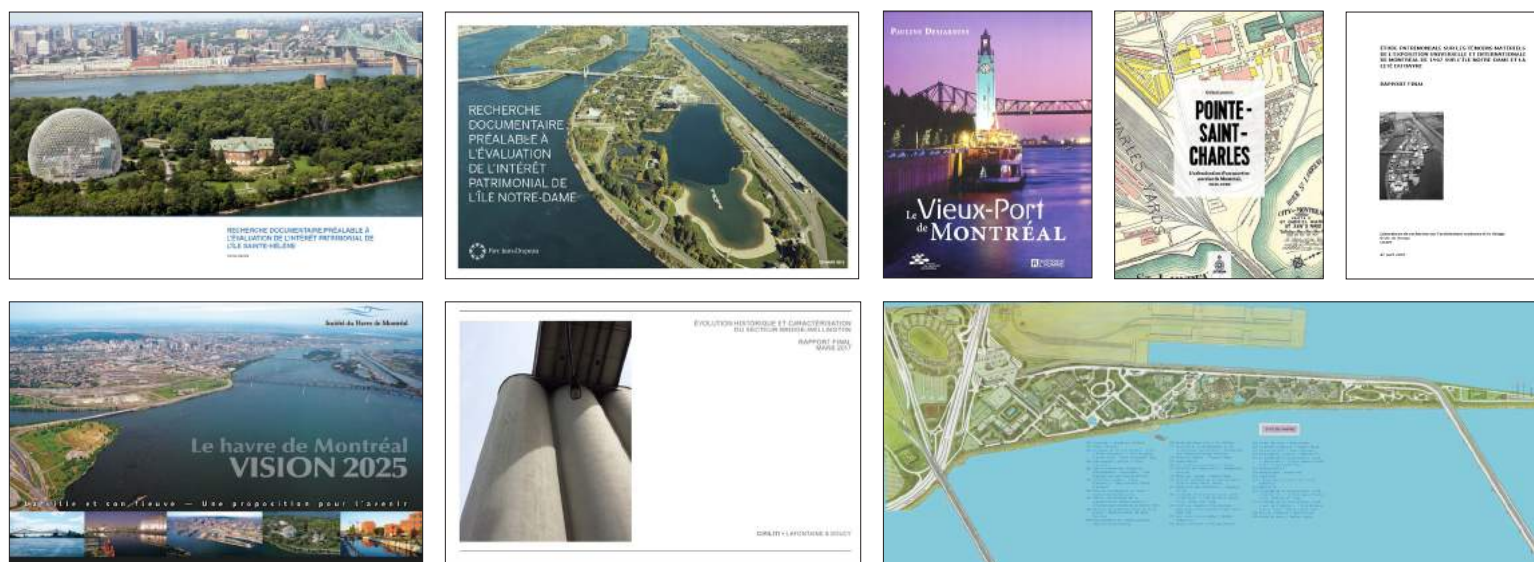
Méthodologie

Construit sur le modèle de la *Recherche documentaire préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de l'île Sainte-Hélène* (WAA et Lafontaine & Soucy architectes, 2016), puis de la *Recherche documentaire préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de l'île Notre-Dame* (Jonathan Cha, SPJD, 2018), il s'appuie et reprend intégralement l'information de plusieurs sources de référence en les réorganisant par unités paysagères. Les plus importantes sont l'*Étude patrimoniale sur les témoins matériels de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967 sur l'île Notre-Dame et la Cité du Havre* produite par le Laboratoire de recherche sur l'architecture moderne et le directeur de l'École de design de l'UQAM Réjean Legault entre 2005 et 2007, le rapport final *Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington* produit par les firmes Civiliti & Lafontaine Soucy en 2017 et le plan souvenir officiel d'Expo 67. Les sections Historique et Chronologie ont été constituées principalement grâce aux ouvrages *Pointe-Saint-Charles: l'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal, 1840-1930* de Gilles Lauzon (2014), *Le Vieux-Port de Montréal* de Pauline Desjardins (2007) ainsi qu'au document *Le havre de Montréal, l'État des lieux; La ville et son fleuve, analyse du territoire et enjeux d'aménagement* produit pour la Société du Havre de Montréal par Richard Arteau (2004). Du travail de terrain, des recherches et des approfondissements supplémentaires ont permis de compléter et d'enrichir les données existantes. Par ailleurs, la collaboration de M. Roger La Roche, professeur et spécialiste de l'Expo

67 a également permis de bonifier le contenu de cette étude, tout comme la documentation rendue publique par l'OCPM dans le cadre de la consultation sur le secteur Bridge-Bonaventure. Le présent document rassemble donc, sous une forme synthétisée, l'état d'avancement des connaissances sur les composantes architecturales, artistiques et paysagères de la Cité du Havre.

Cette étude et nos compléments d'information ont nécessité des recherches documentaires approfondies aux archives de la Société du parc Jean-Drapeau et aux archives de la Ville de Montréal, des recherches bibliographiques complémentaires, des visites de terrain et des relevés photographiques. Les visites de terrain et les analyses des plans ont permis d'identifier des unités paysagères caractérisées par leur uniformité ou leurs spécificités. Au total, 15 unités paysagères ont été définies et analysées sur l'ensemble du secteur de la Cité du Havre. C'est au sein de ces unités paysagères que se situent les bâtiments, œuvres d'art et autres structures identifiées. Les fiches présentent la situation physique, la description, les occupants et les usages marquants, les modifications marquantes, l'état physique actuel et les points d'intérêt pour chacune des unités et des composantes construites et artistiques. Des plans et des documents iconographiques anciens et récents complètent la présentation des unités.

Une courte synthèse historique de la Cité du Havre permet, en introduction, de mettre en relief l'évolution du territoire. Ce qui était jadis des grands domaines agricoles appartenant aux principales congrégations religieuses de la ville deviendra un quartier ouvrier au milieu du XIX^e siècle à la suite de la construction du pont Victoria. La Cité du Havre trouve son origine dans le remblayage d'une jetée, étroite et longue, qui était à l'origine un brise-lames. La construction de cette infrastructure remonte à 1891. Elle sera d'abord dénommée « quai de Garde » puis « jetée Mackay » à partir de 1908. Le quartier populaire de Victoriatown ou Goose Village est démoli en 1963 pour faire place à l'autoroute Bonaventure et à l'Autostade en prévision de l'Exposition universelle de 1967. La jetée Mackay est élargie et devient la Cité du Havre, une partie intégrante du plan d'ensemble de l'Expo 67. La Cité du Havre joue le rôle de porte d'entrée et accueille des pavillons administratifs, privés, culturels et thématiques. À partir de 1968, les propriétés du site sont divisées entre les trois paliers gouvernementaux. Plusieurs aménagements et édifices seront démolis entre 1968 et 2004. La Cité du Havre présente depuis une vocation commerciale et résidentielle et quelques espaces verts accessibles, mais n'offre plus la cohérence urbaine et paysagère de l'Expo 67.



LIMITES DU SECTEUR

Le secteur à l'étude correspond à la longue pointe de terre s'allongeant à l'est du quai Bickerdike (Port de Montréal) et au nord de l'autoroute Bonaventure. Il inclut l'avenue Pierre-Dupuy, qui longe la berge ouest de la pointe, ainsi que le stationnement situé à l'angle de cette avenue et du chemin des Moulins. Les limites du secteur à l'étude comprennent également une portion de l'autoroute Bonaventure et le terrain directement au sud de celle-ci, délimité par la rue Bridge, au sud ainsi que par la distillerie Sazerac et l'usine de béton Lafarge, à l'ouest. Cette étude se réfère au nord géographique plutôt qu'au nord usuel montréalais.



PLANS ET SYNTHÈSES CHRONOLOGIQUES

Historique du site
Évolution du site
Chronologie

HISTORIQUE DU SITE

Cité du Havre

LA POINTE SAINT-CHARLES AGRICOLE

(XVII-XVIII^e SIÈCLES)

Alors que Montréal est une petite ville enserrée de ses murailles, le territoire qui sera plus tard prolongé par la péninsule de la Cité du Havre, la *Pointe Saint-Charles*, est occupé par de grands domaines agricoles appartenant aux principales congrégations religieuses de la ville (Sulpiciens, Congrégation de Notre-Dame, Hospitalières, Sœurs Grises, Frères Charon), dont seule subsiste aujourd'hui la ferme Saint-Gabriel des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame. On y retrouve également le Village-aux-Oies, sorte de hameau temporaire où s'installent à l'automne les chasseurs attendant le passage des oies sauvages. Ce territoire riverain a également connu des millénaires de présence amérindienne avant la colonisation française. Un dessin de 1842 ainsi que le recensement de la même année laissent croire que les Amérindiens continuent d'utiliser ce site après la colonisation pour y implanter des campements temporaires.

LES CHEMINS DE FER ET L'URBANISATION

(XIX^e SIÈCLE)

Au XIX^e siècle, le développement industriel et économique de Montréal est intimement lié au développement d'un réseau de chemins de fer, servant notamment aux exportations vers le marché nord-américain en pleine expansion. De plus, on rêve d'un lien ininterrompu entre Montréal et les États-Unis pour permettre d'accéder directement à un port libre de glaces toute l'année. C'est alors que des hommes d'affaires et des politiciens montréalais se regroupent pour fonder la compagnie ferroviaire du Grand Tronc (Grand Trunk Railway System) en 1851. Suite au prolongement de la ligne *St. Lawrence and Atlantic* jusqu'à Portland dans le Maine (1853), la compagnie du Grand Tronc entreprend de construire le plus long pont ferroviaire du monde pour franchir le Saint-Laurent. La Grande Anse, à Pointe-Saint-Charles, sera le lieu choisi pour implanter l'extrémité montréalaise du pont. Ce choix répond à la fois à des considérations techniques, en raison de la profondeur du fleuve, et économiques, puisque le port, les usines et la main-d'oeuvre se situent à proximité. La construction débute en 1854 et plus de 3000 ouvriers, en majorité des Irlandais, travaillent avec acharnement à la réalisation de

ce qui sera décrit comme la huitième merveille du monde par les Montréalais de l'époque. Le pont est inauguré en grande pompe par le prince de Galles (futur Édouard VII), en 1860, soit près d'un an après son achèvement. Pendant la construction du pont Victoria, en 1856, la compagnie du Grand Tronc construit à Pointe-Saint-Charles ses ateliers servant à la fabrication et à la réparation des locomotives et des wagons. Ces ateliers constituent alors l'une des plus grandes entreprises industrielles du Canada. Combinée à l'industrialisation des abords du canal de Lachine (creusé en 1825 et agrandi de 1843 à 1848), la présence de ces ateliers à Pointe-Saint-Charles sonne le glas de l'époque agricole du secteur, qui se transforme alors en un faubourg ouvrier de Montréal. Le quartier de Pointe-Saint-Charles est également le lieu d'arrivée de bon nombre d'immigrants irlandais fuyant la Grande Famine. Lorsqu'une épidémie de typhus se déclare, en 1847, on utilise d'abord un site à proximité du canal de Lachine pour héberger les malades. Puis, leur nombre devenant trop important, le maire de l'époque, John Easton Mills, fait construire d'immenses baraquements de quarantaine sur les terres des Sœurs Grises, tout près du secteur qui constituera l'assise de la Cité du Havre. Ces bâtiments seront utilisés pour loger les malades jusqu'en 1849 et seront par la suite occupés par les ouvriers employés à la construction du pont Victoria. Lors des travaux, ceux-ci exhumeront accidentellement des dépouilles de victimes du typhus. Ils décideront alors d'ériger, à partir d'une pierre prise au fond du Saint-Laurent, une sépulture pour les 6000 victimes mortes une décennie plus tôt. Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, un petit quartier ouvrier d'à peine quelques rues se développe là où se trouvaient les baraquements des malades. Celui-ci sera à majorité irlandaise, puis italienne et on le désignera sous le nom de Victoriatown ou Goose Village jusqu'à sa démolition, en 1964. En 1866, on commence à se servir du littoral de Pointe-Saint-Charles comme dépotoir. Cette pratique a pour conséquence d'agrandir d'année en année le territoire montréalais gagné sur le fleuve.

LE QUAI DE GARDE ET JETÉE MACKAY

(1891-1963)

La Cité du Havre que l'on connaît aujourd'hui trouve son origine dans le remblayage d'une jetée, étroite et longue, qui est à l'origine un brise-lames (ou brise-glace). Située dans le prolongement de la Pointe-Saint-Charles, à l'entrée du pont Victoria, la première jetée, construite à la fin du XIX^e siècle, sert à protéger la ville contre les inondations printanières. Celle de 1886, particulièrement dévastatrice, avait relancé l'idée de la construction d'une telle infrastructure, réclamée depuis des années par les marchands. D'abord dénommée « quai de Garde » (1891), on l'appelle « jetée Mackay » à partir de 1908. Celle-ci sert également à la construction et à la réparation des dragues et des remorqueurs du port. Elle sera continuellement améliorée jusqu'aux années 1960. Plus au sud, l'utilisation des berges de la Pointe-Saint-Charles comme dépotoir s'intensifiera et se prolongera également jusqu'aux années 1960.

L'EXPO 67 ET LA CITÉ DU HAVRE

(1963-1967)

L'idée de tenir l'Exposition universelle de 1967 sur des îles construites au milieu du fleuve est attribuée à Guy Beaudet, du Port de Montréal, qui cherche à trouver une alternative au site de la Pointe-Saint-Charles, alors étudié par les experts. Lorsque la Ville de Montréal annonce publiquement le site de l'Exposition universelle et internationale, le 28 mars 1963, il n'est fait mention que des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. La jetée Mackay apparaît alors comme un simple point de passage entre la ville et le site de l'Exposition. Ce n'est qu'un peu plus tard, pendant le développement du projet au cours de l'été 1963, que la jetée Mackay est finalement intégrée au concept et au site de l'Exposition. L'élargissement de la jetée Mackay la fait passer d'une superficie de 47 hectares (115 acres) à une superficie totale de 54 hectares (134 acres). La jetée est allongée d'environ 750 mètres et surélevée d'environ 3 mètres (environ 10 pieds). À lui seul, le remblayage de la jetée Mackay et des terrains en amont exigera 4,8 km de digues et 1,75 million de mètres cubes de remblai.

Le plan directeur de l'Exposition universelle de 1967 confirme le rôle de porte d'entrée que doit jouer le secteur de la Cité du Havre. Il est prévu que celle-ci serve de point de chute des divers modes de transport automobile (autobus, taxis, voitures privées) et serve de point de départ pour le réseau interne de transport que constitue l'Expo-Express. Contrairement aux deux autres secteurs de l'Exposition, la Cité du Havre n'est pas destinée à accueillir les pavillons nationaux, étant plutôt affectée aux pavillons privés et thématiques. Plusieurs pavillons sont d'ailleurs conçus pour être des structures permanentes. Ces derniers, groupés autour d'une place centrale, la Place d'accueil, abritent des fonctions culturelles et administratives et leur localisation à proximité de la ville permet aux visiteurs d'y accéder sans avoir à pénétrer le site de l'Exposition. Le secteur de la Cité du Havre tel que désigné sur les plans de l'Exposition comprend à la fois le terrain de la jetée et le petit quartier de Victoriatown, au sud. Celui-ci sera exproprié et complètement démoli en 1964 pour ajouter 14 hectares (35 acres) au site de l'Exposition. Cette zone accueillera l'Autostade, son stationnement, un terminus d'autobus et une portion de l'autoroute Bonaventure.

LA CONTINUITÉ DES USAGES

(1968-1992)

Le 1^{er} janvier 1968, la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967 (CCEU) dispose des biens sur la Cité du Havre de la façon suivante : une partie est cédée à la province de Québec, une autre à la Ville de Montréal, une troisième au gouvernement du Canada. L'Autostade et l'Autoparc Victoria deviennent par décret la propriété du gouvernement du Canada qui en confie la gestion à la Société centrale d'hypothèques et de logement (Société canadienne d'hypothèques et de logement ou SCHL). Celle-ci reçoit également la charge d'Habitat 67. Elle procédera à la vente du complexe en 1985, mais celui-ci conservera sa vocation résidentielle. Le pavillon de l'Administration et de la Presse est cédé à l'Administration du port de Montréal qui y établit ses bureaux. Le bâtiment abrite encore aujourd'hui la même fonction. Le Centre international de la Radio-Télévision demeure utilisé par Radio-Canada comme studio jusqu'à sa démolition, en 2004.

Quant à eux, le Musée d'art et l'Expo-Théâtre sont cédés au gouvernement du Québec. Le premier accueille le Musée d'art contemporain de Montréal de 1968 à 1992. Quant au second, il sert sporadiquement de salle de

spectacle, notamment pour le Théâtre du Nouveau Monde et les Grands Ballets Canadiens avant d'être vendu à Mel Hoppenheim en 1986 pour en faire une Cité du cinéma. La Maison Olympique sert de bureau central à l'Association olympique canadienne en vue de l'obtention des Jeux olympiques de 1976. La démolition de la plupart des autres pavillons et infrastructures temporaires, dont les pavillons thématiques et la Place d'accueil, se fait entre 1968 et 1970 alors que la Ville de Montréal prolonge l'Exposition sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame sous le nom de Terre des Hommes. Au sud de l'autoroute Bonaventure, le poste électrique Viger est construit vers 1980. Sa grande qualité architecturale, qui lui a mérité de nombreux prix, témoigne du souci d'Hydro-Québec d'améliorer le paysage de cette entrée de ville pour Montréal. Au milieu des années 1980, l'extrémité nord de la Cité du Havre est réaménagée en parc, qui porte le nom de parc de la Cité-du-Havre, puis de parc de Dieppe à partir de 2017. En 1989, la vocation résidentielle du secteur nord de la Cité du Havre est confirmée par la construction du complexe résidentiel Tropiques Nord tout juste au sud d'Habitat 67.

L'ABANDON DES USAGES ET LES DÉMOLITIONS (1968-1992)

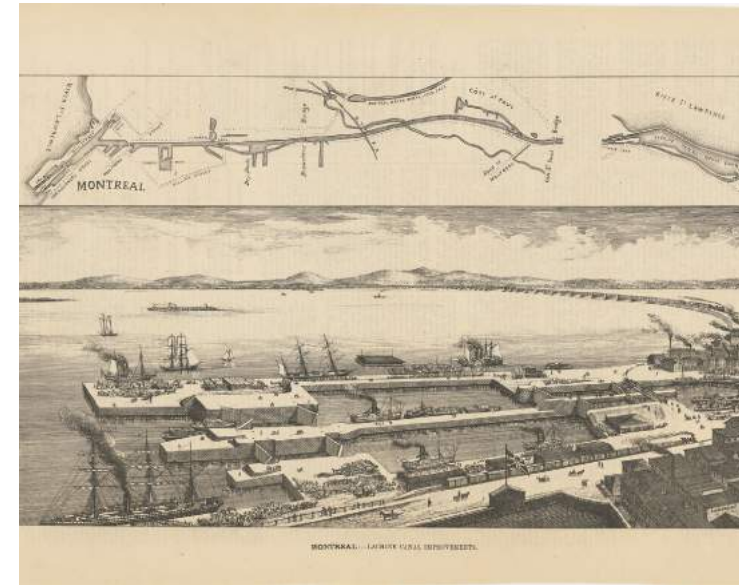
Le déménagement du Musée d'art contemporain de Montréal au centre-ville en 1992 marque le début d'une série d'abandons et de démolitions de bâtiments d'origine du secteur de la Cité du Havre. L'ancien musée est acheté par la Société Loto-Québec (Casiloc inc.) en 1997 pour en faire un bâtiment annexe au Casino, servant principalement d'entrepôt. Deux pavillons de l'Expo 67 toujours debout en 1990, le Pavillon de l'Hospitalité et du Gaz naturel et le Centre du commerce international sont démolis en catimini au cours de la même période.

En 2002, la Maison Olympique est vendue et démolie illégalement pour laisser place à la tour d'habitation Profil-O. Le Centre international de radiotélévision est quant à lui démolit en 2004, laissant place à une vaste étendue gazonnée entre l'avenue Pierre-Dupuy et l'ancien pavillon de l'Administration et de la presse.

À l'aube du nouveau millénaire, la Société du Havre de Montréal est constituée en 2002 dans le but de planifier un développement cohérent du territoire montréalais situé entre la pointe nord de l'île des Sœurs, le triage ferroviaire du Port de Montréal au nord, la Voie Maritime du Saint-Laurent à l'est et l'autoroute Ville-Marie à l'ouest. Elle est toutefois démantelée en 2013 en raison d'un manque de transparence dénoncé dans le dossier du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. En 2017, le parc de la Cité-du-Havre est rebaptisé parc de Dieppe à l'occasion du 75^e anniversaire du raid de Dieppe, en France.



Plan de la cité de Montréal (extrait), 1854, Archives de la Ville de Montréal, VM66-S4P037



Estampe du port de Montréal et tracé du canal Lachine, 1877, BANQ.



Carte postale d'une débâcle printanière et entrée des glaces dans le port, 1884, Centre d'histoire de Montréal.



Inondation jusqu'à la gare Bonaventure, 1886, Musée McCord /MP-0000.236.2.



Représentation du port de Montréal avant la première digue, 1898, Bibliothèque et Archives Canada, C 066743.



Représentation de la première digue brise-glace, 1898, Bibliothèque et Archives Canada, C 066743.



Montage de photos aériennes datées de 1947, Archives de la Ville de Montréal

ÉVOLUTION DU SITE

1947



1963



1958



1968



1990

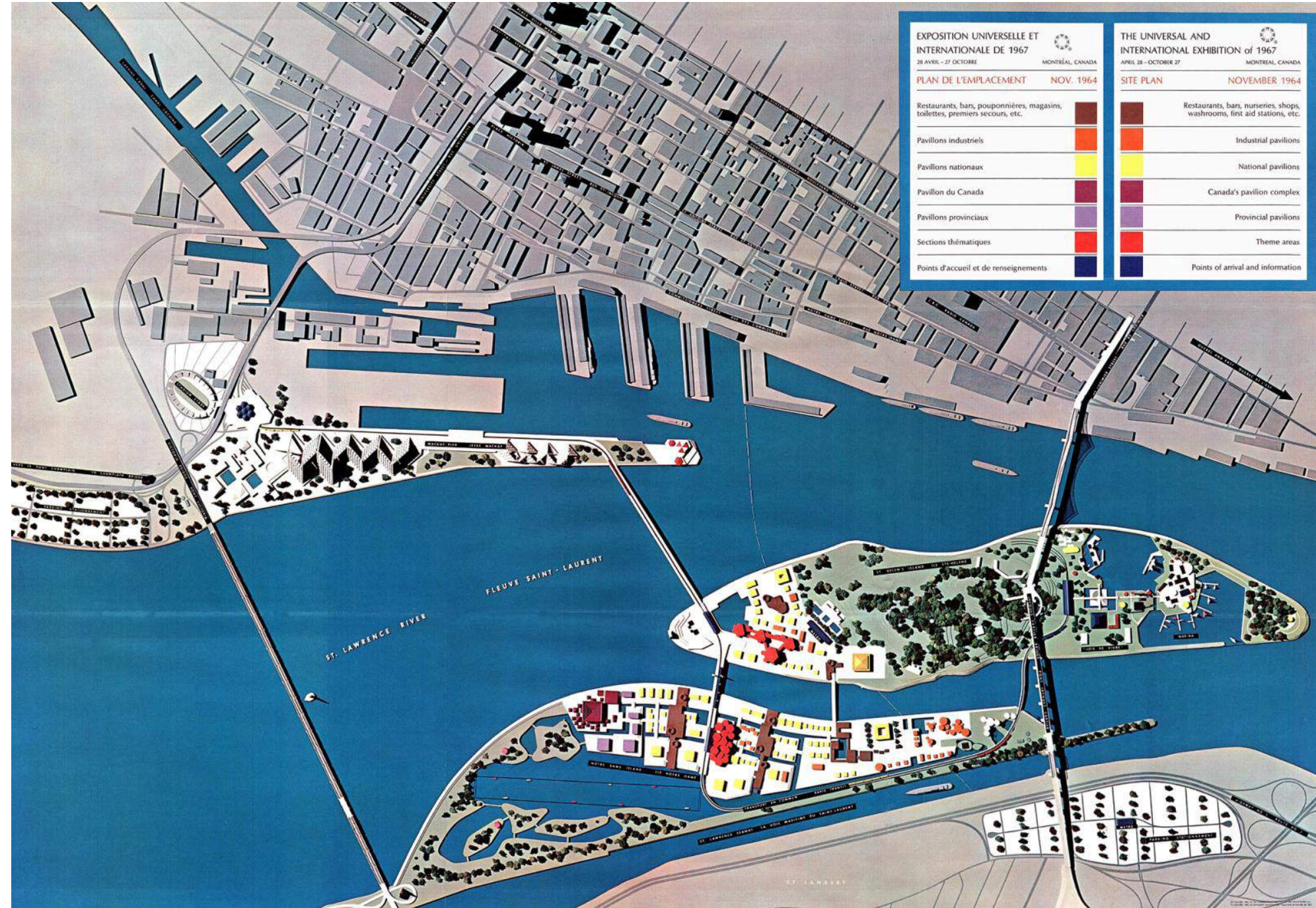


2019



ÉVOLUTION DE LA PLANIFICATION

Expo 67



Plan directeur de l'Exposition universelle, 1964.

CHRONOLOGIE

Dates connues et répertoriées

LA POINTE-SAINT-CHARLES AGRICOLE (XVII-XVIII^e SIÈCLE)

- 1654** Concession de la *Pointe Saint-Charles* à Charles Lemoyne et Catherine Primot. Ces terres sont celles où sera plus tard aménagée la tête du pont Victoria.
- 1653** Concession d'une terre à la Congrégation de Notre-Dame à la Pointe-Saint-Charles.
- 1689** Première tentative des Sulpiciens de Montréal de percer un canal de navigation à travers leurs terres de la Pointe-Saint-Charles. Ceux-ci tenteront à nouveau l'entreprise, sans succès, en 1701 et 1733.
- 1691** Jean-Vincent Le Ber Du Chesne lègue ses terres de la Pointe-Saint-Charles aux Frères Hospitaliers de la Croix et de Saint-Joseph, aussi appelés Frères Charon.
- 1747** Les Soeurs de la Charité de l'Hôpital Général, ou Soeurs Grises, fondées par Marguerite D'Youville, deviennent propriétaires de la ferme de la Pointe-Saint-Charles appartenant originalement aux Frères Charon.

LES CHEMINS DE FER ET L'URBANISATION (XIX^e SIÈCLE)

- 1825** Inauguration du canal de Lachine.
- 1843-1848** Agrandissements successifs du canal
- 1847** Épidémie de typhus qui disséminera bon nombre d'émigrants irlandais fuyant la Grande Famine. Construction de baraquements sur les terres des Soeurs Grises, qui porteront secours aux malades.
- 1853** Ouverture de la ligne ferroviaire Montréal-Portland par la Compagnie du Grand Tronc, première ligne transfrontalière en Amérique du Nord. La Compagnie du Grand Tronc acquiert ses premiers terrains à la Pointe-Saint-Charles et la rue St-Étienne (act. rue Bridge) est tracée.
- 1854** Début de la construction du pont Victoria par la firme britannique Peto, Brassey et Betts. L'ancien bâtiment de ferme des Soeurs Grises sert de bureau des études techniques.
- 1856** Construction des ateliers de la Compagnie du Grand Tronc à la Pointe-Saint-Charles, qui participent à l'urbanisation du secteur.
- 1859** Érection du Roc irlandais par les ouvriers du pont Victoria en mémoire des 6000 victimes de l'épidémie de typhus.
- 1860** Inauguration du pont Victoria qui est, à l'époque, le plus long pont de l'empire britannique et considéré comme la huitième merveille du monde.
- 1872** Les rues de Victoriatown sont tracées sur ce qui avait été successivement la terre des Frères Charon, celle des Soeurs Grises et l'emplacement des baraquements accueillant les immigrants atteints de typhus.
- 1886** Montréal connaît une inondation printanière majeure lors de laquelle le niveau d'eau atteint le square Victoria. Cet événement ravive l'idée de construire une digue brise-glace afin de protéger le port et la ville, idée promue par les marchands depuis déjà plusieurs années.

LE QUAI DE GARDE ET LA JETÉE MACKAY (1891-1963)

- 1891** Afin d'éviter les désagréments causés par les inondations printanières, la Commission du Havre de Montréal, chargée d'améliorer les installations du port, débute la construction d'une digue brise-glace dans le prolongement de la Pointe-Saint-Charles. Elle sera d'abord nommée « quai de Garde ».
- 1898** Remplacement de la structure tubulaire du pont Victoria par un treillis permettant à la fumée des locomotives de s'échapper. Élargissement du tablier pour aménager deux voies ferrées parallèles et une voie carrossable en porte-à-faux.
- 1900-1963** Des améliorations successives sont réalisées sur la jetée afin de permettre son utilisation pour la construction et la réparation des dragues et des remorqueurs du port.
- 1901** Déménagement du Roc des irlandais dans le square Saint-Patrick, le long du canal de Lachine, ce qui provoque un tôle dans la population.
- 1908** Apparition de l'appellation « jetée Mackay ».
- 1912** La rue Saint-Étienne, menant au pont Victoria, prend le nom de rue Bridge.
- 1923** Le Grand Tronc, en difficulté financière, est acheté par le Canadien national (CN), une compagnie d'État fédérale.
- 1931** Incendie de l'ancien bâtiment de ferme des Soeurs Grises, qui sera par la suite démoli.
- 1942** Construction d'un tunnel piétonnier, toujours existant, reliant Victoriatown aux ateliers du CN, de l'autre côté des rails.
- 1944** La Ville de Montréal acquiert le lot de l'ancien bâtiment de ferme des Soeurs Grises et y aménage un parc.
- 1954** Le *Projet de rénovation d'une zone d'habitat défectueux et de construction d'habitation à loyer modique* ou *plan Dozois* identifie Victoriatown comme zone nécessitant une intervention.

L'EXPO 67 ET LA CITÉ DU HAVRE (1963-1967)

- 1963** Le site des îles est retenu pour tenir l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967.
- 1964** Démolition de Victoriatown pour aménager l'autoroute Bonaventure et l'Autostade en prévision de l'Expo.
- 1965** Fin des travaux visant à élargir l'ancienne jetée Mackay. Celle-ci accueille des pavillons permanents et sert de porte d'entrée pour l'Expo 67.
- 1966** Aménagement paysager et construction des pavillons de l'Expo 67.
- 1967** Tenue de l'Exposition universelle de Montréal.

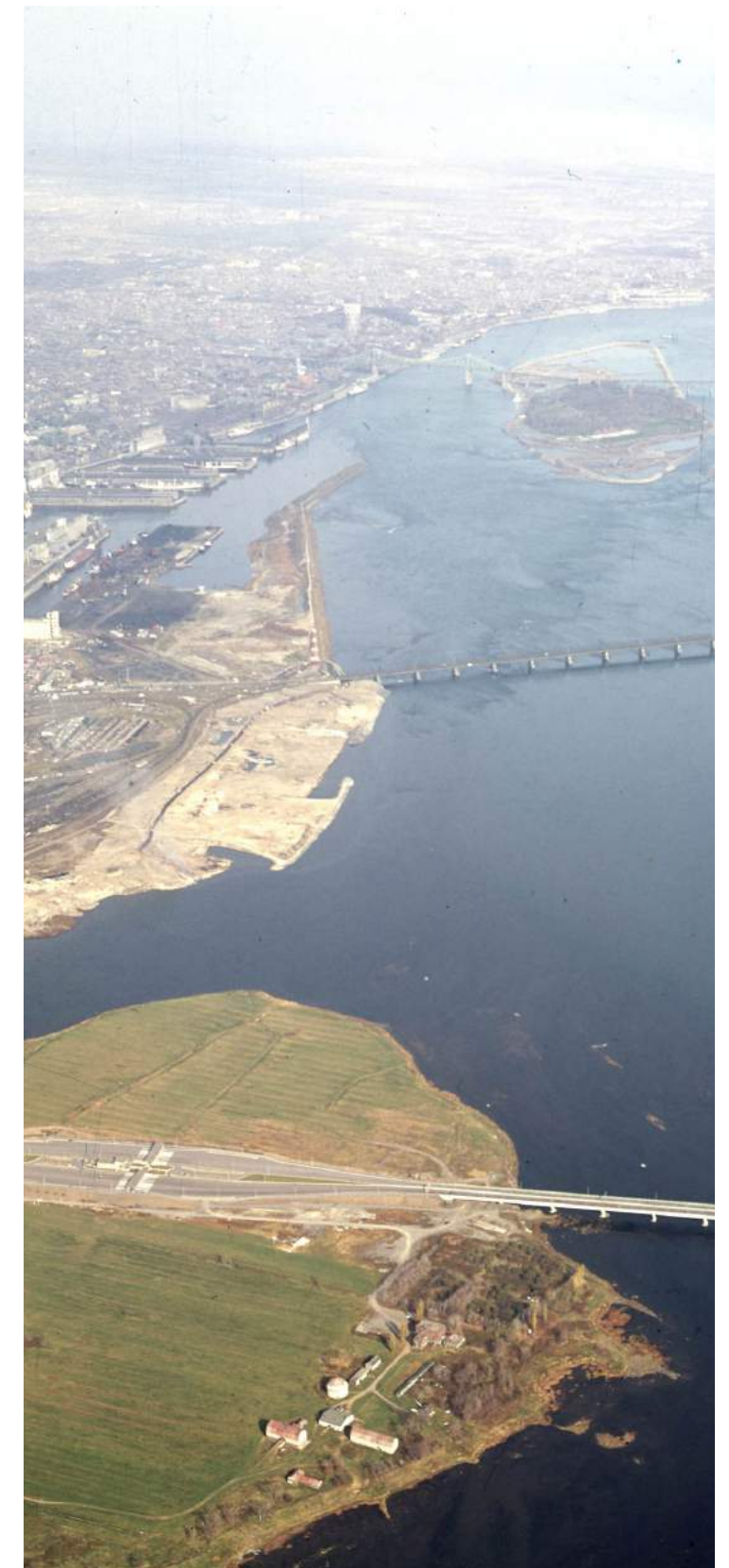
LA CONTINUITÉ DES USAGES (1968-1992)

- 1968** Division des propriétés de la Cité du Havre suite à l'Exposition. Le Musée d'art contemporain de Montréal (Gouv. du Qc.) s'installe dans le Musée d'art, l'Administration du port de Montréal s'installe dans le pavillon de l'Administration et de la Presse, Radio-Canada continue d'occuper le Centre international de radiotélévision et la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) devient gestionnaire d'Habitat 67. L'Expo-Théâtre est cédé au gouvernement du Québec et est sporadiquement utilisé par le Théâtre du Nouveau Monde et les Grands Ballets Canadiens, notamment. La Maison Olympique sert quant à elle de bureau central où sera préparée la candidature de Montréal comme ville hôte des Jeux olympiques de 1976. La plupart des autres pavillons et la Place d'accueil sont démolis progressivement de 1968 à 1970.
- 1969** Le terminus de l'Expo-Express est déplacé sur l'île Sainte-Hélène et la Place d'accueil est démantelée.
- 1970** Fin de la construction d'Habitat 67.
- 1977** Démantèlement de l'Autostade.
- 1979** Vente de l'Expo-Express.
- 1979-1982** Construction du poste Viger par Hydro-Québec.
- 1983** Dévoilement des plans d'aménagement du parc de la Cité-du-Havre par la Société du Vieux-Port.
- 1985-1986** Réaménagement du parc de la Cité-du-Havre par la Société du Vieux-Port.
- 1986** Vente de l'Expo-Théâtre à Mel Hoppenheim pour en faire une Cité du cinéma et vente d'Habitat 67 par la SCHL. Le complexe devient alors une société en commandite.
- 1989** Construction du complexe d'habitation Tropiques Nord tout juste au sud d'Habitat 67.

L'ABANDON DES USAGES ET LES DÉMOLITIONS (1992-2019)

- 1991** Création du parc des Îles regroupant les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame en vue du 25^e anniversaire de l'Expo 67 et du 350^e anniversaire de Montréal, en 1992.
- 1992** Déménagement du Musée d'art contemporain dans ses nouveaux locaux de la Place des Arts. La disparition de la vocation muséale du bâtiment met fin au rayonnement culturel de la Cité du Havre, déjà amorcé par la vente de l'Expo-Théâtre en 1986. La même année, le premier plan d'urbanisme de la Ville de Montréal attribue un zonage commercial (au sud) et résidentiel (au nord) à la Cité du Havre.
- 1993** Adoption et mise en œuvre du plan directeur et de développement du parc des Îles et ouverture du Casino de Montréal dans l'ancien pavillon de la France (puis dans l'ancien pavillon du Québec en 1996). Aménagement de la piste cyclable le long de l'avenue Pierre-Dupuy, dans la foulée des travaux de réaménagement du parc des Îles. À l'origine, le projet devait inclure une esplanade donnant des vues sur Montréal et une allée piétonne. Ces composantes du projet ne seront toutefois pas réalisées.
- 1997** Vente du Musée d'art à Loto-Québec, qui y aménage un entrepôt annexe pour le Casino. Le bâtiment n'a alors plus aucune vocation publique.
- 2001** Confirmation de la vocation de parc de l'ensemble du secteur au nord d'Habitat 67 grâce à une modification de zonage. Des panneaux interdisant l'accès sont toutefois toujours en place sur le terrain appartenant à la SCHL, entre Habitat 67 et le pont de la Concorde.
- 2002** Vente de la Maison Olympique à un promoteur, qui la démolit illégalement. Création de la Société du Havre de Montréal, co-présidée par l'ancien premier ministre du Québec, M. Lucien Bouchard.

- 2004** Démolition du Centre international de radiotélévision, laissant place à une vaste étendue gazonnée entre l'avenue Pierre-Dupuy et le pavillon de l'Administration et de la presse. Pendant ce temps, la Société du Havre de Montréal dévoile sa Vision 2025.
- 2005** Construction de la tour d'habitation Profil-O sur le site de l'ancienne Maison Olympique.
- 2007** Citation d'Habitat 67 par la Ville de Montréal.
Citation du site du patrimoine de l'île Sainte-Hélène, dont fait partie le pont de la Concorde, par la Ville de Montréal.
- 2009** Classement d'Habitat 67 par le gouvernement du Québec.
- 2013** Démantèlement de la Société du Havre de Montréal, dénoncée pour son manque de transparence dans le dossier du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.
- 2017** Le parc de la Cité-du-Havre est renommé parc de Dieppe à l'occasion du 75^e anniversaire du raid de Dieppe, en France, qui a coûté la vie à 913 Canadiens.

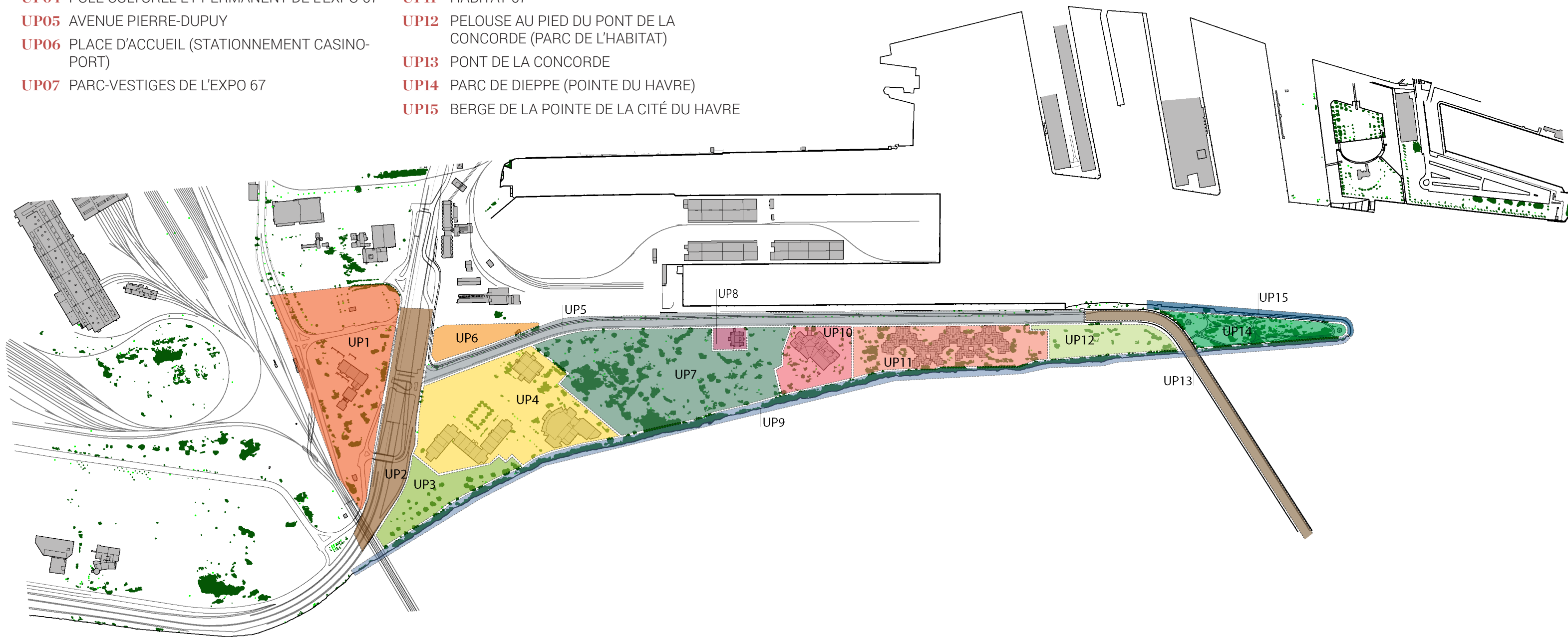


Vue aérienne de l'île des soeurs et du pont Victoria, 1964, VM94-Ad127-009.

LES SECTEURS ET LEURS COMPOSANTES

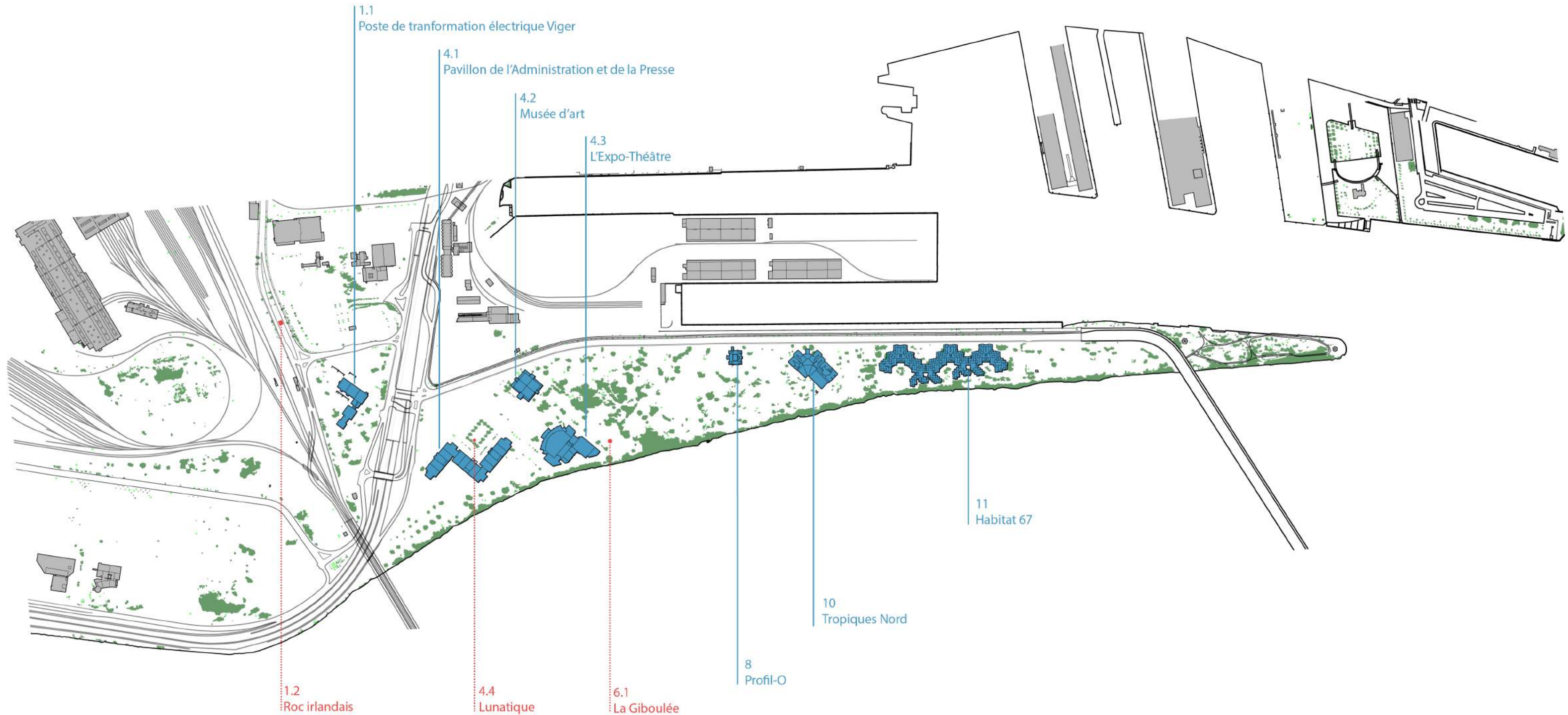
Les unités paysagères de la Cité du Havre

- UP01** ENCLAVE BRIDGE-BONAVENTURE
- UP02** TABLIER DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE
- UP03** POINTE AU PIED DU PONT VICTORIA
- UP04** PÔLE CULTUREL ET PERMANENT DE L'EXPO 67
- UP05** AVENUE PIERRE-DUPUY
- UP06** PLACE D'ACCUEIL (STATIONNEMENT CASINO-PORT)
- UP07** PARC-VESTIGES DE L'EXPO 67
- UP08** PROFIL-O (MAISON OLYMPIQUE)
- UP09** BERGE LONGEANT LE FLEUVE
- UP10** TROPIQUES NORD
- UP11** HABITAT 67
- UP12** PELOUSE AU PIED DU PONT DE LA CONCORDE (PARC DE L'HABITAT)
- UP13** PONT DE LA CONCORDE
- UP14** PARC DE DIEPPE (POINTE DU HAVRE)
- UP15** BERGE DE LA POINTE DE LA CITÉ DU HAVRE



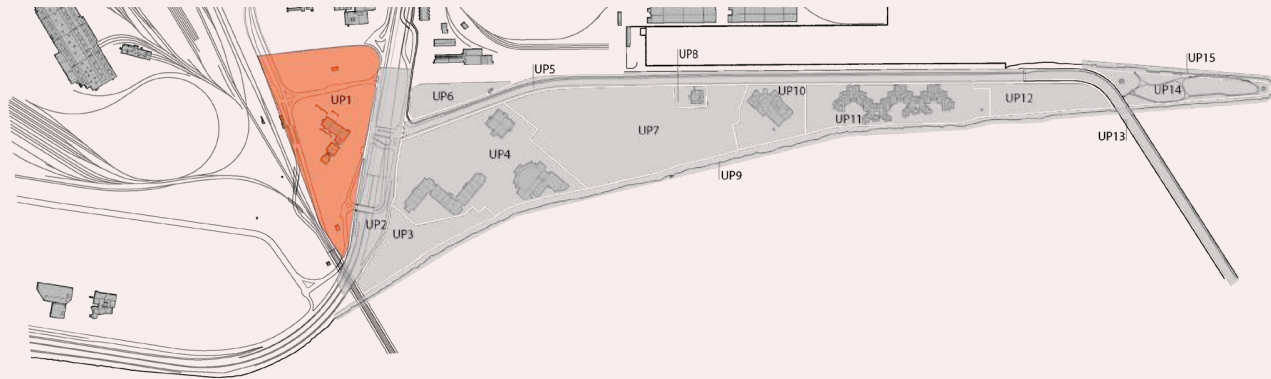
LES SECTEURS ET LEURS COMPOSANTES

Les bâtiments et oeuvres d'art de la Cité du Havre



UNITÉ PAYSAGÈRE

1. Enclave Bridge-Bonaventure



DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1854-1859

CONCEPTEURS :

Compagnie du Grand Tronc

SITUATION PHYSIQUE :

L'unité paysagère de l'enclave Bridge-Bonaventure, située à la tête du pont Victoria, constitue une importante entrée de ville pour Montréal. Elle est délimitée par la distillerie Sazerac et l'usine de béton Lafarge à l'ouest, la rue Bridge et les voies ferrées du CN au sud et l'autoroute Bonaventure au nord.

DESCRIPTION :

L'enclave Bridge-Bonaventure est une unité paysagère dominée par différents types d'infrastructures. Elle a un caractère principalement fonctionnel et les piétons ne s'y sentent pas les bienvenus.

Au centre, un poste de transformation électrique en béton d'expression brutaliste s'impose dans le paysage, tout comme les lignes électriques qui s'y rattachent. L'imposant bâtiment est entouré d'une pelouse bien entretenue plantée de massifs d'arbres feuillus et de conifères. L'implantation à 45 degrés du bâtiment, les matériaux utilisés ainsi que les massifs de plantations font écho au noyau culturel et permanent de l'Expo 67, situé au nord du tablier de l'autoroute Bonaventure.

À l'ouest de l'unité s'étend la surface pavée d'un stationnement utilisé par le Casino de Montréal. Celui-ci est entouré d'une bande gazonnée plantée d'érables. Des îlots plantés d'érables ponctuent également les allées du stationnement. Plus d'une centaine d'arbres se situent dans cette portion de l'unité. Des panneaux de signalisation autoroutiers et des panneaux-réclame marquent le paysage de la rue Bridge, aux abords du pont Victoria. On y retrouve également le Roc irlandais, un monument commémorant les victimes de l'épidémie de typhus enterrés sur les lieux à la fin des années 1840. Deux autres monuments bordent le stationnement du Casino, soit la plaque du Site historique national de génie civil du pont Victoria, commémorant l'importance de ce travail d'ingénierie dans l'histoire canadienne et le Monument aux Braves de Victoriatown, érigé en l'honneur des soldats du quartier morts durant la Deuxième Guerre Mondiale.



Vue axiale du poste de transformation électrique Viger à l'intersection des rues Bridge et des Irlandais, 2018, Google Street View.



Le Roc Irlandais et son contexte, 2018, Google Street View.

1. Enclave Bridge-Bonaventure (suite)

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ Grands domaines agricoles (Frères Charon et Sœurs Grises) avant 1853

Alors que Montréal est une petite ville enserrée de ses murailles, le territoire qui sera plus tard prolongé par la péninsule de la Cité du Havre, la *Pointe Saint-Charles*, est occupé par de grands domaines agricoles appartenant aux principales congrégations religieuses de la ville. Le secteur correspondant à l'unité paysagère de l'enclave Bridge-Bonaventure est la propriété successive des Frères Hospitaliers de la Croix et de Saint-Joseph, ou Frères Charon, de 1691 à 1747 et des Sœurs de la Charité de l'Hôpital Général, ou Sœurs Grises, de 1747 jusqu'à la construction du pont Victoria. On y retrouve également le Village-aux-Oies, sorte de hameau temporaire où s'installent à l'automne les chasseurs attendant le passage des oies sauvages. Ce territoire riverain a connu des millénaires de présence amérindienne avant la colonisation française. Un dessin de 1842 ainsi que le recensement de la même année laissent croire que les Amérindiens continuent d'utiliser ce site après la colonisation pour y implanter des campements temporaires.

L'unité paysagère de l'enclave Bridge-Bonaventure est également le lieu d'arrivée de bon nombre d'immigrants irlandais fuyant la Grande Famine de 1845. Lorsqu'une épidémie de typhus se déclare chez les nouveaux arrivants, on utilise d'abord un site à proximité du canal de Lachine pour héberger les malades. Puis, leur nombre devenant trop important, le maire de l'époque, John Easton Mills, fait construire d'immenses baraquements de quarantaine sur les terres des Sœurs Grises, tout près du secteur qui constituera l'assise de la Cité du Havre. Ces bâtiments seront utilisés pour loger les malades jusqu'en 1849.

→ Compagnie du Grand Tronc 1853 -1891

Au milieu du XIXe siècle, la compagnie du Grand Tronc, nouvellement créée, entreprend de construire le plus long pont ferroviaire du monde pour franchir le Saint-Laurent. La construction débute en 1854 et plus de 3000 ouvriers, en majorité des Irlandais, travaillent avec acharnement à la réalisation de ce qui sera

décrit comme la huitième merveille du monde par les Montréalais de l'époque. Sa réalisation est dirigée par l'ingénieur James Hodges de la firme britannique Peto, Brassey et Betts, suivant un concept attribué à Thomas Keefer, Alexander Ross et Robert Stevenson. Le pont est inauguré en grande pompe par le prince de Galles (futur Édouard VII), en 1860, soit près d'un an après son achèvement. Suite à la découverte accidentelle de dépouilles lors de la construction, en 1959, les ouvriers irlandais érigent, au pied du pont Victoria, une sépulture pour les victimes de l'épidémie de typhus morts sur les lieux une décennie plus tôt. Ils utilisent pour s'y faire une pierre prise au fond du Saint-Laurent. Depuis, ce monument est un lieu de mémoire pour la communauté irlandaise montréalaise, qui y effectue une procession annuellement. Par ailleurs, la construction du pont Victoria entraîne la création d'une digue s'avancant dans l'eau et permettant d'implanter la tête du pont. Celle-ci servira d'assise à la jetée Mackay, près d'un demi-siècle plus tard. L'arrivée du train dans le secteur stimule l'urbanisation et un petit quartier, à majorité irlandaise, se forme où se trouvaient les baraquements utilisés successivement par les malades et les ouvriers du pont. On le nommera Victoriatown ou Goose Village. Celui-ci n'est composé que de quelques pâtés de maisons délimités par les rues Forfar, Conway, Britannia, Menai, Saint-Étienne (act. rue Bridge) et Riverside.

→ Conseil des ports nationaux 1891 à 1963

À partir de la fin du XIXe siècle, une jetée est bâtie au pied du pont Victoria pour protéger la ville contre les inondations printanières. D'abord dénommée « quai de Garde » (1891), puis « jetée MacKay » à partir de 1908, la jetée brise-glace sert également à la construction et la réparation des dragues et des remorqueurs du port. La construction de la jetée MacKay et, plus tard, du quai Bickerdike transforme considérablement les abords du pont Victoria, qui ne sont plus bordés par l'eau, au nord. Le quartier de Victoriatown, quant à lui, ne se trouve plus sur la berge, mais bordé par des installations portuaires. En 1931, l'ancien bâtiment de ferme des Sœurs Grises est partiellement détruit par un incendie, puis démoli. La Ville acquiert le lot en 1944 pour y aménager un parc.



Vue sur l'Autostade, l'autoroute Bonaventure et la Place d'accueil de l'Expo 67, 11 avril 1968, Archives de la ville de Montréal, VM94-B39-004.



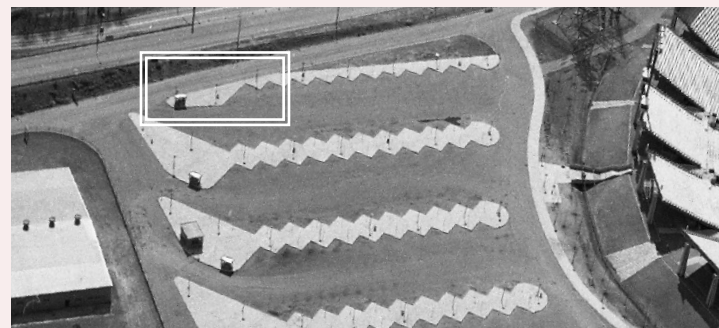
Reprise photographique de l'unité de paysage, 2018, Google Earth.

1. Enclave Bridge-Bonaventure (suite)

→ Compagnie canadienne de l'Exposition universelle 1963 à 1967

La tenue de l'Expo 67 justifie, aux yeux des autorités, de raser le petit quartier ouvrier de Victoriatown, identifié comme nécessitant une intervention par le *plan Dozois*. À l'époque, le quartier compte près de 50% de nouveaux immigrants en provenance d'Italie, 25% d'habitants d'origine britannique ou irlandaise et 15% de canadiens-français. Le monument aux Braves de Victoriatown et les limites cadastrales d'une rue et d'une ruelle sont parmi les seuls vestiges rappelant la présence de ce quartier.

L'opération de rénovation urbaine est amorcée en 1964 en vue de la construction de l'autoroute Bonaventure, de l'Autostade et du terminus d'autobus de l'Expo. Ces installations constituent l'extrémité sud du site de l'Expo 67. Le secteur est relié à la Place d'accueil et à la station de l'Expo-Express par un passage piéton passant sous l'autoroute Bonaventure. L'Autostade a une capacité de 25 000 spectateurs et accueille l'équipe de football professionnelle des Castors dès 1966. Il est construit au coût de 3 300 000 \$ par l'Association des constructeurs de véhicules automobiles du Canada. Il permettra de tenir plusieurs spectacles et autres performances durant l'Expo 67, dont les performances de la gendarmerie française, un rodéo, un match international de soccer et même une course de chars romains. L'Autostade a des dimensions de 160 mètres sur 65 mètres et une piste olympique de six voies et 400 mètres y est aménagée. L'ensemble est ceinturé de 19 tribunes accueillant les spectateurs. De plus, cette structure est conçue pour être agrandie ou démontée.



Vue rapprochée sur le terminus d'autobus adjacent à l'autostade, 1968, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B39-005.

→ Société canadienne d'hypothèque et de logement 1968-c.1978

Le gouvernement canadien reste propriétaire de la Cité du Havre à la suite de l'Expo 67 et confie la gestion et le développement des terrains à la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Celle-ci propose un important projet de redéveloppement en 1969, dans lequel l'Autostade est intégré. Ce projet ne verra toutefois pas le jour. À la suite d'Expo 67, l'Autostade est agrandi et accueille le club de football des Alouettes de Montréal. On y tient aussi d'importants spectacles comme celui de Pink Floyd ou encore de la Saint-Jean-Baptiste, en 1972. Le maire de l'époque, Jean Drapeau, déteste l'Autostade et il interdit qu'on y tienne des compétitions dans le cadre des Jeux olympiques de 1976. L'Autostade est finalement démonté en 1977. On en retrouve aujourd'hui des sections un peu partout au Québec.

→ Hydro-Québec c.1980 à aujourd'hui

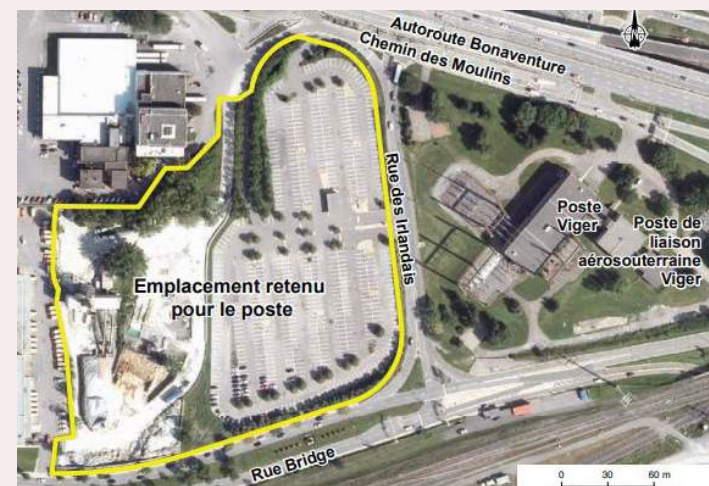
À la fin des années 1970, Hydro-Québec acquiert la partie est de l'unité de paysage dans le but d'y construire un poste de 315kV à proximité du centre-ville. Le poste Viger est construit entre 1979 et 1982 suivant la même orientation que les bâtiments permanents de l'Expo 67, au nord de l'autoroute Bonaventure. Sa grande qualité architecturale, qui lui a mérité les prix de l'*American Concrete Institute* (1980) et le prix d'excellence de l'Ordre des architectes du Québec (1982), témoigne du souci d'Hydro-Québec d'améliorer le paysage de cette entrée de ville. La rue des Irlandais est tracée à l'ouest du poste Viger en 1994. Quant à lui, le terrain tout juste à l'ouest est pavé et devient un stationnement pour le Casino de Montréal. Au centre de ce stationnement, face à l'entrée,



Vue rapprochée du terrain du poste Viger, où l'on observe toujours un vestige du terminus d'autobus de l'Expo, 2019, Google Earth.

un pavillon permet à la clientèle du Casino d'attendre les navettes à l'abri des intempéries et du froid. On y trouve des bancs ainsi que des toilettes.

Tout récemment, Hydro-Québec a acquis le terrain de stationnement. La société d'État soumet actuellement aux consultations le projet de construction d'un poste électrique sur le terrain de stationnement utilisé par le Casino. Celui-ci vise à répondre à la forte croissance de la demande en électricité du centre-ville (pour l'implantation du REM, notamment). Hydro-Québec TransÉnergie projette de construire un poste électrique à 315-25 kV qui occuperait une superficie de 30 600 m² et comprendrait un bâtiment de maintenance positionné en retrait de la rue Bridge et un bâtiment de manœuvre et de commande situé le long du chemin des Moulins. Pour réaliser son projet, l'initiateur doit effectuer des travaux de déboisement entraînant la perte de 92 arbres sur les 116 recensés sur le terrain. Il doit aussi mener des travaux de décontamination et de terrassement et aménager un réseau de captation des eaux de pluie vers deux bassins de rétention. Le projet est estimé à 100 M\$ et la mise en service du poste est prévue au printemps 2023. La portion la plus au sud près de la rue Bridge sera cédée pour l'aménagement d'un site commémoratif pour les Irlandais morts du typhus en 1847 - 1848. Ce projet a déjà fait l'objet d'une démarche de concertation menant à des concepts d'aménagement, en 2018.



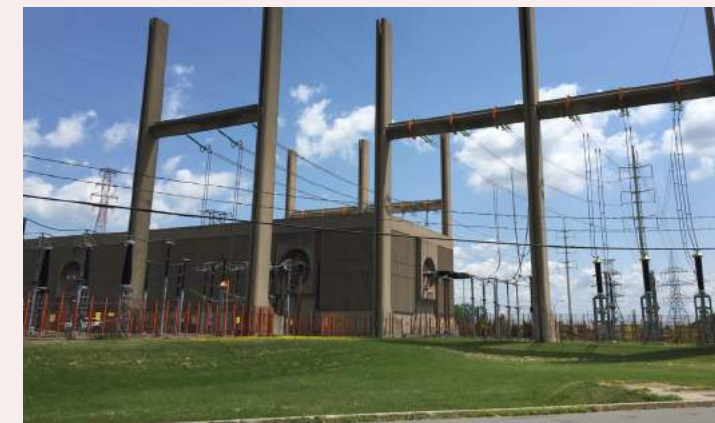
Carte produite par Hydro-Québec identifiant l'emplacement du futur poste des Irlandais, dont la mise en service est prévue pour 2023.



Stationnement du Casino avec, à l'arrière-plan, les silos de la Canada Maltage, 2019, Jonathan Cha.



Rue des Irlandais et poste de transformation Viger au centre d'un terrain végétalisé, 2019, Jonathan Cha.



Poste de transformation Viger et lignes électriques dominant l'unité de paysage, 2019, Jonathan Cha.

1. Enclave Bridge-Bonaventure (suite)

MODIFICATIONS MARQUANTES:

TRAVAUX 1

→ **Date : vers 1854-1859**

CONCEPTEUR : Compagnie du Grand Tronc

TYPE D'INTERVENTION : Construction du pont Victoria et remblai d'une digue pour accueillir la tête du pont.

TRAVAUX 2

→ **Date : 1859**

CONCEPTEURS : Peto, Brassey et Betts

TYPE D'INTERVENTION : Érection d'un monument aux victimes du typhus, nommé le Roc irlandais. Une inscription commémorative est gravée sur une énorme pierre prélevée dans le lit du fleuve lors du chantier du pont Victoria.

TRAVAUX 3

→ **Date : vers 1872**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Les rues Forfar, Conway, Britannia, Menai, Saint-Étienne (act. rue Bridge) et Riverside sont tracées.

TRAVAUX 4

→ **Date : 1964**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Suivant les recommandations du *plan Dozois*, la Ville procède à une opération de rénovation urbaine visant la démolition complète du petit quartier de Victoriatown.

TRAVAUX 5

→ **Date : 1965-1966**

CONCEPTEURS : Victor Prus

TYPE D'INTERVENTION : Construction de l'Autostade. Un terminus d'autobus est également aménagé à l'est du stade.

TRAVAUX 6

→ **Date : 1977**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Démantèlement de l'Autostade

TRAVAUX 7

→ **Date : 1978 - 1982**

CONCEPTEURS : Longpré & Marchand architectes

TYPE D'INTERVENTION : Construction d'un poste de transformation électrique dans la portion est de l'unité (poste Viger).

TRAVAUX 8

Date : 1994

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Une rue est tracée entre l'autoroute Bonaventure et la rue Bridge, à l'ouest du poste Viger. Elle est nommée rue des Irlandais en l'honneur des victimes du typhus fuyant la Grande Famine irlandaise au XIXe siècle. Le toponyme fait également référence à la population du quartier disparu de Victoriatown, où l'on comptait de nombreux Irlandais.

TRAVAUX 9

→ **Date : Après 1990**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Aménagement du stationnement du Casino, à l'ouest de la rue des Irlandais.

TRAVAUX 10

→ **Date : 2019-2023**

CONCEPTEURS : Hydro-Québec TransÉnergie

TYPE D'INTERVENTION : Construction d'un poste électrique et aménagement d'un site commémoratif dans la portion ouest de l'unité.

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Cette unité paysagère est dans un bon état physique général, tant au niveau des bâtiments que de l'entretien paysager. Le chemin menant au poste Viger et bordant la rue Bridge est toutefois dégradé et l'asphalte du stationnement à l'ouest présente plusieurs fissures. Au coin des rues Bridge et des Irlandais, des troncs coupés sous les érables trahissent la coupe récente d'une haie arbustive ceinturant le stationnement. Au centre du stationnement, le pavillon permettant d'attendre la navette du Casino semble en excellent état. Les monuments commémoratifs semblent également dans un bon état.

POINTS D'INTÉRÊT :

Un des points d'intérêt de ce secteur est sa proximité avec le pont Victoria, un élément emblématique montréalais. Le Roc irlandais de Montréal, érigé à la mémoire des victimes du typhus, constitue également un point d'intérêt important et ses abords, un site au fort potentiel archéologique. La plaque du Site historique national de génie civil du pont Victoria et le monument aux Braves de Victoriatown présentent également un intérêt. Finalement, le poste de transformation électrique Viger participe positivement à la constitution du paysage d'entrée de ville de l'autoroute Bonaventure.



L'unité paysagère de l'enclave Bridge-Bonaventure, 1985, Réjean Martel, Archives de la Ville de Montréal.

1. Enclave Bridge-Bonaventure - Victoriatown, un quartier disparu



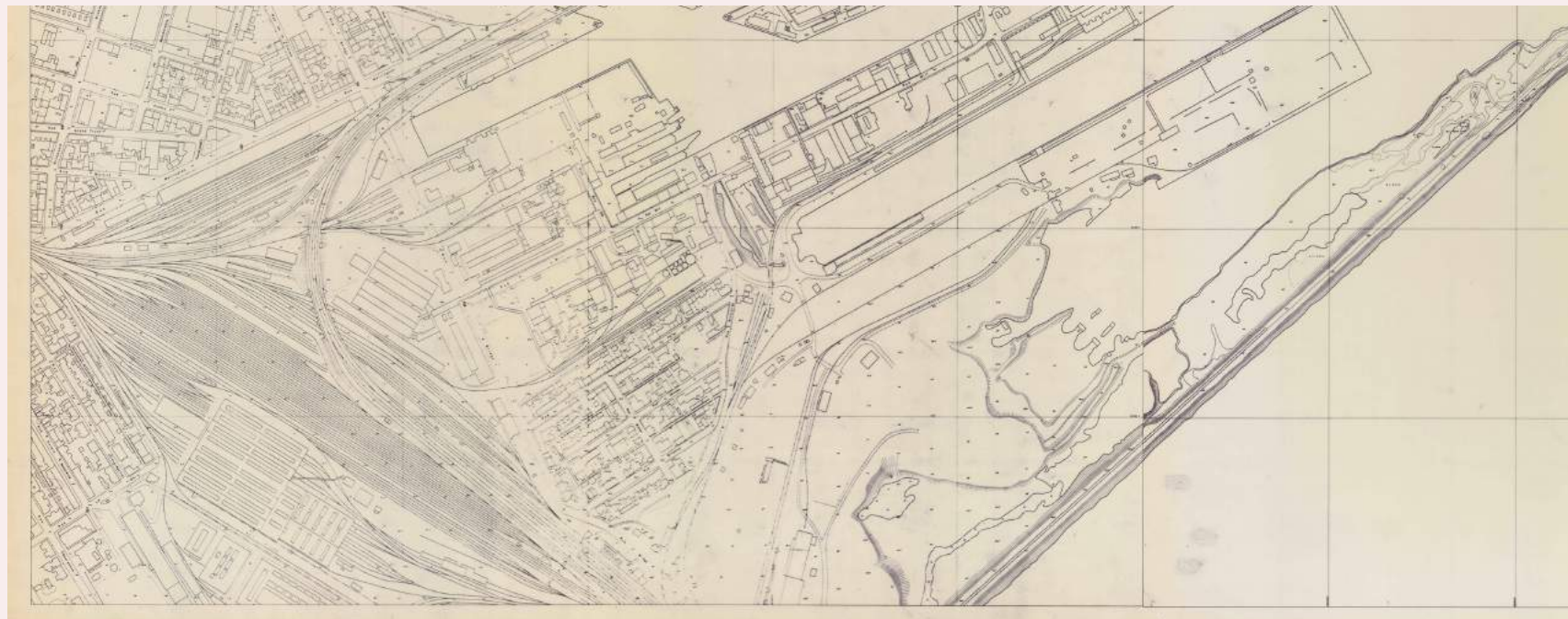
Baraquements des malades atteints du typhus 10 ans plus tôt, servant dorénavant pour loger les ouvriers du pont Victoria, 1858-1859, William Notman. Musée McCord N-0000.392.2.2



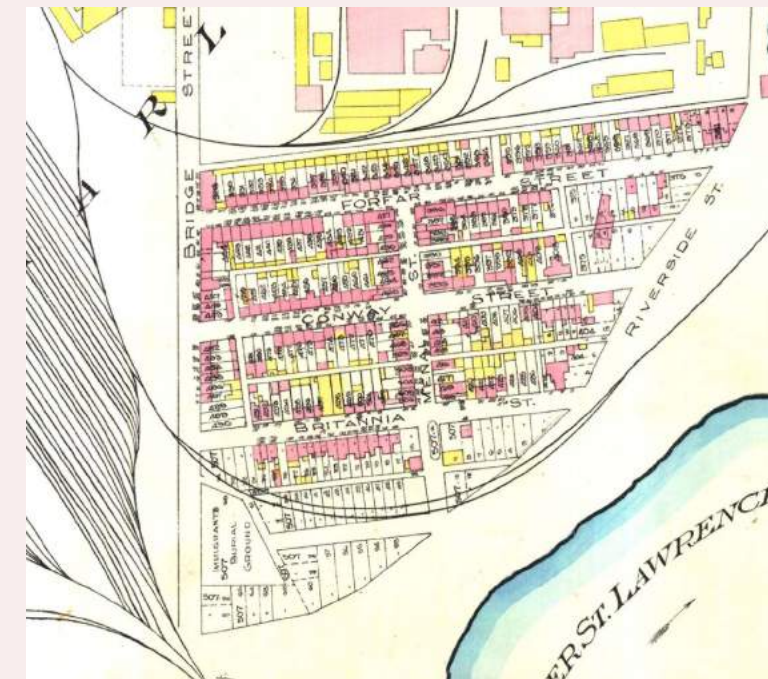
Carte de la Ville de Montréal, 1872, BANQ, plan de Plunkett & Brady (extrait).



Victoriatown avant la démolition, 1963, Archives de la Ville de Montréal VM94-C312-013.



Carte de l'utilisation du sol de la Ville de Montréal, 1958-1962, BANQ.



Atlas of the City of Montreal and vicinity, Chas. E. Goad, 1912, 1914, BANQ 0000174399, Vol.1, planche28.



1963, Archives de Montréal VM94C270-0024.



1963, Archives de Montréal, VM94C270-0011.

FICHE DES COMPOSANTES

1.1 Poste de transformation électrique Viger

DATE DE CONSTRUCTION INITIALE :

→ 1979-1982

CONCEPTEURS :

Longpré & Marchand architectes

NOM :

Poste Viger

SITUATION PHYSIQUE :

Le poste de transformation électrique se situe au milieu de l'unité paysagère entre l'autoroute Bonaventure, la rue des Irlandais et la rue Bridge (route 112).

DESCRIPTION :

L'ensemble, construit en forme de L, comprend plusieurs édifices en béton lisse et strié aux angles arrondis, aux murs aveugles et aux grandes portes de teinte orange (poste Viger et poste de liaison aérosouterraine Viger) de même que de grands et hauts poteaux de béton sur lesquels sont branchés les appareils de mesure du courant et de la tension (transformateurs) et les équipements de protection. L'orientation des bâtiments reprend celle des bâtiments permanents de l'Expo 67, à la Cité du Havre. L'ensemble est implanté dans un vaste espace gazonné planté de massifs d'arbres et sillonné de chemins d'accès.

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ Hydro-Québec 1979 à aujourd'hui

Poste de transformation électrique

MODIFICATIONS MARQUANTES :

TRAVAUX 1

→ Date : 1979-1982

CONCEPTEURS : Longpré & Marchand architectes

TYPE D'INTERVENTION : Construction du poste électrique Viger.

FONCTION ACTUELLE :

Poste de transformation électrique

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

L'ensemble semble en bon état, un garde-corps temporaire suggère que des travaux ont lieu sur la toiture.

POINTS D'INTÉRÊT :

Le poste Viger est conçu de manière novatrice en faisant appel à une équipe multidisciplinaire de conseillers en environnement, d'urbanistes, d'ingénieurs et d'architectes permettant d'intégrer toutes les dimensions du projet dans une solution cohérente et harmonieuse avec son environnement. L'expressivité de l'architecture brutaliste de l'ensemble, inscrit dans un paysage vert, présente un grand intérêt, de même que l'orientation du bâtiment qui rappelle celle des pavillons de l'Expo 67 à la Cité du Havre. Le poste Viger est gagnant de deux prix d'excellence pour son architecture et l'utilisation du béton pour les portiques, soit le prix de l'*American Concrete Institute* (1980) et le prix d'excellence de l'Ordre des architectes du Québec (1982).



Poste de transformation électrique Viger, 2018, Google Street View.



Détail architectural du poste Viger, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Le poste Viger et son architecture particulière aux arêtes arrondies et aux faces de béton strié, accompagné de mobilier assorti, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



FICHE DES COMPOSANTES

1.2 Le Roc irlandais

ARTISTE :

n/d

FABRICANT :

Peto, Brassey and Betts, ingénieurs.

LOCALISATION DE L'OEUVRE :

Le Roc irlandais se situe à la sortie du pont Victoria, sur le terre-plein central de la rue Bridge, et participe ainsi à la constitution du paysage de cette entrée de ville. Les terrains de part et d'autre de la rue Bridge sont occupés respectivement par des voies ferrées (au sud) et un stationnement (au nord). Ce dernier accueillera un nouveau poste de transformation électrique d'Hydro-Québec au cours des prochaines années.

NOTICE DESCRIPTIVE DE L'OEUVRE :

TITRE DE L'OEUVRE : Roc irlandais

VARIATION DU TITRE : Black Rock, Monument irlandais de Montréal, Irish Commemorative Stone, Roche noire

→ **DATE: 1859**

SOUS-CATÉGORIE : Monument commémoratif

MATÉRIAUX : Roche

TECHNIQUE(S) : n/d

DIMENSIONS : 10 pieds de hauteur, incluant la base

IMPORTANCE HISTORIQUE DE L'OEUVRE :

La plus grande immigration des Irlandais au Canada a eu lieu vers le milieu du XIX^e siècle. La Grande Famine de 1845 est la cause du décès de plus d'un million d'Irlandais. C'est aussi le motif de l'exode massif de centaines de milliers d'Irlandais vers l'Amérique du Nord. Le Canada est la terre d'accueil des Irlandais les plus pauvres et démunis parce que le coût du passage vers le Canada est moins dispendieux que celui vers les États-Unis.

Le Roc des Irlandais commémore les 6 000 victimes de l'épidémie de typhus, la "fièvre des navires", qui frappe les immigrants irlandais fuyant la Grande Famine, en 1847-1848. Il marque également l'emplacement du cimetière où sont enterrées les victimes, non loin de la berge et des baraques érigées pour accueillir les immigrants malades. Comme le cimetière est de capacité insuffisante, plusieurs corps trouveront toutefois leur sépulture dans le Saint-Laurent.

Le Roc des Irlandais rappelle aussi la bravoure et le sacrifice de ceux qui, au milieu du XIX^e siècle, portent secours aux malades atteints du typhus. Parmi eux, le maire de l'époque, John Easton Mills, est celui qui fait construire des baraques pour abriter et soigner les malades. Les abris de fortune doivent se trouver à proximité du port afin d'éviter que l'infection ne se propage à toute la ville. John Easton Mills ira lui-même sur place pour venir en aide aux immigrants malades. Il mourra en 1847, après avoir contracté la maladie, ce qui lui vaudra le surnom de «maire-martyr». Sous l'impulsion de la mère supérieure McMullen, les Soeurs Grises prodiguent également des soins aux malades, au péril de leur vie. Sept d'entre elles succomberont à la maladie.

ICONOGRAPHIE :

Le Roc irlandais est composé d'un énorme bloc de granit noir tiré du lit du fleuve lors de la construction du pont Victoria. Celui-ci conserve sa forme d'origine, témoignant du caractère spontané de cette oeuvre commémorative érigée par des ouvriers. Sur une surface plate de la roche, orientée vers le nord, des inscriptions sont gravées et peintes de couleur dorée.

"To preserve from desecration the remains of 6 000 immigrants who died of ship fever A.D. 1847-8. This stone is erected by the workmen of Messrs Peto, Brassey & Betts. employed in the construction of the Victoria Bridge A.D. 1859"

Le Roc irlandais est posé sur un socle en béton, au centre du terre-plein de la rue Bridge. Au pied de celui-ci, une surface en pierres aux formes irrégulières permet aux visiteurs de se recueillir devant le monument. Les trois

autres faces du socle de béton sont bordées d'une haie de faible hauteur. Le reste du terre-plein est gazonné et agrémenté de plates-bandes bien entretenues.

ÉTAT DE CONSERVATION :

Le Roc irlandais semble dans un bon état physique. Son socle ainsi que l'aménagement paysager de part et d'autre sont bien entretenus. La compagnie de chemin de fer du CN (anc. Grand Tronc) est responsable de l'entretien perpétuel du monument suite à une entente conclue avec l'évêché anglican de Montréal en 1911, dans le contexte du réaménagement de la rue Bridge.

PROPRIÉTAIRE DE L'OEUVRE :

The Anglican Bishop of Montreal (Évêché anglican de Montréal)

HISTORIQUE DE L'OEUVRE :

La construction du pont Victoria (1854-1859) est réalisée sous la direction de l'ingénieur James Hodges de la firme britannique Peto, Brassey et Betts, qui achète le terrain où se trouvent les baraques et le cimetière des victimes du typhus. La construction du pont Victoria requiert l'emploi de 1 500 à 3 000 ouvriers permanents oeuvrant sur le pont, dans les ateliers ou les camérés. La majorité des équipes, bien qu'embauchée au Canada, est d'origine irlandaise. Pour loger une partie de cette main-d'oeuvre, on convertit les anciens baraquements des immigrants en habitation. En 1859, lors d'une opération d'excavation, les ouvriers du pont Victoria exhument accidentellement des dépouilles de victimes du typhus enterrées dans le cimetière de fortune. Ils décident alors d'ériger un monument commémoratif avec un énorme bloc de granit noir tiré du lit du fleuve. Le Roc irlandais, comme on le surnomme, marque l'emplacement du cimetière où sont enterrées les victimes du typhus depuis plus de dix ans. Dès lors, l'endroit devient un lieu de mémoire pour la communauté irlandaise, qui y effectue chaque année le « Walk the Rock », une procession commémorative.

Suite au chantier du pont Victoria, les terrains sont cédés à la compagnie du Grand Tronc. Le cimetière, clôturé, est laissé à la charge du Lord Bishop of Montreal en 1870. Cependant, en 1900, la compagnie du Grand Tronc déménage le Roc irlandais au square Saint-Pa-

trick, au coin des rues Saint-Patrick et Wellington, sans consultation. La population est indignée et cherche à obliger la compagnie à replacer le monument à son emplacement d'origine. Suite à une décision du Conseil des commissaires des chemins de fer, en 1911, l'entente suivante est conclue entre la Compagnie du Grand Tronc et l'Évêché anglican de Montréal, alors propriétaire du terrain. La pierre est déménagée à près de quinze pieds de son emplacement d'origine et la superficie de son terrain est réduite au quart de sa dimension. En contrepartie, la compagnie de chemin de fer assume la responsabilité de l'entretien perpétuel du Roc irlandais.

Plus tard, à l'aube d'Expo 67, la rue Bridge demande à être élargie et redressée. Une fois de plus, le Roc irlandais est accusé de faire obstacle à la bonne marche du progrès. En septembre 1965, le Conseil municipal est appelé à voter les crédits nécessaires aux modifications de la rue Bridge. Les conseillers Kenneth McKenna et John Lynch-Staunton prennent alors la défense du roc. Ils soulignent que celui-ci est sacré aux yeux de la communauté irlandaise et qu'il ne doit pas être déplacé. Le président du Comité exécutif de Montréal, Lucien Saulnier propose alors que la communauté irlandaise forme son propre comité et présente ses recommandations. Le comité est créé et les consultations avec l'administration civique ont lieu. À la réunion du Conseil municipal du 21 juin 1966, Lucien Saulnier annonce que le Roc irlandais ne bougera pas. C'est le tracé de la rue Bridge qui changera à la place. Celle-ci passera en fourche, de chaque côté d'un terre central aux extrémités prolongées, sur lequel reposera la pierre. Cette configuration, héritée de l'Expo 67, est toujours observable aujourd'hui.

PRÉSENTATION DE L'ARTISTE :

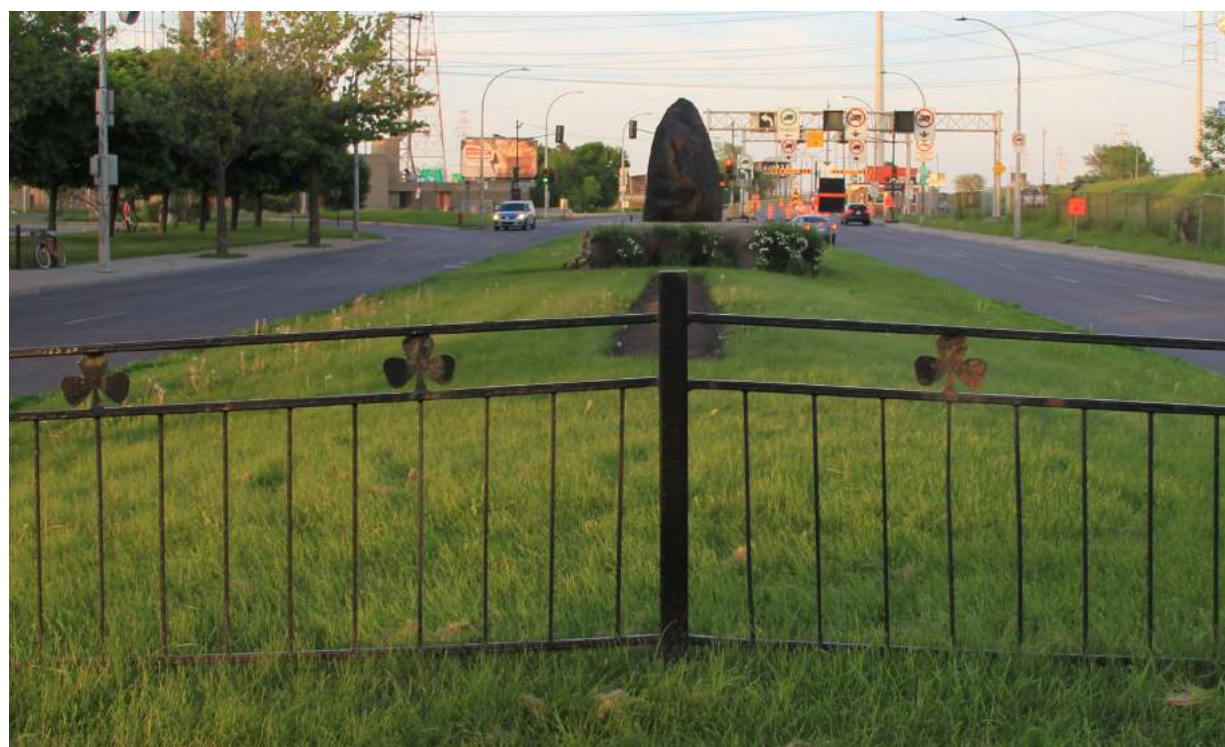
n/d



Pose du Roc irlandais, 1859, MuséeMcCord.



Le Roc irlandais, vu du côté nord de la rue Bridge, 2019, Jonathan Cha.



Le Roc irlandais sur le tertre central datant de l'Expo 67, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



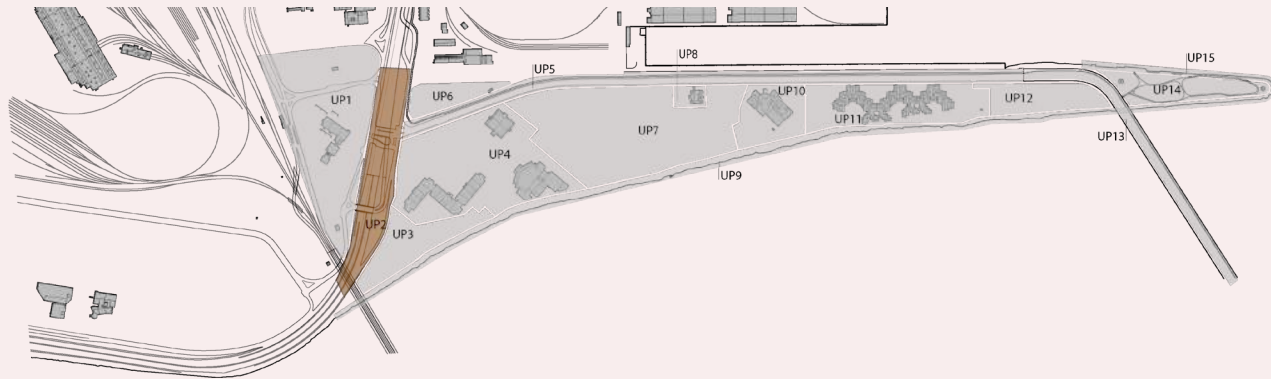
Inscription commémorant la mort des victimes du typhus de 1847-1848, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue sur le monument à partir du stationnement du Casino, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

UNITÉ PAYSAGÈRE

2. Tablier de l'autoroute Bonaventure



DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1966

CONCEPTEURS :

Conseil des ports nationaux & Ville de Montréal (maîtres d'oeuvre)

SITUATION PHYSIQUE :

L'unité paysagère du tablier de l'autoroute Bonaventure constitue une importante entrée de ville pour Montréal, en surplomb des unités limitrophes. Elle est située entre la rue des Irlandais, à l'ouest, et le tablier du pont Victoria, à l'est. Elle inclut les voies de service (chemin des Moulins) de part et d'autre ainsi que les terre-pleins gazonnés.

DESCRIPTION :

Comme son nom l'indique, cette unité paysagère est constituée principalement du tablier de l'autoroute Bonaventure, situé à une dizaine de mètres au-dessus du sol dans sa partie la plus haute. Cette surélévation offre des vues aux automobilistes sur la Cité du Havre, le port de Montréal et ses silos, le centre-ville, le poste de transformation Viger et le pont Victoria. Dans sa partie est, l'autoroute s'abaisse pour passer sous le tablier du pont Victoria. Une partie de l'espace vide entre les piliers du tablier est utilisée comme stationnement pour le Casino, entouré de clôtures en mailles de chaîne (Frost). L'unité paysagère ne présente aucune végétation, si ce n'est des pelouses entre l'autoroute, les bretelles d'accès et les voies de service. Le terre-plein au nord-est sert d'assise à un immense pylône électrique blanc et rouge surplombant l'unité. Les fils électriques reliant la Rive-Sud au poste de transformation Viger passent au-dessus de l'autoroute dans l'axe du pont Victoria.



Tablier de l'autoroute Bonaventure à partir du sud-est, 2019, Jonathan Cha.

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ Grands domaines agricoles (Frères Charon et Sœurs Grises) avant 1853

Alors que Montréal est une petite ville enserrée de ses murailles, le territoire qui sera plus tard prolongé par la péninsule de la Cité du Havre, la *Pointe Saint-Charles*, est occupé par de grands domaines agricoles appartenant aux principales congrégations religieuses de la ville. Une partie du secteur correspondant à l'unité paysagère du tablier de l'autoroute Bonaventure est la propriété successive des Frères Hospitaliers de la Croix et de Saint-Joseph, ou Frères Charon, de 1691 à 1747 et des Sœurs de la Charité de l'Hôpital Général, ou Sœurs Grises, de 1747 jusqu'à la construction du pont Victoria. On retrouve également à proximité le Village-aux-Oies, sorte de hameau temporaire où s'installent à l'automne les chasseurs attendant le passage des oies sauvages. Ce territoire riverain a connu des millénaires de présence amérindienne avant la colonisation française. Un dessin de 1842 ainsi que le recensement de la même année laissent croire que les Amérindiens continuent d'utiliser ce site après la colonisation pour y implanter des campements temporaires.

Lorsqu'une épidémie de typhus se déclare chez les nouveaux arrivants irlandais fuyant la Grande Famine de 1845, on utilise d'abord un site à proximité du canal de Lachine pour héberger les malades. Puis, leur nombre devenant trop important, le maire de l'époque, John Easton Mills, fait construire d'immenses baraquements de quarantaine sur les terres des Sœurs Grises, tout près de l'actuelle unité paysagère du tablier de l'autoroute Bonaventure. Ces bâtiments seront utilisés pour loger les malades jusqu'en 1849.

→ Compagnie du Grand Tronc 1853-1891

Au milieu du XIXe siècle, la compagnie du Grand Tronc, nouvellement créée, entreprend de construire le plus long pont ferroviaire du monde pour franchir le Saint-Laurent. La construction débute en 1854 et plus de 3000 ouvriers, en majorité des Irlandais, travaillent avec acharnement à la réalisation de ce qui sera décrit comme la huitième

merveille du monde par les Montréalais de l'époque. Sa réalisation est dirigée par l'ingénieur James Hodges de la firme britannique Peto, Brassey et Betts, suivant un concept attribué à Thomas Keefer, Alexander Ross et Robert Stevenson. Le pont est inauguré en grande pompe par le prince de Galles (futur Édouard VII), en 1860, soit près d'un an après son achèvement.

La construction du pont Victoria entraîne la création d'une digue s'avancant dans l'eau et permettant d'implanter la tête du pont. Celle-ci servira d'assise à la jetée Mackay, près d'un demi-siècle plus tard. Par ailleurs, l'arrivée du train dans le secteur stimule l'urbanisation et un petit quartier, à majorité irlandaise, se forme où se trouvaient les baraquements utilisés successivement par les malades et les ouvriers du pont. On le nommera Victoriatown ou Goose Village. Celui-ci n'est composé que de quelques pâtés de maisons délimités par les rues Forfar, Conway, Britannia, Menai et Saint-Étienne (act. rue Bridge) et Riverside.

→ Conseil des ports nationaux 1891 à 1978

À partir de la fin du XIXe siècle, une jetée est bâtie dans le prolongement de la digue au pied du pont Victoria pour protéger la ville contre les inondations printanières. D'abord dénommée « quai de Garde » (1891), puis « jetée MacKay » à partir de 1908, la jetée brise-glace sert également à la construction et la réparation des dragues et des remorqueurs du port. La construction de la jetée MacKay et, plus tard, du quai Bickerdike transforme considérablement les abords du pont Victoria, qui ne sont plus bordés par l'eau au nord. Le quartier de Victoriatown, quant à lui, ne se trouve plus sur la berge, mais bordé par des installations portuaires.

La tenue de l'Expo 67 justifie, aux yeux des autorités, de raser le petit quartier ouvrier de Victoriatown, identifié comme nécessitant une intervention par le *plan Dozois*. À l'époque, le quartier compte près de 50% de nouveaux immigrants en provenance d'Italie, 25% d'habitants d'origine britannique ou irlandaise et 15% de canadiens-français. Le monument aux Braves de Victoriatown et les limites cadastrales d'une rue et d'une ruelle sont parmi les seuls vestiges rappelant la présence de ce quartier.

2. Tablier de l'autoroute Bonaventure (suite)

L'opération de rénovation urbaine est amorcée en 1964 en vue de la construction de l'autoroute Bonaventure, de l'Autostade et du terminus d'autobus de l'Expo. L'autoroute Bonaventure s'étend sur 4,1 km et relie le pont Champlain, le centre-ville, la future autoroute Ville-Marie et le site de l'Exposition. Elle est construite et gérée par le Conseil des ports nationaux pour la portion à l'est du bassin Peel et par la Ville de Montréal pour la portion à l'ouest de ce même bassin.

→ Les ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. 1978 à aujourd'hui

La Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée est une société d'État fédérale responsable, comme son nom l'indique, de la gestion des ponts Jacques-Cartier et Champlain, mais aussi du pont Honoré-Mercier, d'une section de l'autoroute Bonaventure et du tunnel de Melocheville.

Plusieurs projets ont été réalisés ou sont en voie de l'être sur toute la longueur de l'autoroute Bonaventure. La portion à l'ouest, sous la responsabilité de la Ville, a été transformée en boulevard urbain de 2015 à 2017, projet ayant remporté de nombreux prix. Quant à elle, la portion au sud du pont Victoria, construite sur l'ancien dépotoir, fait l'objet de la *Solution Bonaventure*, un projet environnemental visant à protéger le fleuve Saint-Laurent de l'écoulement des différents contaminants présents dans le remblai supportant l'autoroute. Pour 2019, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. annonce les travaux suivants sur l'autoroute Bonaventure: bonification du système de transport intelligent, travaux de planage et de pavage des bretelles d'accès et des sorties, travaux de réfection du béton¹.

¹Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. s.d., repéré à: jacquescartierchamplain.ca

MODIFICATIONS MARQUANTES :

TRAVAUX 1

→ **Date : 1964**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Expropriation et démolition du quartier ouvrier de Victoriatown en prévision de l'Expo 67. Au total, 176 bâtiments sont détruits et près de 1 500 habitants sont relocalisés, dont environ la moitié sont de nouveaux arrivants d'origine italienne.

TRAVAUX 2

→ **Date : 1966**

CONCEPTEURS : Conseil des ports nationaux et Ville de Montréal (maîtres d'oeuvre)

TYPE D'INTERVENTION : Construction d'une autoroute permettant de relier le pont Champlain au centre-ville et desservant directement le site de l'Expo 67. L'infrastructure s'étend sur 4,1 km et sa portion au nord du pont Victoria est construite sur pilotis.

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Le pavé du stationnement du Casino sous le tablier est en mauvais état général. Le pavage de la surface de l'autoroute est dans un bon état. La structure, ayant fait l'objet de travaux l'année dernière, est en bon état.

POINTS D'INTÉRÊT :

Le principal point d'intérêt de cette unité paysagère réside dans les vues offertes à partir du tablier de l'autoroute sur le centre-ville, la Cité du Havre, le port et le volume de ses silos, qui constituent le paysage d'une importante entrée de ville pour Montréal. À l'inverse, la structure de l'autoroute et ses abords constituent une barrière difficilement franchissable par les cyclistes et les piétons et un milieu minéralisé sans intérêt pour la biodiversité.



Paysage d'entrée de ville à partir du tablier de l'autoroute Bonaventure, 2018, Google Street View.



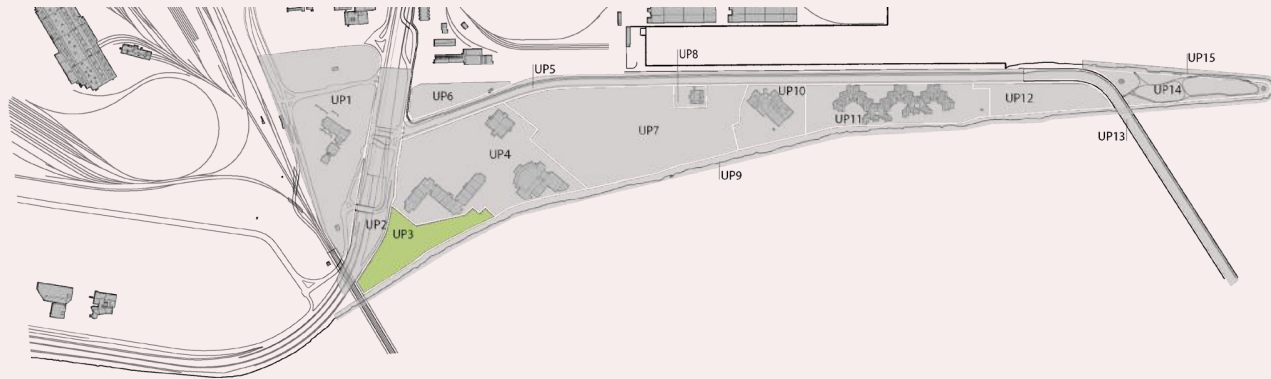
Début du soulèvement du tablier de l'autoroute Bonaventure qui est abaissée au niveau du pont Victoria, 2018, Google Street View.



Sous le tablier de l'autoroute Bonaventure, devant le bâtiment administratif du Port de Montréal, 2013, Google Street View.

UNITÉ PAYSAGÈRE

3. Pointe au pied du pont Victoria



DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1963-1964

CONCEPTEURS :

Compagnie canadienne de l'Exposition universelle (maître d'œuvre) & Édouard Fiset (architecte en chef)

SITUATION PHYSIQUE :

L'espace vert qui forme la pointe sud-est de la Cité du Havre est délimité par le pont Victoria, l'autoroute Bonaventure, le bâtiment de l'Administration portuaire de Montréal et la berge du fleuve Saint-Laurent.

DESCRIPTION :

Cette unité, principalement constituée d'une grande pelouse et d'un stationnement, est un espace ouvert et tourné vers la berge. L'espace comprend deux rangées de bancs de l'Expo 67 orientés vers le fleuve (déplacés à cet endroit suite à un remblai des années 1970), quelques tables à pique-nique et un sentier longeant la berge qui bifurque pour se connecter au stationnement. De façon générale, la quantité d'équipements est adéquate pour que les employés des bâtiments adjacents puissent profiter de l'espace.

La végétation spontanée du secteur se distingue de la végétation plantée pour l'aménagement. Sur le talus que forme la berge, la végétation spontanée est composée d'espèces colonisatrices indigènes et exotiques telles que *Rhus typhina*, *Ulmus pumila*, *Populus deltoides*, *Vitis riparia*, *Parthenocissus quinquefolia* ainsi que plusieurs

plantes herbacées. Ces espèces opportunistes sont maintenant bien établies sur les berges et forment une barrière visuelle avec le fleuve dans laquelle on retrouve quelques percées. Certains des spécimens de peupliers (*Populus*) atteignent plusieurs dizaines de mètres et contribuent au caractère naturel de la rive. Dans l'espace gazonné, on retrouve seulement quelques arbres en isolé, principalement des érables au port urbain, ayant eux aussi atteint un stade de maturité.

Le stationnement est quant à lui constitué de surfaces carrées et rectangulaires implantées dans l'angle à 45 degrés caractéristique de la Cité du Havre. Bordant cette unité paysagère, l'autoroute Bonaventure s'abaisse pour passer sous le pont Victoria, dégagant ainsi les vues sur cet ouvrage. À partir de l'autoroute, l'unité paysagère de la pointe au pied du pont Victoria participe au paysage de l'entrée de ville. Finalement, le grand pylône électrique rouge et blanc bordant l'infrastructure autoroutière surplombe cette unité paysagère.

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ Conseil des ports nationaux avant 1963

Propriété du Conseil des ports nationaux, la jetée MacKay est un territoire artificiel dont la vocation première est portuaire et industrielle. Située dans le prolongement de la Pointe-Saint-Charles, à l'entrée du pont Victoria, la première jetée, construite à la fin du XIXe siècle, sert à protéger la ville contre les inondations printanières. D'abord dénommée « quai de Garde » (1891), puis « jetée MacKay » à partir de 1908, la jetée brise-glace sert également à la construction et la réparation des dragues et des remorqueurs du port.

→ Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1963 à 1967

La jetée Mackay est prolongée dans le cadre de la constitution du site de l'Expo 67. C'est alors qu'elle est rebaptisée sous le nom de Cité du Havre. L'élargissement de la jetée Mackay la fait passer de 47 hectares (115 acres) à une superficie totale de 54 hectares (134 acres). La jetée est allongée d'environ 750 mètres, et surélevée d'environ 3 mètres (environ 10 pieds). À lui seul, le remblayage de la jetée Mackay et des terrains en amont exigera 4,8 km de digues et 1,75 million de mètres cubes de remblai. Les travaux, exécutés par la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle au compte du propriétaire, le Conseil des ports nationaux, sont complétés en octobre 1965. Contrairement aux îles sur le fleuve, la Cité du Havre demeurera propriété du Conseil des ports nationaux pendant et après l'Expo. Le roc extrait des îles Ronde et Verte étant insuffisant pour compléter l'édification complète des berges des deux îles, une carrière fluviale est creusée en contrebas du pavillon de l'Administration et de la Presse. Cette dépression dans le lit du fleuve aura notamment pour impact d'augmenter le phénomène de vague éternelle, légèrement en aval. Lors de l'Expo, la zone située derrière le pavillon de l'Administration et de la Presse est plus étroite aujourd'hui et la berge abrupte borde la route et le stationnement.

→ Administration portuaire de Montréal (anc. Conseil des ports nationaux) de 1968 à aujourd'hui

Durant les années 1970, l'unité paysagère de la pointe au pied du pont Victoria est agrandie par l'ajout de remblai excédentaire de l'Exposition, dégagant un espace vert entre les stationnements et la berge. Des bancs de l'Expo y sont implantés. Aujourd'hui, leurs socles pyramidaux sont toujours d'origine, mais les dossiers et les assises ont été remplacés et n'ont pas gardé leur forme originale.



Espace gazonné derrière le bâtiment de l'Administration portuaire de Montréal. Bancs de l'Expo dont les assises et les dossiers ont été remplacés, 2019, Jonathan Cha.



Espace gazonné entre le bâtiment de l'Administration portuaire de Montréal et le fleuve, 2019, Jonathan Cha.



Banc de l'Expo, déplacé dans cette unité après 1970, dont l'assise et le dossier ont été remplacés. À l'arrière-plan, vue sur le pont Victoria, 2019, Jonathan Cha.

3. Pointe au pied du pont Victoria (suite)

MODIFICATIONS MARQUANTES :

TRAVAUX 1

→ **Date : vers 1891**

CONCEPTEUR : Commission du Havre de Montréal

TYPE D'INTERVENTION : Construction du quai de Garde, une digue brise-glace constituée de remblai et de grosses pierres, qui deviendra la jetée Mackay.

TRAVAUX 2

→ **Date : 1963-1964**

CONCEPTEURS : Compagnie canadienne de l'Exposition universelle, Édouard Fiset

TYPE D'INTERVENTION : Création de la Cité du Havre : élargissement de la digue pour l'Expo 67 en s'assurant que les berges puissent résister aux courants et aux glaces du fleuve Saint-Laurent. Exploitation d'une carrière fluviale en contrebas du pavillon de l'Administration et de la Presse.

TRAVAUX 3

→ **Date : Entre 1973 et 1977**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Remblai des berges et création d'un espace vert et de sentiers à l'est de la route et du stationnement.

TRAVAUX 4

→ **Date : après 1990**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Agrandissement du stationnement, qui occupe dorénavant le double de sa superficie d'origine (1966).

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Les bancs datant de l'Expo 67 sont en mauvais état, tout comme le sentier longeant la berge dont le revêtement asphalté est soulevé et fissuré. L'ensemble témoigne d'un niveau d'entretien minimal, la pelouse est entretenue et les érables ne montrent pas de signes de maladies.

POINTS D'INTÉRÊT :

La vue sur le fleuve et le pont Victoria représente un point d'intérêt non négligeable de même que la vue empruntée sur l'île Notre-Dame. Le soir, l'éclairage du pont Victoria illuminant la surface du fleuve et son courant s'ajoute aux points d'intérêt de cette portion de la Cité du Havre. Le Casino de Montréal contribue également à la qualité de la vue vers l'île Notre-Dame à la tombée du jour.



Vue remarquable du pont Victoria, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Percée visuelle vers le Casino et le pavillon du Canada dans une ouverture de la bande riveraine, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



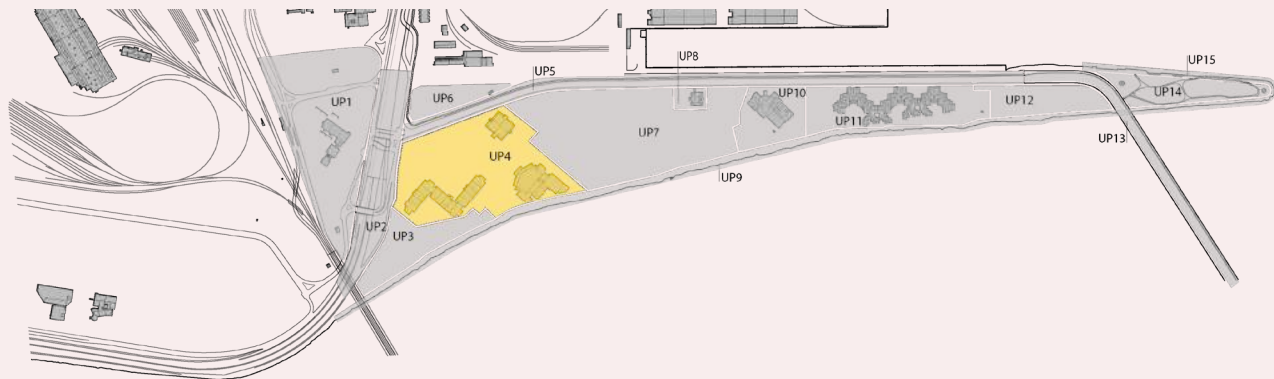
Vue aérienne de la carrière fluviale à l'est du pavillon de l'Administration et de la Presse, vers 1965, collection Roger La Roche.



Vue aérienne du parçhèvement de l'autoroute Bonaventure, 1966, Archives de la Ville de Montréal VM94-Ad127-015.

UNITÉ PAYSAGÈRE

4. Pôle culturel et permanent de l'Expo 67



DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1963-1966

CONCEPTEURS :

Compagnie canadienne de l'Exposition universelle (maître d'œuvre), Édouard Fiset (architecte en chef), Harper-Lantzius consortium (architectes paysagistes)

SITUATION PHYSIQUE :

Cette unité est formée par l'ensemble de trois bâtiments hérités de l'Expo 67 qui forment l'entrée de la Cité du Havre. Elle est délimitée au sud par le chemin des Moulins, à l'ouest par l'avenue Pierre-Dupuy, au nord par le parc-vestiges de l'Expo 67 et à l'est par la pointe au pied du pont Victoria et la berge longeant le fleuve.

DESCRIPTION :

L'unité paysagère est formée par une vaste pelouse et trois bâtiments implantés selon l'angle à 45 degrés caractéristique de la Cité du Havre. Bordant directement l'autoroute Bonaventure, ces derniers marquent l'entrée de la jetée. Au sud, l'Administration portuaire de Montréal occupe le pavillon de l'Administration et de la Presse de l'Expo 67. Au nord-est, les studios Mel's occupent le bâtiment de l'ancien Expo-Théâtre. À l'ouest, l'ancien Musée d'art est aujourd'hui inutilisé après avoir servi d'entrepôt pour le Casino de Montréal. Plusieurs espaces de stationnement sont disposés autour des bâtiments, dont deux en façade. Devant l'Administration portuaire de Montréal, un espace gazonné a remplacé le Centre international de radiotélévision de l'Expo

depuis sa démolition, en 2004. On y retrouve plusieurs plantations orthogonales d'arbres et d'arbustes qui soulignent la trame d'origine de l'Expo 67. Un espace gazonné de forme rectangulaire et circonscrit par une clôture et un cadre de tilleuls (*Tilia*) était à l'origine un bassin dans lequel se trouvait Lunatique, l'œuvre sculpturale de Richard Turner, demeurée en place depuis son installation.

L'unité est caractérisée par de grands îlots verts formels dans lesquels sont implantés les bâtiments. Les bandes et les parterres gazonnés forment des talus en étant surélevés par rapport aux voies de circulation qui contournent les îlots. Une voie carrossable munie d'un terre-plein gazonné traverse l'unité en son centre, marquant l'orientation à 45 degrés de la trame et agissant comme axe monumental vers l'ancien Expo-Théâtre.

Au sud de l'unité paysagère, l'autoroute Bonaventure s'élève doucement d'est en ouest. Cette transition est assurée par une structure en béton enserrée de talus gazonnés eux-mêmes traversés par des bretelles d'accès et de sortie. À partir de l'autoroute Bonaventure, l'architecture moderne singulière des trois pavillons de cette unité paysagère marque ce parcours d'entrée de ville.

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ Conseil des ports nationaux avant 1963

Propriété du Conseil des ports nationaux, la jetée Mackay est un territoire artificiel dont la vocation première est portuaire et industrielle. Située dans le prolongement

de la Pointe-Saint-Charles, à l'entrée du pont Victoria, la première jetée, construite à la fin du XIXe siècle, sert à protéger la ville contre les inondations printanières. D'abord dénommée « quai de Garde » (1891), puis « jetée Mackay » à partir de 1908, la jetée brise-glace sert également à la construction et la réparation des dragues et des remorqueurs du port.

→ Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1963 à 1967

La jetée Mackay est prolongée dans le cadre de la constitution du site de l'Expo 67. C'est alors qu'elle est rebaptisée sous le nom de Cité du Havre. À l'époque, le secteur sert de porte d'entrée à l'Exposition. On appelle « Place d'accueil » l'espace surélevé servant à relier le terminus de l'Expo-Express à l'ensemble de bâtiments permanents regroupés autour d'une place centrale. Ces derniers sont destinés à accueillir des fonctions institutionnelles et administratives. Deux raisons principales mènent les planificateurs à localiser les bâtiments permanents dans ce secteur de l'Exposition. D'une part, ils ne veulent pas compromettre le développement des îles à la suite de l'événement. D'autre part, ils doivent s'assurer que les bâtiments restent accessibles au public sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans l'Exposition. Influencée par l'implantation en diagonale du projet Habitat 67, la trame de l'ensemble

de la Cité du Havre est planifiée à 45 degrés par rapport à l'axe nord-sud de la jetée, et ce, dès 1964. L'implantation des bâtiments du secteur s'insère dans cette trame oblique. Le pavillon de l'Administration et de la Presse va même jusqu'à épouser une forme en zigzag à même son architecture.

→ 1968 à aujourd'hui

Suite à l'Exposition, le pavillon de l'Administration et de la Presse est cédé au Conseil des ports nationaux, le Musée d'art et l'Expo-Théâtre sont cédés au gouvernement du Québec et le Centre international de radiotélévision (aujourd'hui disparu) demeure occupé par Radio-Canada. La Place d'accueil est pour sa part démolie entre 1968 et 1970.

De nos jours, le pavillon de l'Administration et de la Presse demeure la propriété de l'Administration portuaire de Montréal (anc. Conseil des ports nationaux), tout comme le terrain de l'ancien Centre international de radiotélévision aujourd'hui disparu. Pour sa part, le Musée d'art et son terrain appartiennent à la Société Loto-Québec (Casiloc inc.) depuis 1997 et son aménagement d'origine présente des signes importants de dégradation. Le gouvernement du Québec s'est par ailleurs départi de l'Expo-Théâtre en 1986 au profit des Studios Mel's, qui ont procédé à



Vue d'ensemble de l'unité paysagère de l'intersection Chemin des Moulins et Avenue Pierre-Dupuy, 2018, Google Street View.

4. Pôle culturel et permanent de l'Expo 67 (suite)

d'importants travaux. Plusieurs arbres ont été plantés dans cette unité paysagère depuis l'Expo et plusieurs plantations datant de l'Expo sont aujourd'hui disparues. Le terre-plein de l'allée centrale, qui connecte l'avenue Pierre-Dupuy à l'Expo-Théâtre, est composé, sur les plans d'origine, de 19 érables à sucre (*Acer saccharum*). On n'en retrouve aujourd'hui plus que deux. Du côté du fleuve, le long du pavillon de l'Administration et de la presse, toutes les plantations datant de l'Expo sont de nos jours disparues.

MODIFICATIONS MARQUANTES :

TRAVAUX 1

→ **Date : vers 1891**

CONCEPTEUR : Commission du Havre de Montréal.

TYPE D'INTERVENTION : Construction du quai de Garde, une digue brise-glace constituée de remblai et de grosses pierres, qui deviendra la jetée Mackay.

TRAVAUX 2

→ **Date : 1963-1965**

CONCEPTEURS : Compagnie canadienne de l'Exposition universelle, Édouard Fiset

TYPE D'INTERVENTION : Création de la Cité du Havre : élargissement de la digue pour l'Expo 67 en s'assurant que les berges puissent résister aux courants et aux glaces du fleuve Saint-Laurent. Aménagement de pavillons permanents à l'entrée de la Cité du Havre.

TRAVAUX 3

→ **Date : 1966-1967**

CONCEPTEURS : Harper-Lantzius consortium

TYPE D'INTERVENTION : Réalisation des aménagements paysagers du pavillon de l'Administration et de la Presse : bassin miroir, plantation d'arbres, plates-bandes et engazonnement. Réalisation des aménagements paysagers de l'Expo-Théâtre : plantation d'arbres, plates-bandes et engazonnement. Réalisation des aménagements paysagers du Musée d'art : terrasses, talus, paliers,

bassins, escaliers et murs en béton, aires gazonnées, mobilier, plantation d'arbres, oeuvre d'art public *Tall couple* de Louis Archambault, aujourd'hui déménagée à Scarborough, en Ontario.

TRAVAUX 4

→ **Date : Après 1967**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Retrait des lampadaires d'origine. Remblai des bassins. Retrait de l'oeuvre *Tall couple* de Louis Archambault. Ajout de lampadaires plus récents.

TRAVAUX 4

→ **Date : 1997**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : L'achat du bâtiment du Musée d'art par la Société Loto-Québec (Casiloc inc.) entraîne des changements pour en faire un bâtiment de service pour le Casino. À l'intérieur, les travaux suivants sont effectués: la démolition de l'escalier principal, des planchers en chêne et de cloisons, l'obstruction du quai de livraison arrière et du puits de lumière ainsi que le réaménagement des salles et l'ajout d'une mezzanine. À l'extérieur, les travaux suivants sont effectués: la transformation de l'aménagement paysager, l'enlèvement des plans d'eau, l'ajout d'un nouvel escalier du côté de l'Expo-Théâtre, l'ajout de monticules de terre autour du bâtiment et d'une clôture métallique noire le long du terrain.

TRAVAUX 5

→ **Date : 2004**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Démolition du Centre international de radiotélévision et ajout de nombreux arbres sur l'empreinte du bâtiment maintenant disparu.

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Les voies d'accès et les aménagements adjacents aux studios Mel's et à l'Administration portuaire de Montréal semblent être adéquatement entretenus. Le bâtiment du Musée d'art, utilisé comme espace d'entreposage par Casiloc inc. depuis 1997 semble dégradé, de même que ses aménagements extérieurs où une végétation spontanée colonise les terrasses et les allées grandement fissurées. Quant à eux, les systèmes d'éclairage sont en partie défectueux et ne mettent pas en valeur l'entrée de la Cité du Havre.

POINTS D'INTÉRÊT :

La localisation de cette unité paysagère, à l'entrée de la Cité du Havre et tout juste au nord de l'autoroute Bonaventure, participe à son intérêt en termes d'accessibilité et de visibilité à partir d'une importante entrée de ville. Bien que le contexte original ait perdu une grande part d'authenticité, la qualité architecturale des trois bâtiments est un point d'intérêt significatif, tout comme l'ensemble qu'ils créent à l'entrée de la Cité du Havre. L'implantation des bâtiments et l'orientation diagonale de la trame sont spécifiques à la Cité du Havre et témoignent du plan d'aménagement d'origine de l'Expo 67. La présence de l'oeuvre *Lunatique* est aussi un point d'intérêt, bien que le bassin miroir soit disparu et que les arbres feuillus forment aujourd'hui une barrière visuelle. Plusieurs éléments de composition urbaine et paysagère de l'Expo 67 sont encore perceptibles même s'ils sont abandonnés (îlots, rues, parterres, terre-plein, talus, structures de béton strié et plantations).



Entrée principale du Musée d'art, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Studios Mel's, anciennement l'Expo-Théâtre, et place centrale, 2019, Jonathan Cha.



Espace gazonné autrefois occupé par le Centre de radiotélévision de la Cité du Havre, 2019, Jonathan Cha.



Oeuvre *La Lunatique*, dans son bassin aujourd'hui végétalisé, au coeur de l'unité de paysage, 2019, Jonathan Cha.

4. Pôle culturel et permanent de l'Expo 67 (suite)



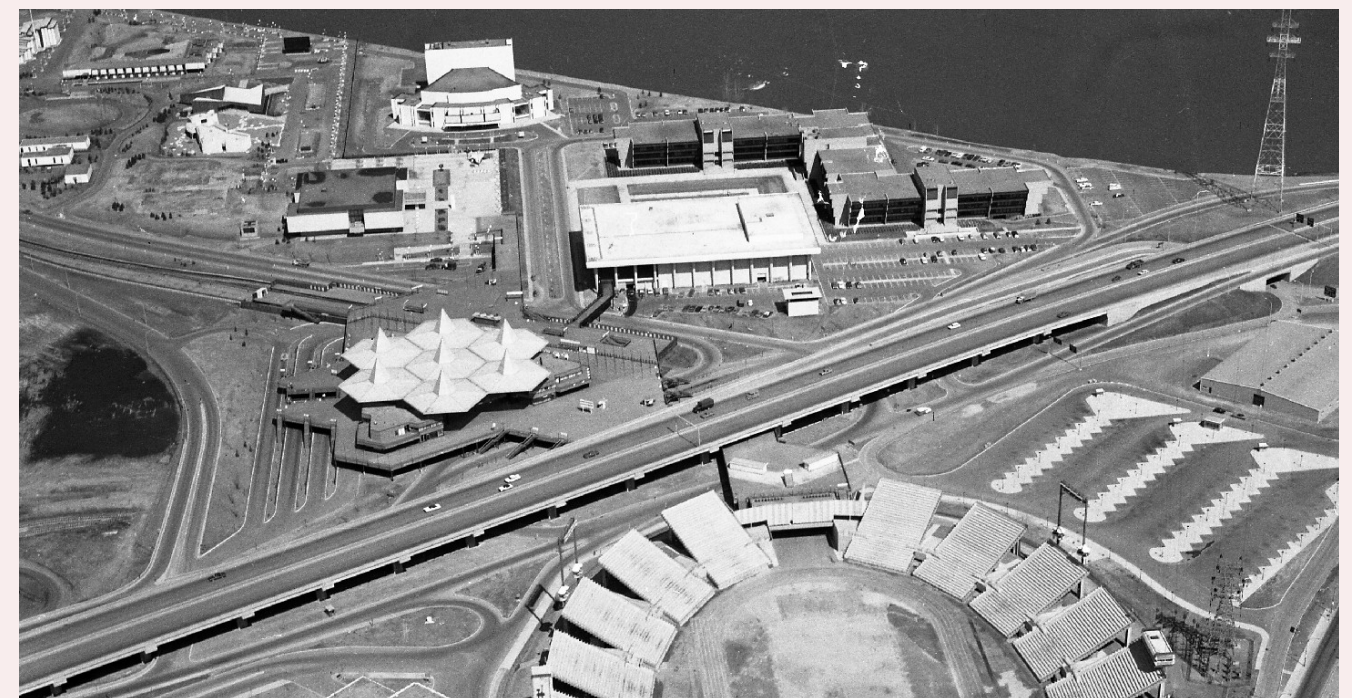
Esplanade principale du pôle culturel et permanent de l'Expo 67, vue à partir de l'Expo-Théâtre, 1967, Archives de la Ville de Montréal.



De gauche à droite, le Centre international de radiotélévision, la Place d'accueil et le Musée d'art. Au centre, l'oeuvre *Tall couple* de Louis Archambault, 1967, BANQ, P809,S1,DA.



Esplanade principale du pôle culturel et permanent de l'Expo 67, vue à partir de la Place d'accueil, 1967, Germain Beauchamp, BANQ, P809, S1, DA.



Autostade, Station Place d'accueil à l'entrée de la Cité du Havre et le pôle culturel, 11 avril 1968, Archives de la Ville de Montréal VM94-B39-004.

4. Pôle culturel et permanent de l'Expo 67 (suite)



Axe central au coeur du pôle culturel et, à l'arrière-plan, les studios Mel's autrefois l'Expo-Théâtre, 2019, Jonathan Cha.



Mobilier de l'Expo encore présent près du Musée d'art, 2019, Jonathan Cha.



Les tilleuls qui ceignent le bassin maintenant remblayé de l'oeuvre *Lunatique*, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Stationnement devant le Musée d'art, le long de l'avenue Pierre-Dupuy, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue sur l'unité paysagère à partir du tablier de l'autoroute Bonaventure, 2019, Google Street View.

FICHE DES COMPOSANTES

4.1 Pavillon de l'Administration et de la Presse

DATE DE CONSTRUCTION INITIALE:

→ 1965-1966

CONCEPTEURS :

Irving Grossman (architecte principal), Roy Brown (architecte), Bernard Gillespie (architecte), Ulysse Comtois (artiste), Ted Bieler et Graham Caughtry (artiste), Armand Vaillancourt (artiste)

NOM:

Pavillon de l'Administration et de la Presse

AUTRES NOMS:

Édifice du Port de Montréal, bâtiment de l'Administration portuaire de Montréal

SITUATION PHYSIQUE:

Ce pavillon se situe dans la portion sud de la Cité du Havre, tout juste au nord de l'autoroute Bonaventure. Une esplanade verte où se trouvait le Centre international de radiotélévision (aujourd'hui disparu) sépare ce bâtiment de l'avenue Pierre-Dupuy.

DESCRIPTION:

Il s'agit d'une construction permanente érigée pour abriter les bureaux de l'Administration et de la Presse de la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967. Il est situé à l'entrée du site de l'Expo 67 et permet aux visiteurs et aux journalistes d'obtenir des renseignements et d'avoir accès aux services de relations publiques dès leur arrivée.

Le bâtiment de l'Administration et de la Presse possède un plan en Z et apparaît tel un assemblage de trois volumes identiques qui s'élèvent sur trois niveaux. Chaque corps possède une base rectangulaire sur laquelle sont posés en porte-à-faux les deux autres étages de même forme, mais de plus grande taille, de sorte que chacune des ailes prend la forme d'une pyramide inversée. La distance du porte-à-faux des murs extérieurs varie entre 2'-6" pieds et 7'-6" pieds. L'élan vertical du bâtiment est aussi imputable au prolongement des poutres de béton de la charpente

au-delà des murs qui viennent briser le rythme des murs-rideaux d'aluminium anodisé où s'alignent les fenêtres de forme rectangulaire. La forte présence à l'extérieur des parois de béton de la structure, communes à l'intérieur du bâtiment, procure un sentiment de parfaite continuité entre l'espace extérieur et intérieur.

Chacune des trois ailes du bâtiment possède en son centre un hall d'entrée monumental (sur deux étages à l'extérieur) et unique, orné par les bas reliefs d'Ulysse Comtois (aile 1) de Ted Bieler et Graham Caughtry (aile 2) et de Armand Vaillancourt (aile 3).

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS:

→ **Compagnie canadienne de l'Exposition universelle 1965 à 1967**

Ce bâtiment abrite les bureaux de l'Administration et de la Presse de la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle (CCEU) au moment de l'Expo 67. Chacune des ailes abrite des services bien distincts. Le bâtiment de l'Administration et de la Presse est, en quelque sorte, le centre névralgique de l'Expo 67. Il accueille, entre autres, les bureaux de l'administration et de l'exécutif de la CCEU, les départements de relations extérieures et de photographie, le centre de diffusion de la télévision et de la radio et les services d'information de l'Expo 67. Outre les bureaux, studios et salons, une cafétéria de 320 places et un théâtre de 178 places y sont aménagés. Dans l'aile nord se trouvent une salle de conférence réservée aux différents organes de diffusion, quatre studios de télévision et de radio, et une salle de rédaction. Le bâtiment abrite par ailleurs les bureaux du personnel qui supervise la réalisation de tous les pavillons de l'Expo 67. Le bâtiment comporte aussi un stationnement partiellement souterrain de 68 places.

→ **Administration portuaire de Montréal (anciennement Conseil des ports nationaux) depuis 1968**

Le bâtiment est occupé par l'Administration portuaire de Montréal depuis 1968. Le service de planification et construction (situé au 3e étage du Bloc 1) assure toujours le suivi des projets de construction pour l'ensemble de la zone portuaire de Montréal. L'administration portuaire loue 50% de la superficie de ses locaux à d'autres compagnies.

MODIFICATIONS MARQUANTES:

TRAVAUX 1

→ **Date : 1998**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Renforcement de la toiture suivant les nouvelles normes canadiennes du bâtiment.

TRAVAUX 2

→ **Date : 2000-2002**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Enlèvement partiel de l'amiante qui protège la structure d'acier.

TRAVAUX 3

→ **Date : 2014-2017**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Rénovations majeures.

FONCTION ACTUELLE:

Bureaux de l'Administration portuaire de Montréal. Locaux en location.

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL:

Le bâtiment est en bon état et semble bien entretenu.

POINTS D'INTÉRÊT:

L'intérêt de ce bâtiment repose d'abord sur sa localisation bien en vue à l'entrée de la Cité du Havre et à proximité du fleuve et du pont Victoria. Sa forme en Z et son implantation en diagonale typique du secteur sont également à souligner, tout comme ses qualités architecturales typiques de l'époque. Les trois halls sculptés sont remarquables. Le fait que le bâtiment serve toujours sa fonction d'origine en abritant l'Administration portuaire de Montréal est un point d'intérêt d'importance puisqu'il s'agit du seul bâtiment de la Cité du Havre, avec Habitat 67, qui sert encore sa fonction d'origine.



Pavillon de l'Administration et de la presse avec l'oeuvre *Lunatique* et son bassin miroir, 1967, McGill University.



Reprise photographique du pavillon de l'Administration et de la presse avec l'oeuvre *Lunatique* et son bassin miroir, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Détail d'une façade du pavillon de l'Administration et de la presse, 2019, Jonathan Cha.

FICHE DES COMPOSANTES

4.2 Musée d'art

DATE DE CONSTRUCTION INITIALE :

→ 1966

CONCEPTEURS :

Gauthier & Guité, Gilles Côté (architectes), John Bland (architecte consultant) & Roger Desmarais (architecte consultant)

NOM :

Musée d'art

AUTRE NOM :

Musée d'art contemporain de Montréal

SITUATION PHYSIQUE :

Le bâtiment se situe dans la portion sud de la Cité du Havre, tout juste au nord de l'autoroute Bonaventure. Il borde l'avenue Pierre-Dupuy à proximité du studio de cinéma Mel's et de l'Administration portuaire de Montréal.

DESCRIPTION :

Il s'agit d'un bâtiment permanent construit afin d'héberger une exposition d'art international pendant la durée de l'Expo 67. Le bâtiment est formé d'un carré de deux étages doublés, à l'étage, par quatre cubes de béton projetés au-delà des murs, en porte-à-faux, et qui signalent à l'extérieur, les quatre salles aménagées dans chacun des quadrants du carré et servant, à l'origine, à accueillir les expositions. Les espaces de circulation sont pour leur part soulignés par les verrières verticales qui séparent chacun des cubes à l'étage et qui sont prolongées par une marquise de béton. La toiture est ceinte de larges solins en cuivre. L'intérieur s'organise sur deux niveaux : le rez-de-chaussée et l'étage. À l'étage, les quatre salles d'exposition rectangulaires transformées en salles d'entreposage sont aujourd'hui inoccupées pour des raisons de sécurité. De l'extérieur, le bâtiment semble abandonné.

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ **Compagnie canadienne de l'Exposition universelle 1966 à 1967**

Le Musée d'art abrite une exposition d'art international au moment de l'Expo. L'édifice permet la présentation d'environ 150 œuvres réparties selon quatre thèmes, dans autant de sections (ou salles d'exposition) différentes « l'homme et son image », « l'homme et son univers », « l'homme et sa création », et « l'homme et l'infini ». Pour chacun des thèmes sont mises en parallèle les cultures orientales et occidentales, ainsi que les réalisations modernes et anciennes. Le bâtiment doit fournir aux œuvres un environnement sécuritaire au climat contrôlé. Les salles sont équipées de la technologie nécessaire afin de garantir la sécurité et la conservation des œuvres. À l'origine, le rez-de-chaussée sert à l'accueil de la clientèle, qui accède à l'étage et aux expositions par un escalier monumental situé au centre du plan carré du musée et surplombé d'un grand puits de lumière.

→ **Musée d'art contemporain de 1968 à 1992**

Suite à l'Exposition universelle de 1967, le bâtiment continue de servir une fonction muséale et abrite le Musée d'art contemporain de Montréal jusqu'à son déménagement à la Place des Arts, en 1992.

→ **Bâtiment inutilisé (gouvernement du Québec) de 1992 à 1997**

Suite au déménagement du Musée d'art contemporain à la Place des Arts en 1992, le bâtiment est en attente d'une utilisation nouvelle.

→ **Société Loto-Québec (Casiloc inc.) depuis 1997**

D'importants travaux sont effectués afin de transformer l'ancien Musée d'art en bâtiment annexe du Casino (entreposage, test, formation). Depuis un certain temps, le bâtiment est inutilisé pour des raisons de sécurité.

MODIFICATIONS MARQUANTES :

TRAVAUX 1

→ **Date : 1968**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Transformation d'une salle d'exposition en bibliothèque.

TRAVAUX 2

→ **Date : 1977**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION: Réfection du toit et réparations suite à deux incendies.

TRAVAUX 3

→ **Date : 1997**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION :

L'achat du bâtiment par la Société Loto-Québec (Casiloc inc.) entraîne des changements pour en faire un bâtiment de service pour le Casino. À l'intérieur, les travaux suivants sont effectués: la démolition de l'escalier principal, des planchers en chêne et de cloisons, l'obstruction du quai de livraison arrière et du puit de lumière ainsi que le réaménagement des salles et l'ajout d'une mezzanine. À l'extérieur, les travaux suivants sont effectués: la transformation de l'aménagement paysager, l'enlèvement des plans d'eau, l'ajout d'un nouvel escalier du côté de l'Expo-Théâtre, l'ajout de monticules de terre autour du bâtiment et d'une clôture métallique noire le long du terrain.

FONCTION ACTUELLE :

Entrepôt pour le Casino présentement inutilisé.

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Le parement de panneaux préfabriqués ainsi que l'attique en cuivre sont en bon état. Deux des quatre terrasses sont très abîmées. La place publique devant l'entrée principale est laissée à l'abandon. L'intérieur est en mauvais état dû à des problèmes de gonflement de pyrite.

POINTS D'INTÉRÊT :

Le Musée d'art a une grande valeur historique puisqu'il a conservé sa vocation de musée après l'Expo 67 et ce, jusqu'en 1992. Se situant à l'entrée de la Cité du Havre, il est également bien visible à partir de l'avenue Pierre-Dupuy et est un élément indispensable du trio de bâtiments formant le pôle culturel et administratif de la Cité du Havre. Le Musée d'art présente par ailleurs plusieurs caractéristiques architecturales intéressantes.



Musée d'art, 1967, Archives de la Ville de Montréal, VM97-Y_1P213.



Reprise photographique du Musée d'art, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Un des balcons du Musée d'art, qui présente des signes de dégradation évidents, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

FICHE DES COMPOSANTES

4.3 Expo-Théâtre

DATE DE CONSTRUCTION INITIALE :

→ 1965-66

CONCEPTEURS :

John B. & John C. Parkin (architectes), Abe Feder (expert éclairagiste)

NOM :

Expo-Théâtre

AUTRES NOMS :

Mel's Cité du Cinéma, Studios Mel's

SITUATION PHYSIQUE :

Le bâtiment se situe dans la portion sud de la Cité du Havre, tout juste au nord de l'autoroute Bonaventure. Il borde les berges du fleuve, à proximité de l'ancien Musée d'art et de l'Administration portuaire de Montréal. Le bâtiment se situe en retrait par rapport à l'avenue Pierre-Dupuy.

DESCRIPTION :

Malgré les nombreuses modifications qu'a subies l'Expo-Théâtre depuis sa construction, sa forme actuelle laisse toujours deviner son programme d'origine. À l'arrière, on observe toujours un volume rectangulaire étroit, mais très haut, prévu pour les espaces de services de la scène, et à l'avant, un volume se terminant en un arc de cercle de 50 pieds de long trahit la présence d'une ancienne salle de spectacle. L'entrée principale des Studios Mel's est encore aujourd'hui soulignée par une imposante marquise, seules les lettres annonçant le nom du lieu ayant changé depuis l'époque de l'Expo-Théâtre. À l'intérieur, les gradins et la scène ont disparu pour laisser place à de vastes espaces de tournage.

OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ **Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1965 à 1967**

À l'époque de l'Exposition, l'Expo-Théâtre est destiné à accueillir les spectacles populaires et les festivals de films. Avec une capacité de 1350 places à l'orchestre et

650 au balcon, il est complémentaire à la Place des Arts où l'on prévoit accueillir les événements d'envergure. Si le théâtre est construit en tant que bâtiment temporaire avec des matériaux économiques, des modifications mineures permettant de le rendre permanent sont prévues dès sa conception. À l'intérieur, l'accès aux sièges d'orchestre se fait à l'aide de deux allées latérales plutôt que par une allée centrale. La forme des estrades permet une grande capacité d'accueil et les portes de sortie latérales permettent une évacuation rapide. Des ampoules incandescentes encastrées dans la marquise du théâtre évoquent, la nuit, une ambiance théâtrale festive et gaie. Comme pour le Jardin des Étoiles situé à La Ronde, l'éclairage du bâtiment est réalisé par l'expert éclairagiste new-yorkais Abe Feder.

→ **Ministère des Affaires culturelles du Québec de 1968 à 1986**

Après l'Expo, l'Expo-Théâtre devient propriété du Ministère des Affaires culturelles du Québec. Il est alors utilisé de manière sporadique, notamment par le Théâtre du Nouveau Monde et les Grands Ballets Canadiens.

→ **Mel Hoppenheimer (Studios Mel's) de 1986 à aujourd'hui**

L'ancien Expo-Théâtre sert de salle de production cinématographique et de tournage.

MODIFICATIONS MARQUANTES :

TRAVAUX 1

→ **Date : 1965-1966**

CONCEPTEURS : John B. & John C. Parkin (architectes), Abe Feder (expert éclairagiste)

TYPE D'INTERVENTION : Construction de l'Expo-Théâtre.

TRAVAUX 2

→ **Date : 1986**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : À la suite à l'achat du théâtre par Mel Hoppenheimer pour en faire une Cité du cinéma, les travaux suivants sont effectués : ajout de fondations (implantation d'un théâtre permanent), agrandissement du bâtiment, dont l'ajout d'une aile, réaménagement de l'espace intérieur pour répondre à la nouvelle vocation

du bâtiment (la salle de théâtre qui constitue l'élément principal est reconfigurée en studios), suppression des grandes baies vitrées de part et d'autre de l'entrée, modification du revêtement extérieur (les blocs de ciment peints blancs sont recouverts de crépi).

FONCTION ACTUELLE :

Salle de production cinématographique et de tournage.

ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Le bâtiment semble en bon état physique.



Expo-Théâtre, 1968, Archives de la Ville de Montréal, VM94-EX212-001.



Expo-Théâtre et l'esplanade du Musée d'art, 1967, Archives de l'Université McGill.

POINTS D'INTÉRÊT :

L'intérêt de ce bâtiment réside surtout dans le fait qu'il s'agit d'un des principaux témoins matériels de l'Expo 67 à la Cité du Havre. Il est également une partie indispensable de l'ensemble des trois bâtiments formant l'unité paysagère. Bien qu'il ne s'agisse plus d'une vocation publique, son usage à des fins de production cinématographique perpétue tout de même, d'une certaine manière, la vocation culturelle du secteur. Finalement, sa localisation avantageuse sur les berges du Saint-Laurent constitue un point d'intérêt.



Reprise photographique de l'Expo-Théâtre, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Reprise photographique de l'Expo-Théâtre et de l'esplanade devant le Musée d'art, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

FICHE DES COMPOSANTES

4.4 Lunatique

ARTISTE :

Richard TURNER

FABRICANT :

n/d

LOCALISATION DE L'OEUVRE :

L'œuvre est implantée dans le bassin d'eau maintenant remblayé et gazonné qui occupe l'espace entre le Centre international de radiotélévision (aujourd'hui disparu) et le pavillon de l'Administration et de la Presse (aujourd'hui Administration portuaire de Montréal). Au pourtour du bassin remblayé, les tilleuls sont maintenant matures et cachent la sculpture.

NOTICE DESCRIPTIVE DE L'OEUVRE :

TITRE DE L'OEUVRE : Lunatique / Skywatcher

VARIATION DU TITRE : n/d

→ **DATE : 1967**

SOUS-CATÉGORIE : Sculpture

MATÉRIAUX : aluminium, époxy

TECHNIQUE(S) : n/d

DIMENSIONS : 4m x 2m de large (environ)

IMPORTANCE HISTORIQUE DE L'OEUVRE :

Commanditée par la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967, *Lunatique* est créée spécialement pour l'événement. Elle fait partie d'une série d'une quarantaine de sculptures réalisées par des artistes locaux qui doivent témoigner de l'état de la sculpture canadienne contemporaine aux visiteurs du monde. Ces œuvres sont choisies selon les recommandations d'un comité afin de s'assurer qu'elles proviennent des différentes régions du pays et qu'elles soient représentatives de toutes les tendances artistiques de l'heure. Cette œuvre de Richard Turner se place dans la mouvance du retour à l'art figuratif.

ICONOGRAPHIE :

Installée à l'extrémité d'un bassin d'eau rectangulaire peu profond, l'œuvre est composée de deux parties. Elle consiste surtout d'une boule ceinte par un disque à partir duquel s'élancent huit rayons courbés semblables à des crochets. Tandis que le centre de la boule se referme à l'arrière sur une forme ogivale semblable à un œil, à l'avant, en émerge le haut du corps d'un homme-araignée qui balance ses bras au-dessus de sa tête. Tout autour de cette figure, sur le disque, sont tissées des toiles qui relient les crochets aux pattes de l'araignée à la base du tronc de l'homme. Cet ensemble circulaire tridimensionnel apparaît juché sur ses pattes faites d'une série de tiges métalliques fines qui surélèvent la sculpture par rapport à l'observateur, mais aussi au bassin d'eau. Sur ce piédestal moderne, la sculpture est posée en angle, les bras de l'homme vers le ciel, l'œil vers le sol. La disparition de l'eau du bassin contribue à modifier l'expérience que le spectateur peut avoir de *Lunatique*. Mais l'œuvre, ayant conservé l'ensemble de ses traits caractéristiques, possède encore une grande authenticité.

ÉTAT DE CONSERVATION :

La portion supérieure de la sculpture est en bon état. Par contre, les piliers en métal commencent à s'oxyder. Le bassin dans lequel la sculpture prend place est dorénavant vidé de son eau, remblayé et engazonné.

PROPRIÉTAIRE DE L'OEUVRE :

Administration portuaire de Montréal (depuis 1968)

HISTORIQUE DE L'OEUVRE :

Cette œuvre répond à une commande pour une sculpture devant être érigée sur la place située dans un des angles du pavillon de l'Administration et de la Presse, face au Centre international de radiotélévision, où se trouve un bassin rectangulaire.

Érigée dans le secteur des pavillons permanents, *Lunatique* fait partie d'une zone de l'Expo qui possède un véritable caractère urbain. Mais avec le changement d'usage de deux des pavillons toujours existants, le manque d'entretien des aménagements au sol et la disparition du bassin, le contexte actuel dans lequel l'œuvre s'inscrit diffère de celui de l'Expo.

PRÉSENTATION DE L'ARTISTE :

Né à Edmonton en 1936, Richard Turner étudie à l'École des Beaux-Arts de Vancouver entre 1958 et 1962. En 1963, le Musée des Beaux-Arts du Canada acquiert un bronze de sa confection: *Gesture No. 7*. En 1966, c'est au tour du Musée des Beaux-Arts de Montréal de se porter acquéreur d'une de ses œuvres: *Chambers*. L'année suivante, il participe à l'Expo 67, mais aussi à l'exposition en plein air *Sculpture 67*, à Toronto. Il enseigne par la suite à l'École des Beaux-Arts de Vancouver entre 1973-1974, suite à quoi il décide de s'adonner exclusivement à la peinture. Il participe à bon nombre d'expositions et se mérité plusieurs prix en carrière.



Lunatique dans son bassin miroir, 1967, collection Roger La Roche



Lunatique devant le bassin remblayé et gazonné, 2006, Conrad Gallant et Marie-France Morin Messier.



Lunatique et son bassin miroir, 1967, William Withrow.

ÉVOLUTION DES PAVILLONS

Pavillon de l'Administration et de la Presse



Pavillon de l'Administration et de la presse de l'Expo 67, vu à partir de la berge, 1967, Germain Beauchamp, BANQ, P809, S1, DA.



Pavillon de l'Administration portuaire de Montréal et l'axe central sur lequel on ne retrouve maintenant que deux arbres, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



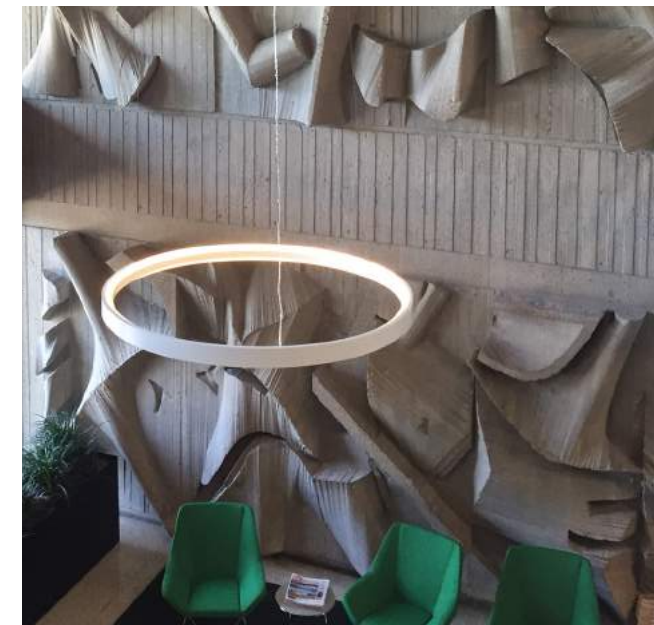
Allée piétonnière menant au pavillon de l'Administration et de la presse à partir de l'intersection de l'avenue Pierre-Dupuy et du chemin des Moulins, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Entrée de l'aile 3 du pavillon de l'Administration et de la presse et, à l'arrière-plan, le pont Victoria, 2019, Jonathan Cha.



Détail de l'oeuvre de Ulysse Comtois à l'entrée de l'aile 1 du pavillon de l'Administration portuaire de Montréal, 2019, Guillaume A.-Lelièvre.



Détail de l'oeuvre de Bieler et Caughtry à l'entrée de l'aile 2 du pavillon de l'Administration portuaire de Montréal, 2019, Guillaume A.-Lelièvre.



Détail de l'oeuvre de Armand Vaillancourt à l'entrée de l'aile 3 du pavillon de l'Administration portuaire de Montréal, 2019, Guillaume A.-Lelièvre.

Musée d'art



Entrée du Musée d'art contemporain (vue du côté ouest), 1970, BANQ, E6,S7,SS1,D702975-702975



Entrée du Musée d'art contemporain (vue du côté est), 1971, BANQ, E6,S7,SS1,D710603-710609



Intérieur du Musée d'art contemporain, escalier principal au centre de l'édifice, 1968, BANQ, E6,S7,SS1,D682139.



Entrée de l'ancien Musée d'art, maintenant propriété de Casiloc inc. (vue du côté ouest), 2019, Jonathan Cha.



Entrée de l'ancien Musée d'art, maintenant propriété de Casiloc inc. (vue du côté est), 2019, Jonathan Cha.



Intérieur de l'ancien Musée d'art, inutilisé et nécessitant d'importants travaux, 2019, Jonathan Cha.

L'Expo-Théâtre



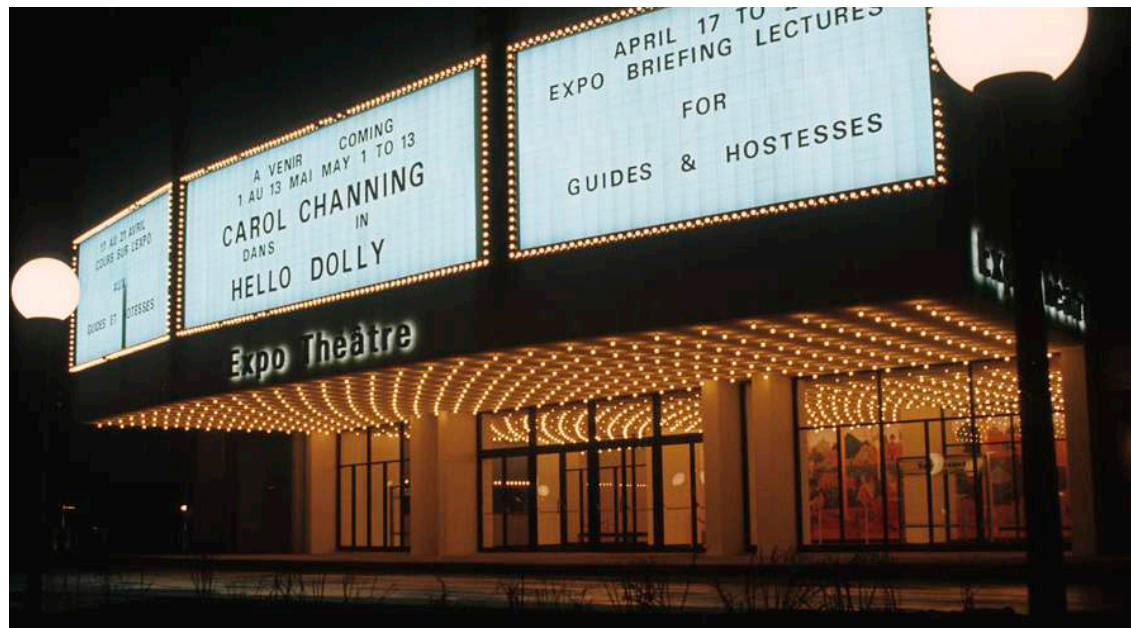
La marquise de l'Expo-Théâtre avec ses multiples lumières et ses panneaux d'affichage, 1968, VM94-EX212-002.



Hall semi-circulaire de l'Expo-Théâtre, c.1967, Bibliothèque et Archives Canada, No Mikan 4982959.



Façade avant des Studios Mel's, 2017, Google Street View.



Éclairage de la marquise de l'Expo-Théâtre, la nuit tombée, 1967, Bibliothèque et Archives Canada, No Mikan 4943833.



Intérieur de l'Expo-Théâtre, 1971, BANQ, E6, S7, SS1, D710593-710602.



Les Studios Mel's vu du stationnement, côté ouest, 2019, Alexandre Perron.

Centre international de la radiotélévision



Vue sur le Centre international de la radiotélévision à partir du terrain du Musée d'art , 1967, BANQ E6,S7,SS1,D672418-672478



Centre international de la radiotélévision, 1967, Archives de McGill University.



Reprise photographique du Centre international de la radiotélévision, aujourd'hui disparu, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue sur le Centre international de la radiotélévision à partir de la passerelle qui relie la Place d'accueil au pôle culturel , 1967, BANQ P809,S1,DA.



Bordant le talus où se trouvait autrefois le Centre international de radiotélévision est aujourd'hui annoncée la présence de l'Administration portuaire de Montréal, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Une plantation de plusieurs essences d'arbres sur l'endroit où se situait le Centre international de radiotélévision au temps de l'Expo, 2019, Jonathan Cha.