

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



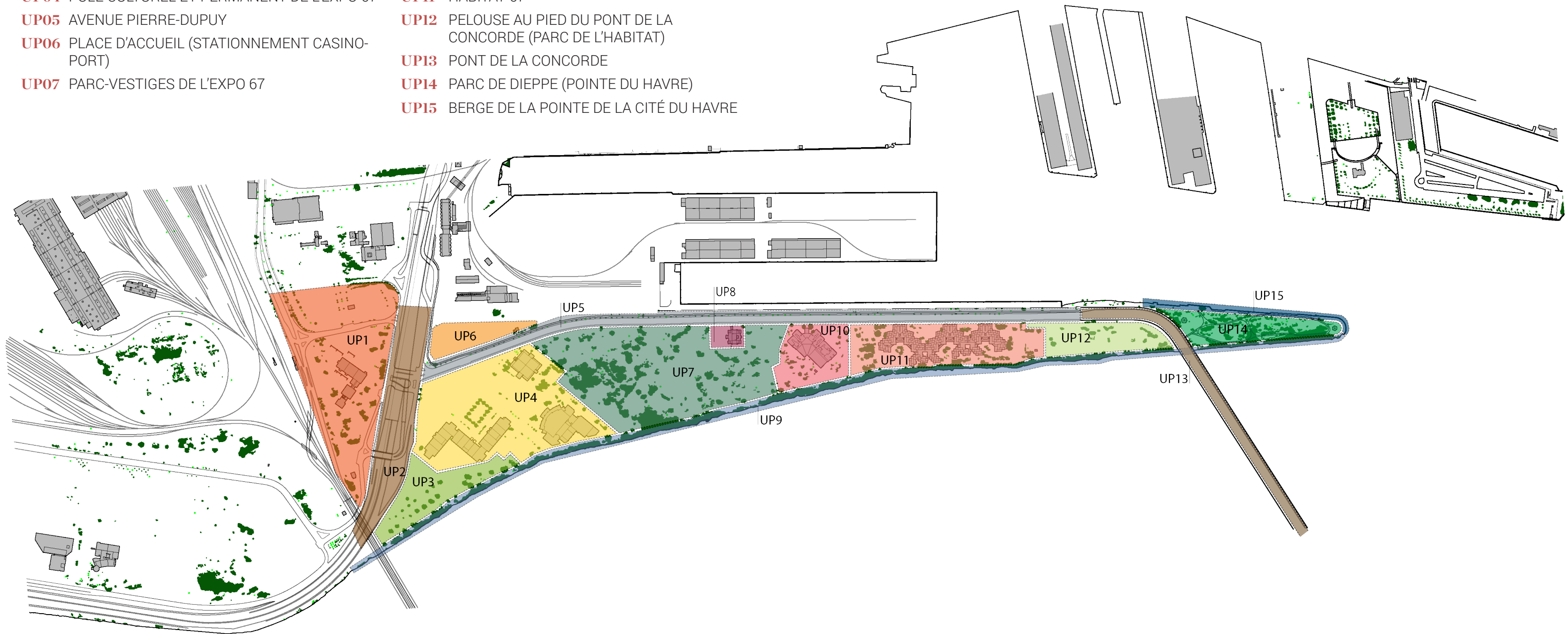
Parc  
Jean-Drapeau

AOÛT 2019

# LES SECTEURS ET LEURS COMPOSANTES

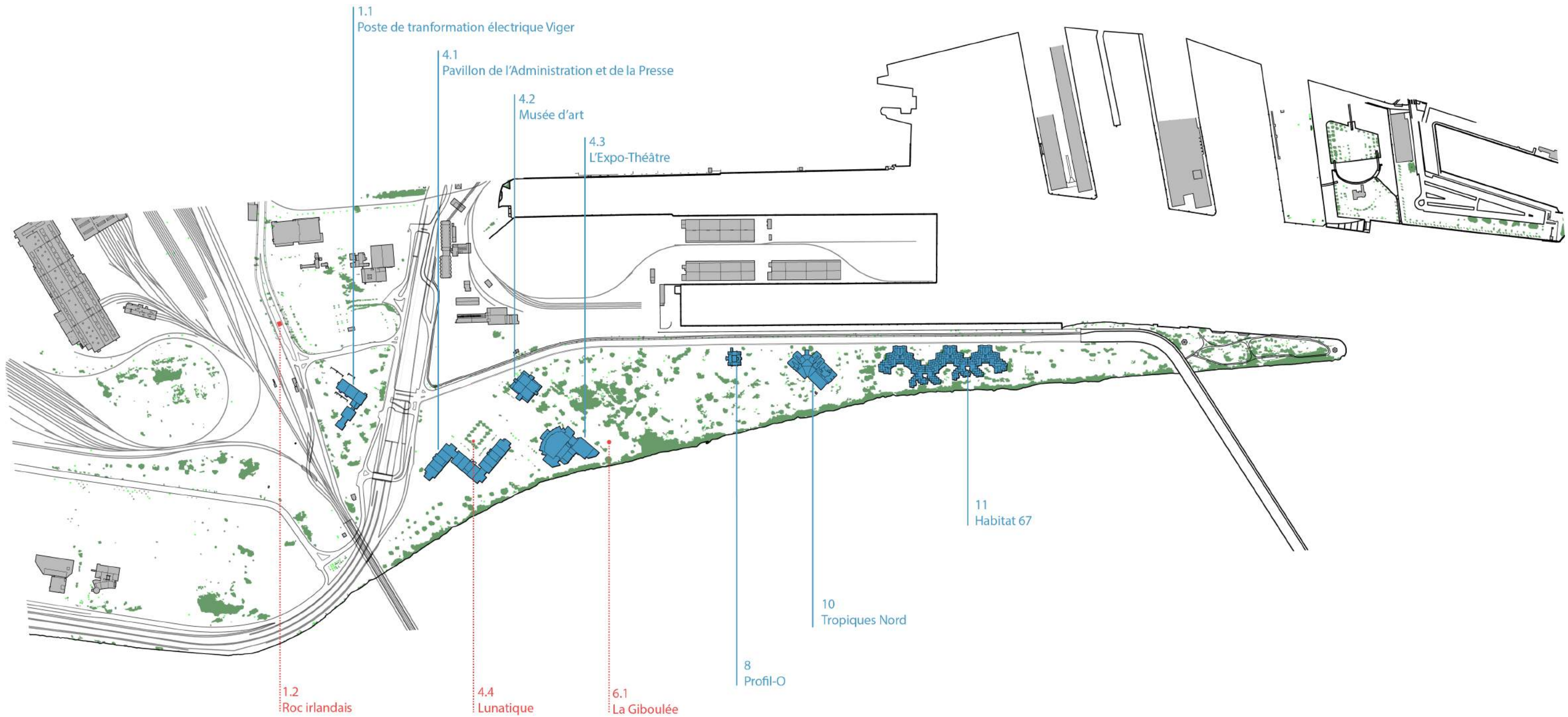
## *Les unités paysagères de la Cité du Havre*

- 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



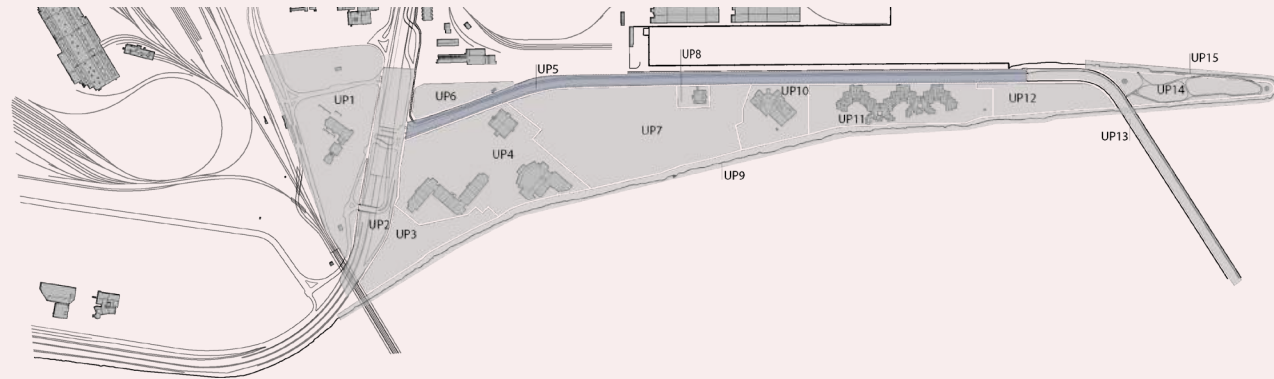
# LES SECTEURS ET LEURS COMPOSANTES

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



# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 5. Avenue Pierre-Dupuy



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1963 - 1965

### CONCEPTEUR INITIAL :

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

### SITUATION PHYSIQUE :

L'avenue Pierre-Dupuy traverse la Cité du Havre du sud au nord, est perpendiculaire à l'autoroute Bonaventure et se termine lorsque la route s'élève pour devenir le pont de la Concorde.

### DESCRIPTION :

L'avenue Pierre-Dupuy est composée de quatre voies de circulation, deux dans chaque direction, sur un peu plus d'un kilomètre. À l'est, un trottoir longe l'entièreté de l'avenue pour ensuite se poursuivre sur le pont de la Concorde et rejoindre l'île Sainte-Hélène. À l'ouest, une piste cyclable parcourt aussi l'avenue du nord au sud et permet de relier l'île de Montréal à la Rive-Sud en passant par le pont de la Concorde et les îles du parc Jean-Drapeau. La piste cyclable et la surface asphaltée de l'avenue sont espacées par une bande végétalisée d'environ un mètre de largeur. La surface gazonnée est ponctuée d'un alignement d'arbres de petite taille en alternance avec des luminaires, ce qui rythme les balades à vélo ou les trajets en voiture. Ces arbres ont été, pour la plupart, plantés en 1994 dans la foulée du réaménagement du parc des Îles (act. parc Jean-Drapeau). Quelques-uns ont été remplacés en

2002 et 2017. Ils sont généralement représentés par deux espèces, soient *Gymnocladus dioicus* (chicots du Canada) et *Aesculus glabra* (marronniers glabres). À l'ouest de la piste cyclable, une bande de végétation spontanée d'environ 4 mètres de largeur se retrouve de l'autre côté de la clôture qui marque la propriété du Port de Montréal. Quelques arbres isolés issus d'une croissance spontanée prennent racine dans ce ruban en friche qui longe l'avenue en quasi-totalité. Cette friche, bien qu'inaccessible, offre une ouverture visuelle remarquable sur les installations et activités industrielles du Port de Montréal, où l'on observe des conteneurs empilés. En contrebas, le quai Mackay accueille une barge de travail et divers navires dont la plupart sont visibles de l'avenue, ce qui offre un rapport de proximité impressionnant avec le port.



L'avenue Pierre-Dupuy au niveau du complexe d'Habitat 67 avec, d'un côté, un trottoir et, de l'autre, la piste cyclable, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

### 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. Afin de permettre le déplacement de milliers de visiteurs sur l'ensemble du site de l'Exposition universelle, un métro de surface parcourt la Cité du Havre, l'île Sainte-Hélène et l'île Notre-Dame. À l'entrée de la Cité du Havre se trouve la station Place d'accueil avec sa plateforme d'embarquement pour les visiteurs. Les rames de l'Expo-Express circulent sur deux voies et les rails occupent à l'époque un peu plus de la moitié de l'actuelle l'avenue Pierre-Dupuy. On retrouve également, face au pavillon du même nom, la station Habitat 67, qui sera rapidement abandonnée dans le but d'accélérer les déplacements vers les îles. La voie Andersen, plus étroite que l'actuelle avenue Pierre-Dupuy, sert de lien véhiculaire entre l'autoroute Bonaventure et le pont de la Concorde.

#### → SCHL de 1968 à 1987

Dès 1969, la station de l'Expo-Express de l'île Sainte-Hélène est transformée en terminus et on abandonne la station Place d'accueil de la Cité du Havre. Cette même année, la voie de circulation traversant la Cité du Havre du nord au sud est nommée en l'honneur de M. Pierre Dupuy, commissaire général de l'Expo 67. L'Expo-Express est en service à Terre des Hommes jusqu'en 1972. Par la suite, les trains inutilisés seront entreposés sur le tablier du pont des Îles avant d'être vendus et retirés, entre 1979 et 1980, tout juste avant la tenue des Floralies.

#### → Ville de Montréal de 1987 à aujourd'hui

Le *Plan directeur de mise en valeur et de développement du parc des Îles*, publié en 1993, prévoit un réaménagement considérable de l'avenue Pierre-Dupuy dans l'intention que la Cité du Havre retrouve sa vocation d'origine de point d'entrée des îles. Ce projet concerne, dans un premier temps, le réaménagement de l'avenue Pierre-Dupuy et, dans un deuxième temps, l'aménagement d'une esplanade dans l'ancienne emprise de l'Expo-Express. Selon cette vision d'aménagement, l'emprise de l'avenue Pierre-Dupuy serait portée à 13,5 mètres. Une esplanade est prévue du côté ouest de la Cité du Havre. Celle-ci comprendrait deux corridors parallèles dédiés d'une part aux piétons et d'autre part aux cyclistes. Ces corridors seraient physiquement séparés par une bande de plantation. La voie cyclable serait séparée de la voie carrossable par une série d'arbres plantés de part et d'autre de l'avenue. La portion de l'avenue faisant face au quai Bickerdike serait plantée plus densément de façon à atténuer les effets visuels négatifs des activités portuaires sur les résidents du secteur. À cet effet, un alignement d'arbres du type « colonnaire » est prévu entre les voies piétonne et cyclable. Un aménagement paysager se poursuivrait sur toute la longueur du pont de la Concorde suite à l'arrêt de l'utilisation du site comme déversoir de neiges usées. Quelques aires de repos seraient aménagées sur le parcours, notamment dans le coude de l'avenue à la pointe de la Cité du Havre. Un petit belvédère serait aménagé à l'entrée du pont, ainsi qu'une rampe qui permettrait aux piétons de rejoindre le parc situé en dessous. De toutes ces intentions, seule la piste cyclable sera réalisée. L'esplanade telle qu'envisagée de même que l'aménagement paysager sur le tablier du pont ne verront jamais le jour.

## 5. Avenue Pierre-Dupuy (suite)

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

#### TRAVAUX 1

→ **Date : Vers 1891**

CONCEPTEURS : 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.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : Vers 1965**

CONCEPTEURS : Compagnie canadienne de l'Exposition universelle

TYPE D'INTERVENTION : Construction de la voie carrossable sur la Cité du Havre qui permet aux véhicules d'accéder au pont de la Concorde et aux îles.

#### TRAVAUX 4

→ **Date : 1965-1966**

CONCEPTEURS : Compagnie canadienne de l'Exposition universelle

TYPE D'INTERVENTION : Construction de l'Expo-Express

#### TRAVAUX 5

→ **Date : 1969**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Changement de toponymie. Le chemin Andersen est rebaptisé en l'honneur de Pierre

Dupuy, commissaire de l'Exposition universelle de 1967.

#### TRAVAUX 6

→ **Date : 1969**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Retrait des rails de l'Expo-Express sur la Cité du Havre. Des rails temporaires seront installés à la fin des années 1970 pour évacuer les trains suite à leur vente.

#### TRAVAUX 7

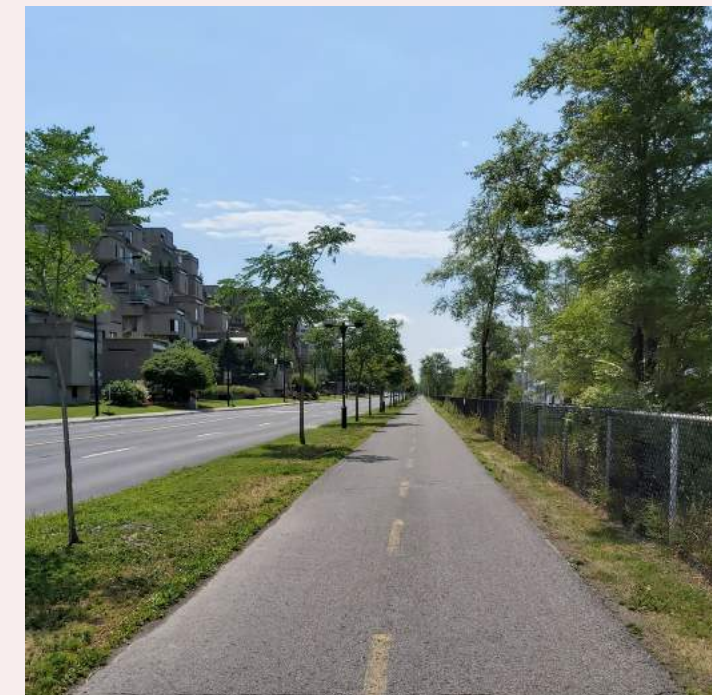
→ **Date : 1993**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Réaménagement de l'avenue Pierre-Dupuy qui porte la surface carrossable à 13,5 mètres et ajout d'une piste cyclable dans l'ancienne emprise de l'Expo-Express. L'infrastructure cycliste dédiée est séparée de l'avenue par une bande végétalisée composée d'arbres en alignement et de gazon.



Le trottoir étroit de l'avenue Pierre-Dupuy est peu emprunté et fait subir aux usagers les effets de la circulation véhiculaire, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Piste cyclable de l'avenue Pierre-Dupuy, séparée du port par un écran végétal discontinu, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

L'avenue Pierre-Dupuy est en bon état, de même que la piste cyclable qui la longe et le trottoir du côté est. Les arbres de rue semblent être remplacés assidûment en cas de mortalité et les bordures gazonnées font l'objet d'un entretien régulier.

### POINTS D'INTÉRÊT :

L'avenue Pierre-Dupuy offre de rares points de vue sur les activités portuaires ainsi que sur plusieurs témoins architecturaux de l'Expo 67, dont Habitat 67. La piste cyclable la bordant est un des principaux liens cyclables entre la Rive-Sud et Montréal et est très fréquentée.



En 1967, l'emprise du chemin Andersen est partagée entre les rails de l'Expo-Express et une chaussée asphaltée, BANQ E6,S7,SS1,D672401-672401.



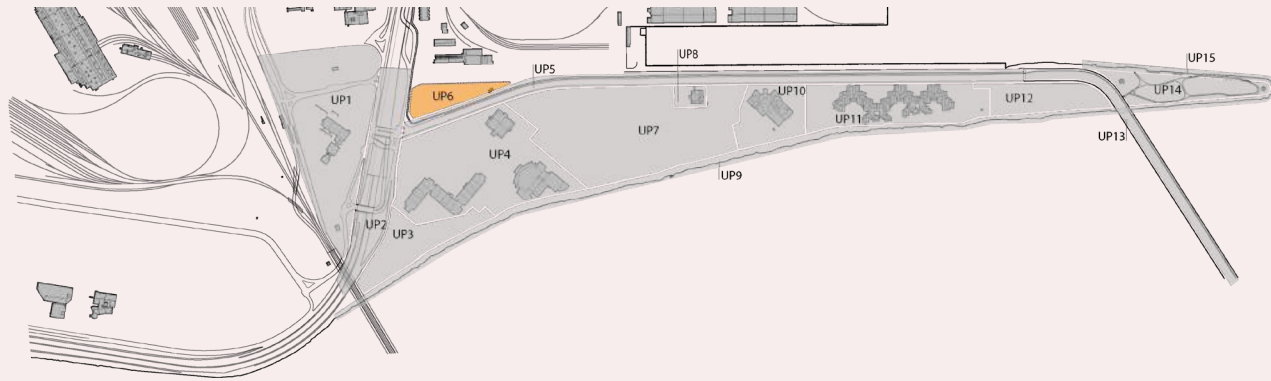
La piste cyclable est séparée de l'avenue par une bande gazonnée ponctuée d'arbres et de lampadaires, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Arrêt d'autobus sur le chemin Andersen et Expo-Express, 1967, McGill University.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 6. Place d'accueil (stationnement Casino-Port)



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1970

### CONCEPTEURS :

n/d

### SITUATION PHYSIQUE :

Le stationnement Casino-Port est situé à l'angle de l'autoroute Bonaventure et de l'avenue Pierre-Dupuy. Il s'impose à l'entrée de la Cité du Havre, face aux pavillons permanents. Il est bordé à l'ouest par la façade aveugle d'un bâtiment industriel servant aux activités portuaires du quai Bickerdike.

### DESCRIPTION :

Emplacement de la Place d'accueil au temps de l'Expo, l'unité paysagère du stationnement Casino-Port se caractérise aujourd'hui par un vaste stationnement de 8 000 m<sup>2</sup> et 2 200 places, qui s'impose à l'entrée de la Cité du Havre. Cette unité paysagère est majoritairement asphaltée et représente un îlot de chaleur considérable. En matinée, des dizaines de camions de marchandises s'entassent dans le stationnement pour être chargés ou déchargés au quai Bickerdike. Ils laissent ensuite leur place aux clients du Casino, qui y garent leur voiture et accèdent à l'île Notre-Dame à bord d'une navette. Dominée par la présence continue de véhicules, l'unité offre peu de qualités paysagères et ne marque aucunement le seuil du secteur comme elle le faisait au temps de l'Expo, grâce à la toiture caractéristique de la

Place d'accueil. Ainsi, l'unité paysagère du stationnement Casino-Port, visible à partir de l'autoroute Bonaventure, ne bonifie pas le paysage de cette entrée de ville

À partir du stationnement, la structure sur pilotis de l'autoroute crée une barrière visuelle vers le sud. Au-delà de la structure autoroutière, on perçoit les pylônes en béton effilés du poste de transformation Viger.

L'unité paysagère de l'ancienne Place d'accueil bénéficie d'une rare proximité avec le port en activité. Toutefois, un bâtiment industriel sans grand intérêt se dresse sur plusieurs étages, entre le stationnement et les bassins, dégradant l'appréciation du paysage portuaire.

La piste cyclable reliant le centre-ville au parc Jean-Drapeau et à la Rive-Sud borde les côtés est et sud de cette unité.

### 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, ce secteur sert de porte d'entrée à l'Exposition. Plus précisément, c'est à l'emplacement de cette unité paysagère que l'on retrouve la « Place d'accueil », un espace surélevé reliant l'Autostade, le terminus d'autobus, le terminus de l'Expo-Express ainsi qu'un ensemble de bâtiments permanents à vocation culturelle et administrative. Ainsi, cette zone sert de point de chute pour les divers modes de transport automobile (autobus, taxis, voitures privées) et de point de départ pour le réseau interne de transport que constitue l'Expo-Express, le train automatique qui permet de se rendre au cœur de l'Exposition. Cette fonction de point de chute pour les véhicules automobiles aura un impact déterminant sur le caractère des lieux avec l'aménagement des nouveaux accès automobiles en vue de faciliter le lien avec le centre-ville (autoroute Bonaventure) et la construction des zones de stationnement (situées au sud de l'autoroute). La Place d'accueil possède un toit caractéristique fait de plusieurs pointes s'élançant vers le ciel. On y retrouve les trois fresques de Robert LaPalme illustrant la science, la culture et les divertissements.

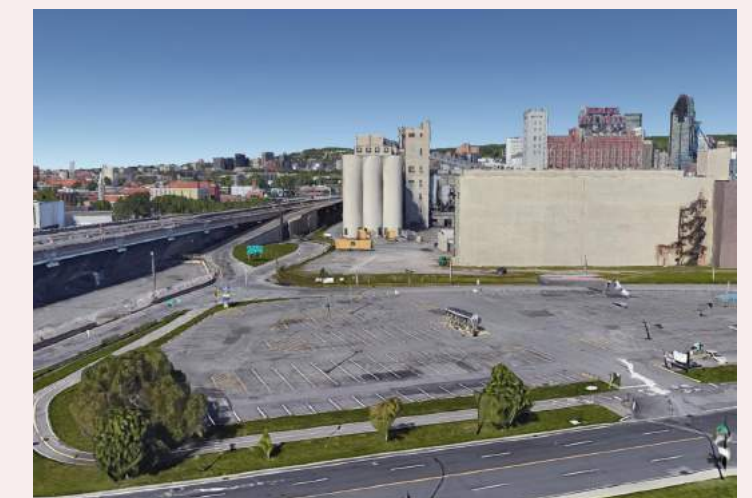
#### → Administration portuaire de Montréal (anciennement Conseil des ports nationaux) de 1968 à aujourd'hui

À la suite de l'Expo 67, un plan de développement de la Cité du Havre produit par la SCHL propose la construction d'un Centre de commerce international en lien avec les activités de port sur l'emplacement de la Place d'accueil. Ce projet ne verra pas le jour, mais la Place d'accueil est tout de même démantelée entre 1968 et 1970 et remplacée par un stationnement bordant l'avenue Pierre-Dupuy. À la demande de Jean Drapeau, les fresques de Robert LaPalme sont déplacées à la station de métro Berri-UQÀM, où elles surplombent le couloir donnant accès à la ligne jaune. À leur nouvel emplacement, elles continuent d'accueillir les visiteurs des îles, traduisant leur vocation d'origine.

L'Expo-Express, dont les rails sont retirés de la Cité du Havre en 1969, est toujours en service sur les îles à cette époque et son terminus est déplacé sur l'île Sainte-Hélène jusqu'en 1972. Au début des années 1980, un bâtiment industriel est bâti sur la portion ouest du terrain laissé vacant par la Place d'accueil. Quant à lui, le stationnement bordant l'avenue Pierre-Dupuy est agrandi et sert les besoins du Casino de Montréal lors de grande affluence.



La structure aérienne et le bâtiment de la Place d'accueil, 1967, McGill University.



Reproduction photographique de l'emplacement où était érigé la Place d'accueil, 2019, Google Earth.

## 6. Place d'accueil (stationnement Casino-Port) 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 : 1963-1965**

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.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : 1965-1966**

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

TYPE D'INTERVENTION : Construction de la Place d'accueil

#### TRAVAUX 4

**Date : 1966-1967**

CONCEPTEURS : Harper-Lantzius consortium

TYPE D'INTERVENTION : Plantation d'arbres et d'arbustes dans les plates-bandes au pourtour de la Place d'accueil.

#### TRAVAUX 5

→ **Date : entre 1968 et 1970**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Démolition de la Place d'accueil et démantèlement de la section de l'Expo-Express située sur la Cité du Havre. Aménagement d'un stationnement le long de l'avenue Pierre-Dupuy.

#### TRAVAUX 6

→ **Date : Vers 1980**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Construction d'un bâtiment industriel sur la portion ouest du terrain laissé vacant par la Place d'accueil.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

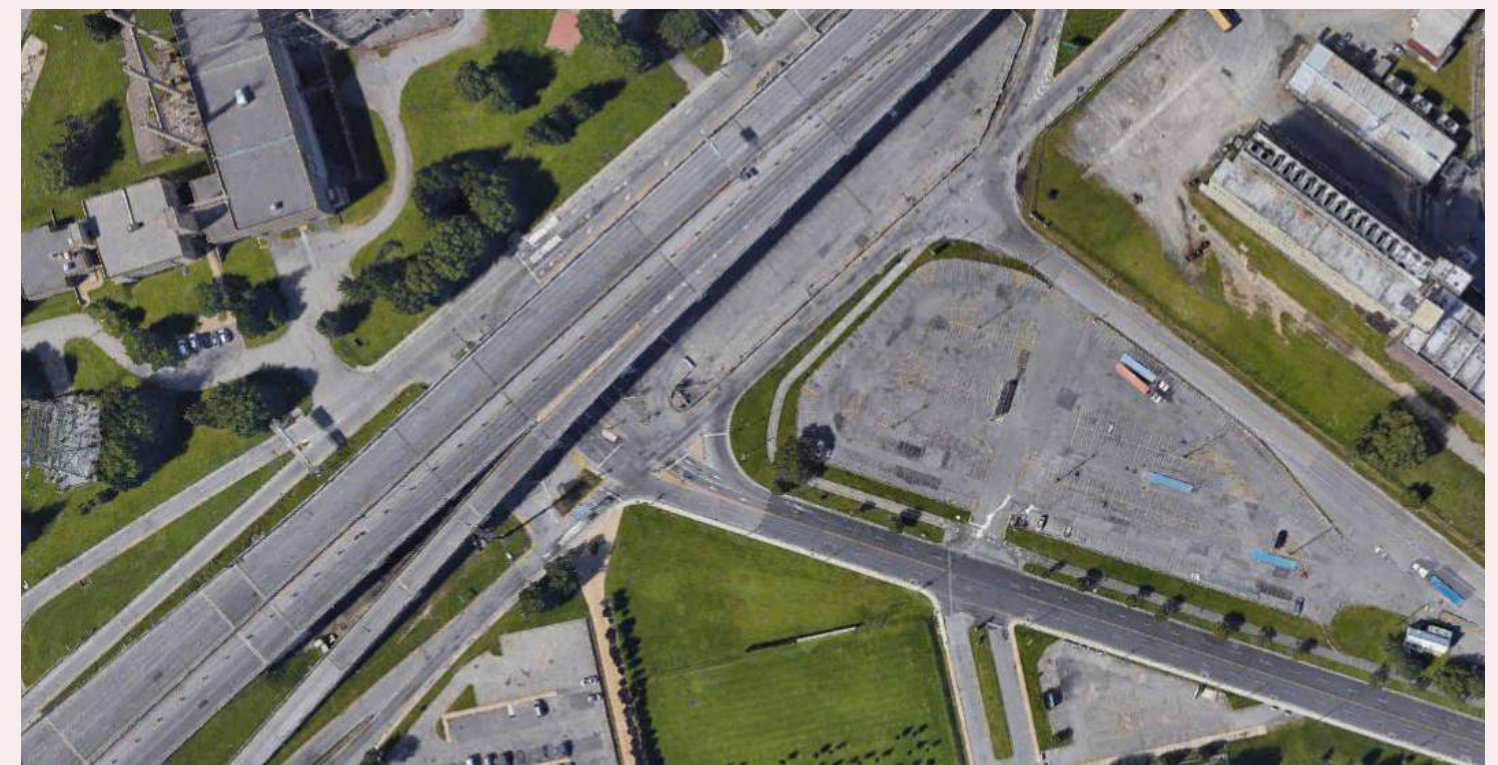
Le stationnement démontre des signes du temps : l'asphalte est fissuré par endroits et les bordures de béton sont usées.

### POINTS D'INTÉRÊT :

L'intérêt principal de ce secteur réside dans son accessibilité et sa visibilité à proximité de l'autoroute, ce qui explique son utilisation comme stationnement pour le Casino. Toutefois, l'unité de paysage ne contribue pas, à l'heure actuelle, au parcours d'entrée de ville de l'autoroute Bonaventure. Par ailleurs, le paysage et l'activité portuaire perceptibles à partir de cette unité présentent un certain intérêt, mais les nuisances provenant de l'autoroute et du quai Bickerdike dégradent l'expérience générale des lieux.



Vue aérienne du secteur de la Place d'accueil, 1968, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B39-003.



Vue aérienne du secteur de la Place d'accueil, devenu un stationnement et n'étant plus en lien avec le pôle culturel et permanent, 2019, Google Earth.

## 6. Place d'accueil 1967



Vue aérienne de la Place d'accueil et de sa structure passant au-dessus du chemin Andersen, Archives de la Ville de Montréal, VM94-Ad127-013.



Embarquement à la station Place d'accueil de l'Expo-Express, 1967, McGill University.



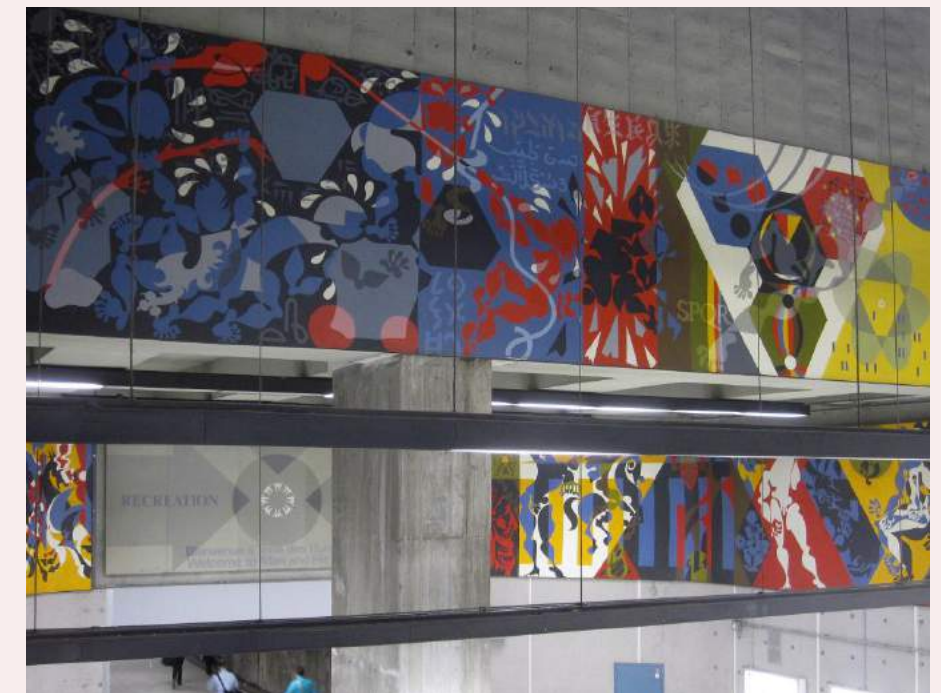
Station Place d'accueil à l'entrée de la Cité du Havre, 1967, Archives de la Ville de Montréal, VM94-EXD025-027.



Carte postale de la Place d'accueil, 1967, BANQ, 0002634270.



Fresque de Robert LaPalme accueillant les visiteurs à la Place d'accueil, 1967, CCA, ARCH256507.



Fresque de Robert LaPalme installée à la station Berri-UQÀM du métro de Montréal depuis 1970, s.d., STM.



## 6. Stationnement Casino-Port 2019



Stationnement déserté entre la période de camionnage, en matinée, et l'utilisation par le Casino, qui débute en soirée, 2019, Jonathan Cha.



Relation visuelle avec les terrains du Port de Montréal, 2019, Jonathan Cha.



L'entrée véhiculaire du stationnement via l'avenue Pierre-Dupuy, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Début de l'utilisation du stationnement par le Casino, à la tombée du jour, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



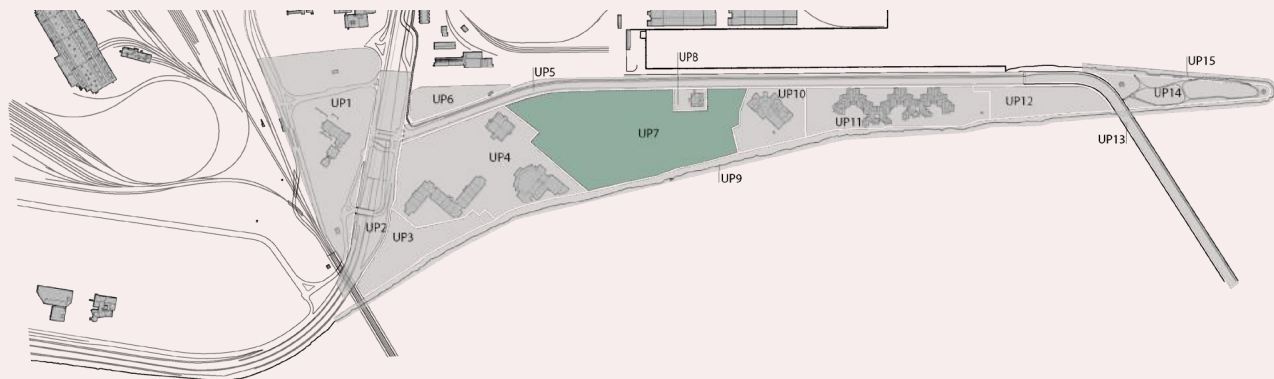
Bande végétalisée qui longe la piste cyclable et ceinture le stationnement, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Stationnement Casino-Port vu depuis l'intersection de l'avenue Pierre-Dupuy et du chemin des Moulins, 2019, Jonathan Cha.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 7. Parc-vestiges 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 :

Cet espace vert se situe entre les bâtiments de l'entrée de la Cité du Havre, au sud, et la tour résidentielle Profil-O, au nord. Il est également ceinturé par l'avenue Pierre-Dupuy, à l'ouest, et la berge du fleuve Saint-Laurent, à l'est.

### DESCRIPTION :

Autrefois occupée par de nombreux pavillons lors de l'Expo 67 (pavillon de la Photographie et de l'esthétique industrielle, Les Jeunesses musicales du Canada, le Pavillon de l'Hospitalité et du Gaz naturel, le Centre du commerce international, les Industries du Québec, la sécurité publique, une station-service et des œuvres d'art) cette unité paysagère est maintenant un espace verdoyant et vallonné ponctué de vestiges déconstruits (routes asphaltées, dalles de béton, bacs de plantation triangulaires, bases de lampadaires, chemins et sentiers piétonniers, panneau de signalétique). Parmi les ruines et vestiges de l'Expo 67, une structure à l'abandon persiste. La sculpture *La Giboulée*, de l'artiste Jean Cartier, se trouve toujours près des Studios Mel's, mais présente un état de décrépitude avancée. Entre les allées asphaltées fissurées et les étendues de gazon bien

entretenu, de grands arbres matures peuplent l'unité paysagère et caractérisent son identité actuelle. Leur amplitude est remarquable et leur diversité est notable et supérieure à celle des autres espaces verts de la Cité du Havre. On y retrouve, comme au parc de Dieppe, des massifs d'Acer, de Pinus et de Fraxinus. S'ajoutent à cela de grands spécimens de Picea, de Populus, de Gleditsia, de Quercus et quelques individus de Salix babylonica. La grande majorité des arbres matures de cette unité paysagère sont un legs encore vivant de l'Expo et contribuent ainsi au patrimoine paysager de la Cité du Havre. Le long de l'avenue Pierre-Dupuy, l'alignement des arbres de rue se poursuit sur toute la longueur de cette unité paysagère. Malgré le fait que la composition de l'espace s'apparente à celle d'un parc urbain, le terrain est interdit d'accès par des panneaux qui bordent l'avenue Pierre-Dupuy. Malgré tout, l'espace est fréquenté comme lieu de promenade et de détente. Des visites de terrain ont également permis d'observer une certaine diversité faunique, dont des renards et plusieurs espèces d'oiseaux.

### 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. 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 rues et des bâtiments de cette unité de paysage s'insère dans cette trame oblique. Lors de l'Exposition universelle, le secteur accueille le pavillon de la Photographie et de l'esthétique industrielle, les Jeunesses Musicales du Canada, la Place des Rapides, le rond-point des limousines, le Centre du commerce international, le Pavillon des Industries du Québec, une station-service, un jardin de repos et l'Expo-Services F. Le site est traversé par les allées Cartier et Bronte.

#### → SCHL de 1968 à 2003

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 d'importants projets de redéveloppement en 1969 et 1982, qui ne verront toutefois pas le jour dans leur forme proposée. Le pavillon des Industries du Québec, la Sécurité publique de la Cité du Havre et le pavillon de la Photographie et de l'esthétique industrielle sont démantelés entre 1968 et 1970. Pour sa part, le pavillon des Jeunesses Musicales du Canada est transporté à Orford au début des années 1970, tel que prévu dès 1966. Tout juste après l'Expo, le pavillon de l'Hospitalité et du Gaz naturel sert de lieu d'entreposage pour la SCHL en lien avec l'administration de la Cité du Havre. Quant à lui, le Centre de commerce international accueille les bureaux de la SCHL et du Cercle Universitaire de Montréal. Ces deux pavillons seront préservés jusqu'aux années 1990. Ils seront ensuite démolis en catimini.

#### → 9115 - 1423 Québec inc. c. 2003 à Aujourd'hui

Récemment, une mésentente sur les titres de propriété entre la Société canadienne d'hypothèques et de logement et la filiale immobilière de la Caisse de dépôt et placement du Québec a retardé le développement du site. Dans son rapport final paru en 2006, la Société du Havre de Montréal recommande :

« Que les gouvernements canadien et québécois prennent les dispositions nécessaires pour apporter rapidement une solution à la mésentente sur les titres de propriété qui fait obstacle au développement du terrain de 150 000 mètres carrés, situé juste à l'ouest du quartier résidentiel de la Cité-du-Havre ».<sup>1</sup>

Depuis ce jour, aucun projet n'est officiellement proposé et l'espace, bien que minimalement entretenu, est interdit d'accès.



Allée datant de l'Expo dans le parc-vestiges avec, à l'arrière-plan, la minoterie Five Roses, 2019, Jonathan Cha.



Allée datant de l'Expo dans le parc-vestiges avec, à l'arrière-plan, la minoterie Five Roses, 2019, Jonathan Cha.

<sup>1</sup> Source : Société du Havre de Montréal, (2006), Le Havre de Montréal : Rapport final et recommandations

## 7. Parc-vestiges de l'Expo 67 (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 : 1963-1965**

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.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : 1965-1966**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Construction des pavillons temporaires et aménagement des allées de service.

#### TRAVAUX 4.1

→ **Date : 1966-1967**

CONCEPTEURS : Harper-Lantzius consortium

TYPE D'INTERVENTION : Aménagements paysagers et plantations au pourtour des bâtiments et dans les espaces verts. Centre du commerce international (parterres géométriques, bassin hexagonal, escalier de béton). Pavillon des Industries du Québec (extension de l'aménagement paysager et plantations). Pavillon de l'Hospitalité (placette en dalles triangulaires de béton texturé, intégration de lampadaires au gaz naturel, bassin et plantation).

#### TRAVAUX 4.2

→ **Date : 1966-1967**

CONCEPTEURS : Harper-Lantzius consortium et D.W. Graham & Ass.

TYPE D'INTERVENTION : Le pavillon de la Photographie et de l'esthétique industrielle (plantations en massifs naturels à l'extérieur, plantations dans les fosses géométriques à l'intérieur, réalisation du bassin avec sa cascade à l'intérieur et les parvis de pavés carrés au seuil). L'axe Bronte-Cartier : Expo-service « F » (fosses et bacs de plantation trapézoïdales).

#### TRAVAUX 5

→ **Date : 1968-1971**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Démolition de la plupart des pavillons temporaires. Le pavillon des Jeunesses Musicales du Canada est transporté à Orford.

#### TRAVAUX 6

→ **Date : Après 1990**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Démolition du pavillon de l'Hospitalité et du Gaz naturel et du Centre du commerce international.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

La végétation qui compose l'unité paysagère se porte très bien. L'indice de canopée y est élevé et se compose d'une grande diversité d'arbres. La perte éventuelle de certains frênes ne présente pas une menace à l'intégrité du site. Par ailleurs, toutes les constructions humaines (allées, sentiers, dalles de béton) sont en piètre état, voire irrécupérables. Les routes sont grandement fissurées, tout comme plusieurs dalles de béton, et les bases de lampadaires sont laissées à l'abandon. La sculpture *La Giboulée* est elle aussi laissée à elle-même.



Vue d'ensemble de l'unité paysagère, 1967, Archives de la Ville de Montréal.



Vue d'ensemble de l'unité paysagère du parc-vestiges de l'Expo 67, 2018, Google Earth.

### POINTS D'INTÉRÊT :

La zone conserve plusieurs traces de l'aménagement d'origine, dont l'allée bordant l'Expo-Théâtre, qui mène à l'œuvre de Jean Cartier, plusieurs allées piétonnes, quelques témoins des fondations des bâtiments, la base de plusieurs lampadaires, des bacs de plantation triangulaires et un panneau de signalétique. La composition végétale et la topographie de l'unité paysagère sont remarquables. Sa relation visuelle avec le port et les îles du parc Jean-Drapeau est également à souligner, de même que sa proximité avec le fleuve, la vague éternelle et l'ancien terminal du hovercraft, à peine perceptible aujourd'hui. L'ensemble de ces éléments en fait un site exceptionnel qui porte la mémoire de l'Expo 67.

## 7. Parc-vestiges de l'Expo 67



Vue sur l'Expo-Service « F », le Labyrinthe et le pavillon de l'Homme dans la Cité, 1967, Archives de la Ville de Montréal, P123\_1P005.



Pavillon des Jeunes Musicales du Canada 1967, BANQ, P586,S1,SS1,D1967-013.



L'Expo-Service « F », 1967, Archives de McGill University.



Pavillon des Industries du Québec et les lampadaires conceptualisés par les architectes Frank Macioge et Luis F. Villa, 1967, BANQ, E6,S7,SS1,P672431.



L'oeuvre-fontaine *La Giboulée* située dans l'axe Cartier, entourée des bacs de plantation, des bancs et des lampadaires de l'Expo, 1967, BANQ, 1967.P927,S2,D19.



Pavillon de l'Hospitalité et du Gaz naturel, 1967, Archives de McGill University.

## 7. Parc-vestiges de l'Expo 67 aujourd'hui



Allée entre le Musée d'art et la Place des Rapides, aujourd'hui disparue, marquée par la sculpture *La Giboulée*, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vestiges des lampadaires conceptualisés par les architectes Frank Macioge et Luis F. Villa, 2019, Guillaume Archambault-Lelièvre.



Dalle de béton : vestige du pavillon de l'Hospitalité et du Gaz naturel, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Bases de béton: vestiges de lampadaires, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Au coeur de l'unité paysagère, des lignes de désir démontrent l'utilisation du site, 2019, Alexandre Perron.



Plusieurs panneaux bordent l'unité paysagère le long de l'avenue Pierre-Dupuy pour décourager les gens d'y flâner, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

# FICHE DES COMPOSANTES

## 7.1 La Giboulée

DATE DE CONSTRUCTION INITIALE :

→ 1965-1966

ARTISTE :

Jean CARTIER

FABRICANT :

n/d

LOCALISATION DE L'OEUVRE :

L'œuvre se trouve au nord de l'ancien Expo-Théâtre à proximité des berges du fleuve.

NOTICE DESCRIPTIVE DE L'OEUVRE :

Titre de l'œuvre : La Giboulée

Variation du titre : n/d

Date : 1967

Sous-catégorie : Sculpture

Matériaux : béton armé, métal, verre

Technique(s) : n/d

Dimensions : n/d

IMPORTANCE HISTORIQUE DE L'OEUVRE :

La sculpture-fontaine de Jean Cartier est remarquable par la maîtrise dont fait preuve le sculpteur dans la mise en œuvre de plusieurs matériaux. Malgré cette diversité de matières, cette œuvre contemporaine possède une grande unité et intègre admirablement les jeux d'eau pour en faire une fontaine monumentale unique. Par le thème de Terre des Hommes, les organisateurs de l'Exposition universelle de Montréal visent à illustrer les liens entre le milieu naturel, la science et la culture. En plus des œuvres exposées au Musée d'art, des dizaines de sculptures d'artistes locaux et internationaux contribueront à animer le site et ponctuer les chemins des visiteurs. Cette initiative permettra d'initier les visiteurs aux artistes québécois et canadiens. Au niveau local, l'Expo permettra aussi de consolider la place de l'art public dans la métropole.

ICONOGRAPHIE :

La sculpture-fontaine *La Giboulée* est composée d'une vasque en béton armé dans laquelle sont regroupés une dizaine de socles évasés en béton, desquels fument autant de tiges métalliques gainées. Ces tiges de hauteurs différentes culminent en un disque métallique qui supporte un second disque de verre perforé de plus grande dimension. L'eau monte de la base bétonnée jusqu'à la cime de la tige métallique et retombe en cascade sur les rondelles de verre pour s'en égoutter. À la tombée du jour, les soirs de l'Expo, la sculpture-fontaine s'illumine grâce à un dispositif lumineux logé au niveau des disques de verre. Un vide technique est aménagé sous la vasque. Il est accessible par un passage situé à proximité de la fontaine.

ÉTAT DE CONSERVATION :

La fontaine ne fonctionne pas et est complètement abandonnée au milieu de l'ancienne place dorénavant en friche. La rouille ronge les éléments en métal, le béton se dégrade et tous les disques en verre ont éclaté.

PROPRIÉTAIRE DE L'OEUVRE :

n/d

HISTORIQUE DE L'OEUVRE :

Dans le contexte de la préparation de l'Exposition universelle de 1967, l'œuvre *La Giboulée* répond à la commande d'une sculpture-fontaine qui doit occuper la Place des Rapides, une place aménagée à l'extrémité de la Place du Théâtre, l'allée oblique qui mène du Musée d'art jusqu'au fleuve. La sculpture-fontaine doit clore la perspective de cette allée. Elle a également pour effet de ponctuer le chemin piétonnier qui longe le fleuve, entre l'entrée du site, à l'extrémité sud de la Cité du Havre, et le parc de l'Habitat, au nord.

PRÉSENTATION DE L'ARTISTE :

Le céramiste Jean Cartier a eu une carrière importante qu'il mène de front avec sa tâche d'enseignant pendant de nombreuses années. Diplômé en 1949 de l'École du Meuble, il reçoit une bourse du gouvernement du Québec pour compléter ses études à Paris où il étudie la céramique avec Jean Besnard et la sculpture avec Ary Bitter. De retour à Montréal en 1951, il enseigne la céramique à l'École du Meuble, à l'Institut des Arts appliqués et à la Canadian Handcrafts Guild. Son œuvre est bien connue du public montréalais, puisqu'elle orne notamment les murs de stations de métro (métro Papineau, 1966 et Cadillac, 1976) ou de bâtiments publics de la métropole (Centre Gadbois, 1959, ancienne École du Meuble, 1958 et Théâtre Maisonneuve, 1967). Le Conseil des métiers d'art du Québec nomme son Prix de la relève à la mémoire du céramiste suite à son décès en 1996.



Ruissellement de l'eau de *La Giboulée*, 1967, Diapotheque de l'Université du Québec à Montréal.



*La Giboulée*, 2006, Conrad Gallant & Marie-France Morin Messier, 2006



*La Giboulée*, 2019, Guillaume Archambault-Lelièvre.



Détails de *La Giboulée*, 2019, Guillaume Archambault-Lelièvre.

## 7.1 La Giboulée (suite)



La Giboulée, 1967, Fonds Euclide Sicotte. BANQ, 1967.P927,S2,D19



La Giboulée, 1967, Source d'archives inconnue.



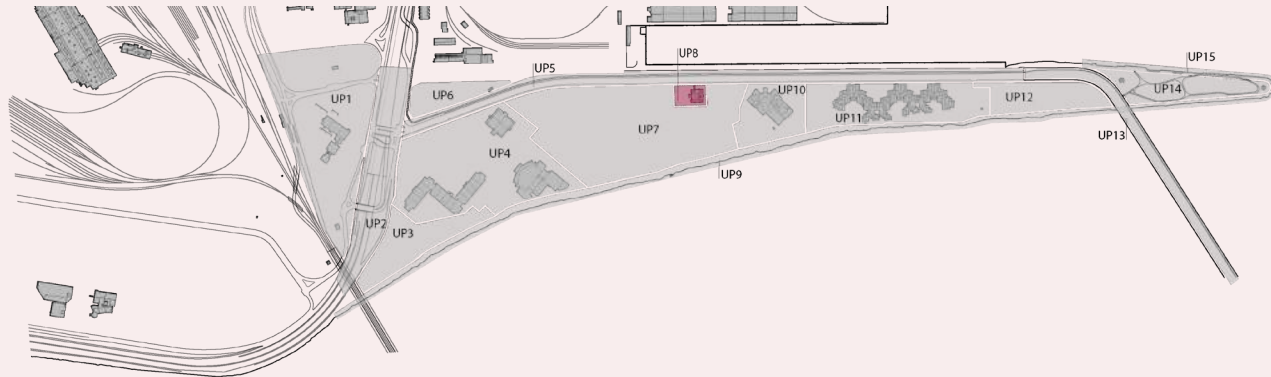
Reprise photographique de La Giboulée, 2019, Alexandre Perron.



Reprise photographique de La Giboulée, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 8. Profil-O (Maison Olympique)



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 2004

### CONCEPTEURS :

Geiger Huot (Architectes), Andrés Escobar (designer d'intérieur)

### SITUATION PHYSIQUE :

Cette unité de paysage est ceinturée au nord, à l'est et au sud par le parc-vestiges alors que son côté ouest est délimité par l'avenue Pierre-Dupuy.

### DESCRIPTION :

Occupée par la Maison Olympique lors de l'Expo 67, cette unité paysagère se caractérise aujourd'hui par la présence de la tour d'habitation Profil-O. Cet édifice résidentiel prestigieux est l'un des trois complexes d'habitation de la Cité du Havre et offre de tous côtés une vue remarquable sur la ville et le fleuve Saint-Laurent. Ce projet de 17 millions de dollars est constitué d'une tour de 14 étages qui offre 59 unités de condominiums et des penthouses de luxe.

Implantée à 90 degrés par rapport à l'avenue Pierre-Dupuy, la tour Profil-O ne respecte pas la trame diagonale typique de la Cité du Havre, mais reprend tout de même l'implantation de la Maison Olympique. De l'extérieur, l'architecture moderne de la tour se distingue par la rencontre des formes rectilignes et courbes. Ces dernières représentent, selon l'architecte Éric Huot, le genre rectiligne de l'Expo 67 et l'environnement immédiat du parc et de l'eau. La

firme dit avoir repris l'esprit des styles moderniste et international de l'Expo 67 afin de développer un design à la fois massif et léger grâce au mur en courbe de l'entrée, aux revêtements de panneaux de béton préfabriqués et aux murs-rideaux. Le hall, de bonne dimension, est nanti de deux colonnes-fontaines. Elles rappellent l'eau et les rapides du fleuve, à proximité. Le design des unités est composé de matériaux haut de gamme.

L'édifice est tourné vers le sud et un débarcadère automobile circulaire s'y déploie, agrémenté d'un aménagement paysager fleuri. Du côté ouest, deux entrées de stationnement souterrain s'ouvrent sur l'avenue Pierre-Dupuy et créent une ouverture visuelle franche sur le bâtiment à partir de la voie publique. De part et d'autre des allées donnant accès aux stationnements, des talus gazonnés et plantés séparent l'avenue de la tour d'habitation. On y trouve des érables et des conifères plantés en quinconce. Ces talus végétalisés dialoguent avec la topographie des unités paysagères du parc-vestiges et du cœur culturel et permanent de l'Expo 67, au sud.

### 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'unité paysagère Profil-O est occupée, à l'époque de l'Expo, par la Maison Olympique, construite avec l'aide financière de la Compagnie de la Baie d'Hudson (HBC) et gérée par l'Association Olympique canadienne. Sa construction est annoncée publiquement le 30 août 1966, seulement 28 jours après que Jean Drapeau ait soumis le projet pour la première fois aux dirigeants de la HBC. Il s'agit d'un pavillon dans lequel se tiennent des expositions auxquelles la plupart des comités olympiques nationaux participent. Les expositions illustrent des thèmes tels que « Victoire et défaite », « En quête de l'excellence », « Le sport au féminin » et « L'histoire olympique ». Le pavillon agit également comme centre d'information et de documentation ainsi que comme lieu de réunion et de conférences.

→ **Association olympique canadienne de 1968 à 2001**

En 1968, l'immeuble devient la propriété de l'Association olympique canadienne. La bâtisse est exploitée comme bureau central et abrite un petit contingent d'employés de la Ville de Montréal qui se consacre exclusivement à la candidature de la Ville en vue d'accueillir les Jeux olympiques d'été de 1976. À cause de son emplacement et du réseau de transport insatisfaisant, la Maison Olympique ne deviendra jamais le centre projeté avec tant d'optimisme.

→ **2001 à Aujourd'hui**

La Maison Olympique est vendue à un promoteur immobilier en novembre 2001. En septembre 2002, le bâtiment est démoli par le promoteur sans permis, ce qui lui vaudra une amende importante. Peu de temps après, en 2004, la tour d'habitation luxueuse Profil-O est érigée.



Vue sur la face sud de la tour Profil-O, avec son débarcadère, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue de la tour Profil-O sur la face nord, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Face ouest du bâtiment qui comprend les entrées de stationnement souterrain, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



## 8. Profil-O (Maison Olympique) (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 : 1963-1965**

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 au courant et aux glaces du fleuve Saint-Laurent.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : 1967**

CONCEPTEURS : Cabinet Chadwick, Pope et Edge

TYPE D'INTERVENTION : Construction de la Maison Olympique ainsi que de son parvis sur lequel on retrouve une sculpture du coureur Paavo Nurmi et des mâts à drapeaux qui représentent les 26 sports olympiques .

#### TRAVAUX 4

→ **Date : 1968**

Concepteurs : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Conversion du musée en bureaux. La Compagnie canadienne de la Baie d'Hudson accorde 25 000 \$ supplémentaires pour financer les travaux. Les nouveaux locaux abritent un petit contingent d'employés de la Ville de Montréal qui se consacre exclusivement à la candidature de la Ville en vue d'accueillir les Jeux olympiques d'été de 1976.

#### TRAVAUX 5

→ **Date : 2002**

Concepteurs : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Suite à l'émission par la Ville de Montréal d'un avertissement rappelant la nécessité de demander un permis de démolition, le promoteur procède à la démolition illégale de la Maison Olympique et ce, malgré son caractère patrimonial comme vestige de l'Expo 67.

#### TRAVAUX 5

→ **Date : 2004**

Concepteurs : Geiger Huot Architectes

TYPE D'INTERVENTION : Construction de la tour d'habitation Profil-O, un projet de 17 millions constitué d'une tour de 14 étages comprenant 59 unités de condominiums et de penthouses de luxe.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

La tour d'habitation qui compose actuellement l'unité paysagère est en bon état, de même que son aménagement paysager. L'ensemble est bien entretenu dans les limites de la propriété.

### POINTS D'INTÉRÊT :

Bien que la vue offerte aux résidents de ce luxueux complexe soit d'intérêt, sa relation physique à la Cité du Havre ne présente pas beaucoup d'intérêt. Néanmoins, le fait que les environs soient peu construits avec une forte présence d'arbres matures en fait un contexte de qualité pour les résidents. La tour Profil-O marque l'implantation de la Maison Olympique qui s'y trouvait autrefois.



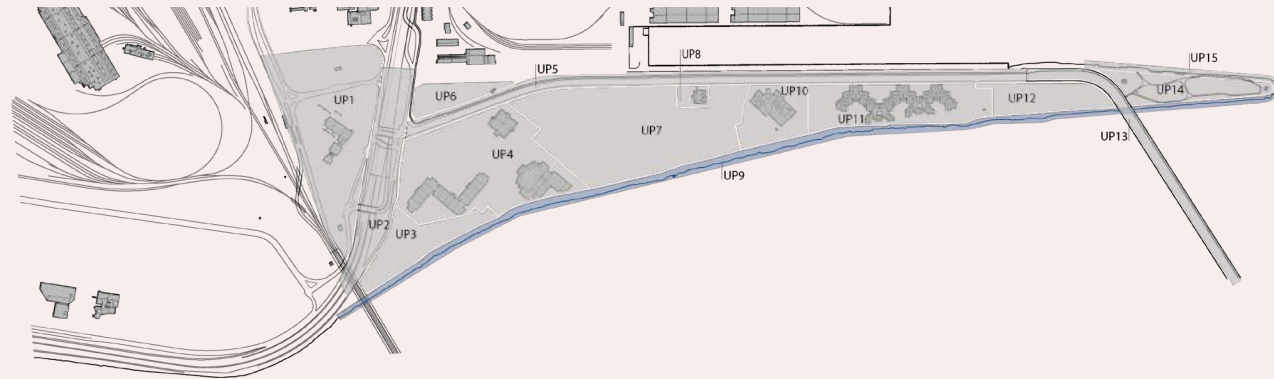
Maison Olympique. s.d. Service du patrimoine HBC



Pavillon de la Maison Olympique et la sculpture du coureur Paavo Nurmi qui orne le parvis, 1967, Archives de McGill University.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 9. Berge longeant le fleuve



DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1963-1964

CONCEPTEURS :

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



L'unité paysagère est connue des sportifs pour son accès à la vague éternelle, 2019, Jonathan Cha.

SITUATION PHYSIQUE :

La berge longeant le fleuve marque la limite entre la Cité du Havre et le fleuve Saint-Laurent. Elle s'étend du pont Victoria, au sud, à la pointe de la Cité du Havre, au nord.

DESCRIPTION :

Cette unité paysagère est constituée d'une forte pente sur laquelle on retrouve une végétation dense. 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 à travers laquelle on retrouve quelques percées vers le fleuve. Certains des spécimens de peupliers (*Populus*) atteignent plusieurs dizaines de mètres et contribuent au caractère naturel de la rive. La forte pente et l'absence d'aménagement la rendent inaccessible au public. Son utilisation par une communauté de surfeurs amène toutefois la création de plusieurs sentiers à même le talus pour profiter de la vague stationnaire derrière Habitat 67. Cette utilisation informelle des lieux occasionne un phénomène d'érosion aux alentours de la vague. Plus en amont, on retrouve la trace de l'ancien terminal du hovercraft en fonction lors de l'Expo 67.

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 était 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, est mise en place 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.

→ **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. Un terminal de hovercraft est aménagé en contrebas de la berge vis-à-vis la Maison Olympique (site de l'actuelle tour Profil-O). Le hovercraft permet de se rendre à La Ronde, où un autre terminal est aménagée sur la rive ouest de l'île Sainte-Hélène.

→ **SCHL de 1968 à 1987**

Dans le cadre de la proposition d'un projet de développement pour le site, la SCHL, propose de faire de la berge inaccessible une promenade riveraine permettant un accès public au fleuve. Ce projet ne verra jamais le jour.

→ **Ville de Montréal de 1987 à Aujourd'hui**

Depuis l'abandon du service de l'hovercraft, l'unité paysagère de la berge longeant le fleuve est demeurée inutilisée jusqu'à sa réappropriation par les adeptes de surf venus profiter de la vague éternelle derrière Habitat 67. La pratique de cette activité étant informelle, on retrouve peu d'informations concernant son évolution. On sait toutefois que la compagnie KSF utilise la vague depuis 1995 et que la communauté de plein air l'utilise depuis bien plus longtemps. À ce jour, aucun aménagement n'accomode ce nouvel usage des lieux, créant de sérieux problèmes d'érosion sur la berge. Le *Plan de l'Eau* de la Ville de Montréal, adopté en 2015, reconnaît le problème d'érosion et prévoit la réalisation d'études de caractérisation écologique en vue de l'élaboration d'un projet d'aménagement du site.



Percée visuelle dans la végétation de la berge, qui offre une vue vers le pont de la Concorde et la Biosphère, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Percée visuelle vers l'île Notre-Dame et le Casino, 2019, Jonathan Cha.



Terminal du Hovercraft à même la berge, 1967, Jean Pierre Bonin.

## 9. Berge longeant le fleuve (suite)

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

#### TRAVAUX 1

→ **Date : Vers 1891**

CONCEPTEURS : Commission du Havre de Montréal

TYPE D'INTERVENTION : Construction du quai de Garde, un 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 et allongement de la digue pour l'Expo 67 en s'assurant que les berges puissent résister au courant et aux glaces du fleuve Saint-Laurent.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : Vers 1967**

CONCEPTEURS : Compagnie canadienne de l'Exposition universelle

TYPE D'INTERVENTION : Un débarcadère rudimentaire pour l'hovercraft est aménagé pour la durée de l'Expo 67.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

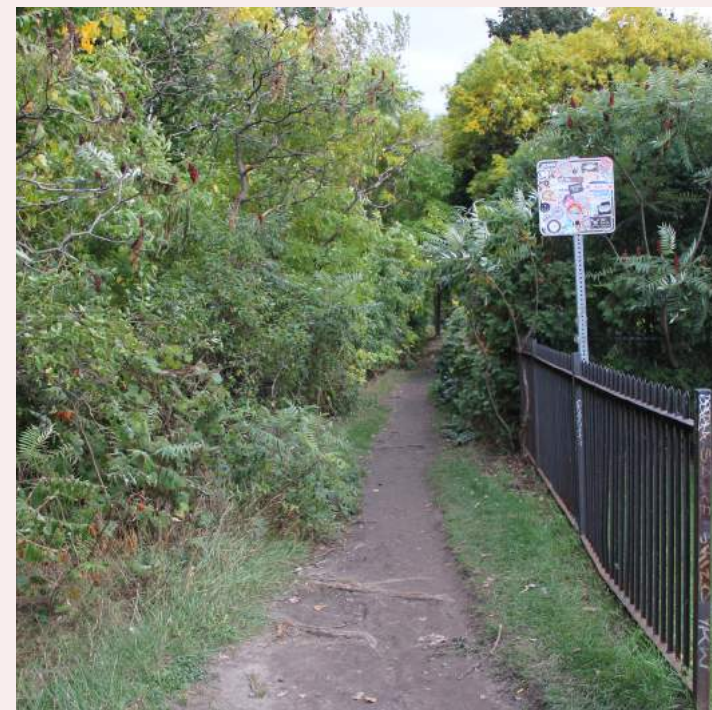
La végétation a colonisé efficacement la berge malgré la forte pente et l'enrochement. Cette végétation contribue à stabiliser les sols. Toutefois, l'utilisation des sentiers par les surfeurs contribue à l'érosion et dénude les racines en surface. Un aménagement ou un escalier en enrochement pourrait atténuer l'impact de l'activité et limiter la dégradation du site. Le débarcadère de l'hovercraft est en partie démantelé et ce qui en reste est en état de décrépitude. Il serait judicieux de réaliser un inventaire des végétaux établis dans la bande riveraine pour déceler les espèces exotiques envahissantes.

### POINTS D'INTÉRÊT :

Les percées visuelles dans la haute végétation soulignent les vues vers les îles du parc Jean-Drapeau, ce qui représente le point d'intérêt principal de cette unité paysagère. Les bâtiments illuminés du parc (Biosphère, Tour de Lévis, Casino, Pavillon du Canada) composent un panorama nocturne exceptionnel. La vague stationnaire demeure un attrait important pour la communauté de plein air de Montréal et suscite beaucoup de curiosité.



Sentier informel créé par le passage des utilisateurs de la vague éternelle, causant une certaine dégradation de la berge, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Sentier pour accéder à la vague éternelle qui longe le complexe d'Habitat 67, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



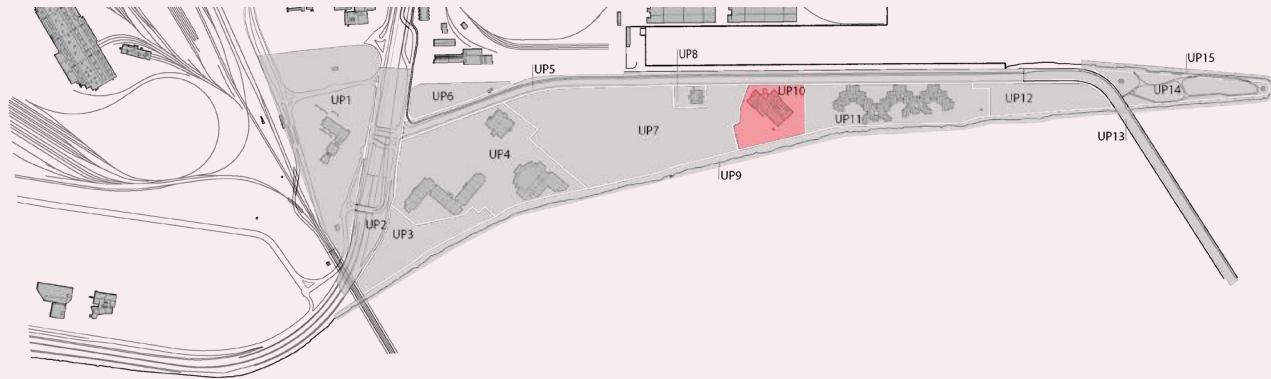
Utilisation informelle de la berge longeant le fleuve, à proximité de la vague éternelle, 2019, Guillaume Archambault-Lelièvre.



Surfers profitant de la vague éternelle, derrière Habitat 67, 2019, Jonathan Cha.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 10. Tropiques Nord



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1989

### CONCEPTEURS :

Tolchinsky & Goodz (architectes), Ron Williams (concepteur paysager intérieur et extérieur)

### SITUATION PHYSIQUE :

Le vaste bâtiment de Tropiques Nord est situé au sud d'Habitat 67 et au nord de Profil-O. Il est bordé, au sud, par le parc-vestiges d'Expo 67 et son terrain va de l'avenue Pierre-Dupuy, à l'ouest, à la berge longeant le fleuve, à l'est.

### DESCRIPTION :

Le projet domiciliaire en copropriétés Tropiques Nord se démarque par sa forme architecturale audacieuse qui intègre un vaste atrium de 32 000 pi<sup>2</sup> dans lequel on retrouve un somptueux jardin tropical. L'atrium se trouve du côté est du bâtiment et est peu visible à partir de la voie publique. Sur certains points, Tropiques Nord s'apparente à son emblématique voisin Habitat 67 puisqu'il présente le même usage, un gabarit similaire, des façades aux volumes géométriques et une implantation en Z caractéristique de la Cité du Havre. Cependant, Tropiques Nord est plus haut que le complexe Habitat 67 de quelques étages et est résolument plus monolithique. Les façades sont plus régulières et traduisent une volonté d'offrir une vue panoramique aux résidents plutôt que d'incarner une exploration architecturale. Le projet a aussi été critiqué pour sa forme architecturale dictée par sa fonction. Malgré tout, la réalisation de Tropiques Nord représente

un exploit dans le genre et plusieurs de ses principes de construction ont servi à la conception de la forêt tropicale du Biodôme de Montréal.

Inspiré de la flore des îles du Pacifique, le jardin intérieur du complexe Tropiques Nord est florissant toute l'année. On y retrouve des arbres comme le bananier, de nombreuses fleurs, dont des orchidées, et plusieurs bassins d'eau. De l'autre côté de la paroi vitrée, l'aménagement extérieur est de style diamétralement opposé et présente un paysage laurentien de conifères, de massifs rocheux et de bosquets de bouleaux. Cette dualité de paysages et d'écosystèmes contribue à l'originalité du concept et distingue cette unité paysagère des autres. Au sud-ouest du complexe, les résidents ont accès à un court de tennis et à une petite piscine extérieure. Une des sculptures datant de l'Expo et représentant les symboles de l'humanité agrémentent l'entrée des terrains de tennis. Le terrain de Tropiques Nord est peu intégré au reste de la Cité du Havre et des haies denses agissent comme barrière au nord et au sud du complexe immobilier.

### 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. Le site où l'on retrouve actuellement le complexe d'habitation Tropiques Nord est occupé, à l'époque d'Expo, par trois pavillons d'importance, soit le Labyrinthe, à l'emplacement actuel des terrains de tennis, et les deux pavillons thématiques *L'Homme dans la cité* et *L'Homme et la santé*.

Le Labyrinthe est un pavillon produit par l'ONF et imaginé par les producteurs et cinéastes Colin Low, Roman Kroitor et Hugh O'Connor. On y trouve des projections cinématographiques grand écran qui offrent une expérience sensorielle inédite proche de ce qu'offrira la technologie IMAX quelques années plus tard. À l'arrière du Labyrinthe, des plantations aux formes géométriques sont encadrés par des sentiers composés des mêmes lignes droites.

Les pavillons de *L'Homme dans la cité* et de *L'Homme et la santé* sont le fruit du travail architectural d'Arthur Erickson et se démarquent par leur charpente surdimensionnée et hexagonale de sapins Douglas. Lorsque les visiteurs entrent dans le pavillon *L'homme dans la cité*, ils sont confrontés à une double réalité : celle d'un jardin serein composé de fleurs et d'arbres et celle d'un plan d'eau calme. Parsemée au travers des jardins et intégrée à l'expérience de l'aménagement, une série de sculptures de l'artiste canadien Ron Baird traite du thème de la surpopulation. Au centre du jardin, des statuettes blanches de l'artiste britannique Paul Fletcher évoque les problèmes causés par les technologies. À la sortie du pavillon se trouvent six des plus anciens symboles de l'humanité : l'univers, le soleil, la famille, la fraternité, la communauté et l'homme, tous exécutés dans le béton par Ronald Thibert et Robert Legendre, deux étudiants de l'École des Beaux-Arts de Montréal.

Quant à lui, le pavillon de *L'Homme et la santé* abrite cinq grandes salles d'exposition et le Médi-théâtre. Ce dernier se compose d'une rampe pouvant accueillir 750 spectateurs se déployant autour de trois écrans cinématographiques géants et de six scènes. Des projections présentent des films tournés en salle d'opération ou en clinique et des acteurs recréent les interventions « en réel » sur les scènes.



Tropiques Nord depuis l'avenue Pierre-Dupuy, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue sur la face sud de Tropiques Nord, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



À l'arrière, vue sur le terrain de tennis et l'atrium, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

## 10. Tropiques Nord (suite)

### → SCHL de 1968 à 1989

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 d'importants projets de redéveloppement en 1969 et 1982, qui ne verront toutefois pas le jour dans leur forme proposée.

### → Complexe d'habitation Tropiques Nord de 1989 à Aujourd'hui

Construit en 1989 et s'inscrivant dans une volonté de redévelopper la Cité du Havre, le complexe d'habitation Tropiques Nord propose 120 unités de condos de luxe disposant chacune d'un balcon donnant sur un jardin tropical. Cette occupation est toujours la même aujourd'hui.

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

#### TRAVAUX 1

##### → Date : Vers 1891

CONCEPTEURS : 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 au courant et aux glaces du fleuve Saint-Laurent.

#### TRAVAUX 3

##### → Date : 1965-1967

CONCEPTEURS : Harper et Lantzius (architecture du paysage), Erickson & Massey Architectes (pavillons *l'Homme dans la cité* et *l'Homme et la santé*), Bland Lemoyne Edwards Shine Architectes (le Labyrinthe).

TYPE D'INTERVENTION : Construction des pavillons *l'Homme dans la cité* et *l'Homme et la santé*, élaboration des jardins intérieurs et extérieurs, construction du Labyrinthe et de ses aménagements paysagers.

#### TRAVAUX 4

##### → Date : Vers 1969

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Démantèlement des pavillons *l'Homme dans la cité* et *l'Homme et la santé* ainsi que de leurs aménagements paysagers. Une allée située à l'intérieur du pavillon *l'Homme dans la cité* ainsi que les sculptures de Thibert et Legendre (symboles de l'humanité) demeurent en place.

#### TRAVAUX 5

##### → Date : 1989

CONCEPTEURS : Tolchinsky & Goodz

TYPE D'INTERVENTION : Démantèlement du Labyrinthe et construction du complexe résidentiel Tropiques Nord.

#### TRAVAUX 5

##### → Date : Après 1989

CONCEPTEURS : Marc Denis et Associés

TYPE D'INTERVENTION : Démolition des cloisons de gypse et maçonnerie, démolition des dalles sur sol, travaux d'excavation, travaux sur le réseau de drainage pluvial, bétonnage, installation de ventilation temporaire, réaménagement du paysagement extérieur.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

L'aménagement extérieur est en bon état. Le bâtiment et le jardin tropical semblent également dans un bon état physique.



Sur l'emplacement actuel du terrain de tennis se trouvait le Labyrinthe, 1967, Archives de McGill University.



Sur l'emplacement de Tropiques Nord se trouvait l'impressionnante structure des pavillons de *l'Homme dans la cité* et *l'Homme et la santé*, 1967, Archives de McGill University.

### POINTS D'INTÉRÊT :

Le principal point d'intérêt du complexe d'habitation Tropiques Nord est son immense verrière qui offre, tout au long de l'année, un environnement tempéré et une végétation dense et exotique à ses habitants. Cet espace n'est toutefois pas accessible au public et est peu visible à partir de l'avenue Pierre-Dupuy. Tropiques Nord respecte d'une certaine façon les formes architecturales dictées par son emblématique voisin Habitat 67 puisqu'il présente un gabarit similaire, des façades aux volumes géométriques et l'implantation en Z caractéristique de la Cité du Havre. Il consolide également l'usage résidentiel de cette portion de la jetée.

## 10. L'unité paysagère de Tropiques Nord en 1967



Vue sur l'Expo-Service « F », la Labyrinthe et le pavillon de *l'Homme dans la cité*, 1967, Archives de la Ville de Montréal, P123\_1P005.



Intérieur du pavillon de *l'Homme dans la cité* avec les silhouettes de Paul Fletcher, 1967, Archives de McGill University.



Le jardin intérieur du pavillon *l'Homme dans la cité* se voulant un lieu serein au sein d'un parcours, 1967, collection du Musée McCord.



Le Labyrinthe et son aménagement paysager, 1967, Archives de McGill University.



Vue aérienne de l'unité paysagère, 1967, ONF.



Six des plus anciens symboles de l'humanité : l'univers, le soleil, la famille, la fraternité, la communauté et l'homme, tous exécutés dans le béton par Ronald Thibert et Robert Legendre, 1978, BANQ E6,S7,SS1,D780816-780817.

## 10. L'unité paysagère de Tropiques Nord aujourd'hui



Vue sur l'arrière du complexe d'habitation à partir du parc-vestiges de l'Expo 67, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Autour de Tropiques Nord, une imposante haie de cèdre, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



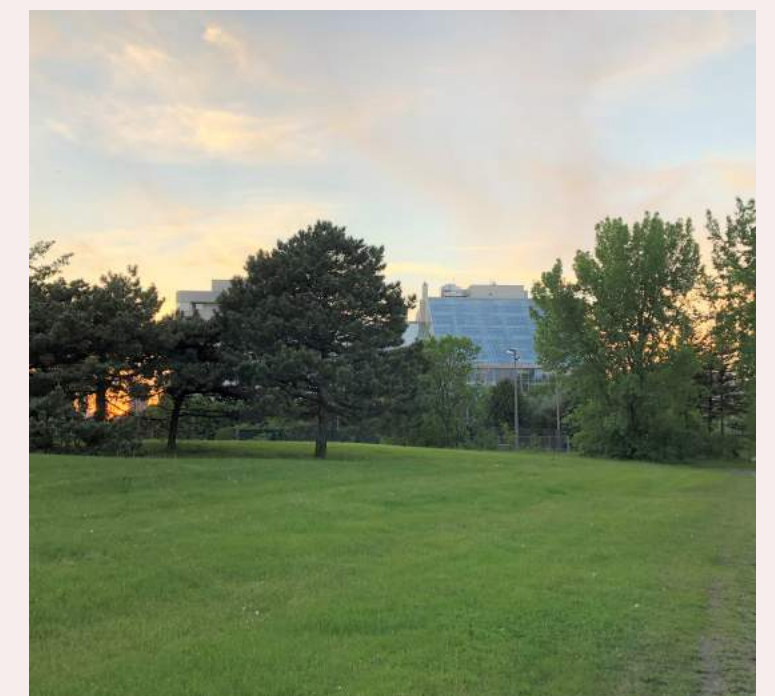
Vue sur l'aménagement tropical de l'atrium, 2014, Pierre Deschênes.



Avant du complexe et son aménagement paysager, 2019, Jonathan Cha.



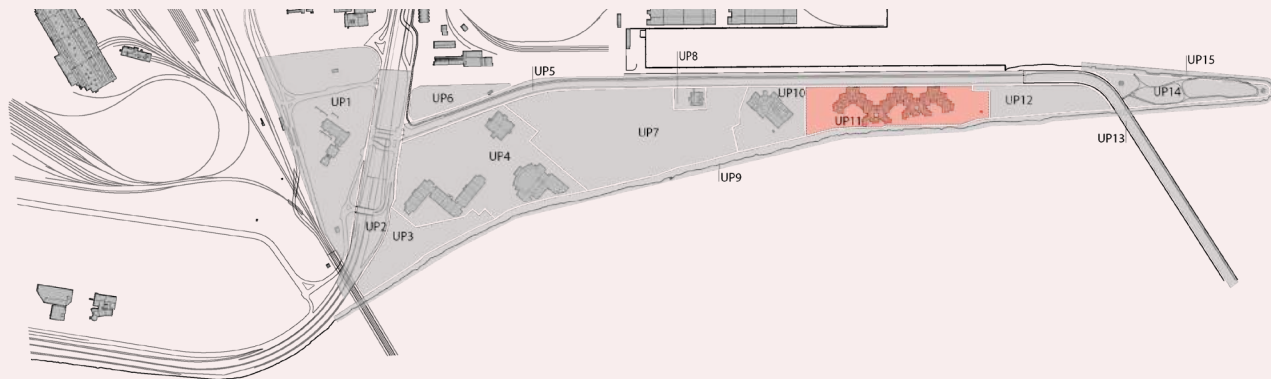
Vue sur l'aménagement tropical de l'atrium à partir de la terrasse d'une unité de condo, 2014, Pierre Deschênes.



Vue sur le complexe de Tropiques Nord à partir du parc-vestiges de l'Expo 67, 2019, Alexandre Perron.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 11. Habitat 67



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1963-1970 (inauguré en 1967)

### CONCEPTEURS INITIAUX :

Moshe Safdie (architecte), David, Barott & Boulva (architectes) & August E. Komendant (ingénieur)

### SITUATION PHYSIQUE :

Le réputé complexe d'habitation Habitat 67 est localisé au nord du complexe Tropiques Nord et est ceinturé par l'avenue Pierre-Dupuy, à l'ouest, le parc de l'Habitat, au nord, et la berge longeant le fleuve, à l'est.

### DESCRIPTION :

Dans sa première proposition soumise en 1963, l'architecte Moshe Safdie (1938-) propose une interprétation du thème de Terre des Hommes, inspirée de son projet de thèse à McGill (1960-1961). Selon lui, Habitat doit permettre la revitalisation du quartier en offrant un logis à 2000 familles en plus des services publics qui se rattachent à leur vie quotidienne. L'ensemble doit tirer profit de la préfabrication et de la standardisation et devenir un modèle d'habitat collectif, par l'économie d'échelle de sa construction, mais aussi pour la qualité de ses espaces qui garantissent à chacun des aires privées, extérieures et intérieures, l'accès aux services publics et la proximité du centre-ville de Montréal. Faute de financement adéquat, le projet est modifié deux fois avant d'être accepté dans sa version réduite de 158 appartements, le 28 octobre 1964.

La forme particulière d'Habitat repose sur la superposition de 354 modules de base autoportants, adoptant la forme d'un parallélépipède rectangle de 12,5 x 5,7 x 3,2 mètres, préfabriqué, ouvert sur sa face supérieure. Le groupement se distribue sur douze étages accessibles à l'aide de passerelles couvertes de demi-voutes d'acrylique transparent et lancées au 6<sup>e</sup> et au 10<sup>e</sup> étage à partir des cages autoportantes d'ascenseurs et d'escaliers situées au centre des trois pyramides sur leur façade est. Habitat 67 se distingue des autres ensembles résidentiels de l'époque par l'expression de son matériau de structure : les murs extérieurs des unités sont en béton apparent décapé au jet de sable. À l'extérieur, l'aménagement paysager comprend une diversité d'éléments construits avec comme matérialité

première, le béton : bassins, terrasses, fontaines et mobilier signature. L'ensemble est conservé dans un état fidèle à la conception initiale et renforce l'importance du patrimoine paysager et bâti associé à ce monument classé. L'aménagement extérieur est également issu de la conception de Moshe Safdie, qui souhaitait témoigner de la relation du bâtiment à la jetée. Pour se faire, les composantes du plan d'aménagement poursuivent la géométrie du bâtiment dans le paysage et s'inscrivent dans une topographie en terrasses, propre à cette unité paysagère.

### OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ Conseil des ports nationaux avant 1963

Propriété du Conseil des ports nationaux, la jetée MacKay était 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 XIX<sup>e</sup> 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. La localisation d'Habitat 67 à la Cité du Havre ne s'est pas fait par hasard. En effet, elle résulte de l'attribution au secteur du sous-thème « L'Homme dans la Cité » auquel Habitat 67 répond en proposant une nouvelle manière de concevoir et de construire l'espace d'habitation collectif en ville. L'avant-projet présenté par Safdie en février 1964 propose un complexe contenant 950 logements devant occuper une bonne partie de la langue de terre selon une implantation à 45 degrés par rapport à l'axe nord-sud de la jetée. Mais dès octobre 1964, l'architecte se voit forcé de réduire l'ampleur du projet. Habitat sera finalement ramené à 158 unités et se verra amputé de près des deux tiers de sa longueur. La version réduite du projet

sera finalement construite sur la section nord, à l'endroit où la parcelle est plus étroite, offrant ainsi une meilleure vue sur le fleuve et la ville. Mais le plan d'aménagement de la section sud ainsi libérée conservera l'orientation à 45 degrés déjà prévue aux plans d'origine.

→ SCHL de 1968-1986

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. C'est également la SCHL qui est chargée de la gestion d'Habitat 67 suite à l'Expo 67. La société fédérale propose d'importants projets de redéveloppement en 1969 et 1982, qui ne verront toutefois pas le jour dans leur forme proposée. Le premier appel à proposition du projet de développement de 1982 s'adresse entre autres à de potentiels acquéreurs pour le complexe Habitat 67. De 1967 à 1986, tous les travaux d'entretien effectués sur l'immeuble sont exécutés sous la supervision de l'agence de Safdie

→ Société en commandite Complexe d'habitation 67 de 1986 à aujourd'hui

Depuis 1986, la société en commandite qui a fait l'acquisition d'Habitat 67 a mis sur pied une équipe technique permanente et les travaux d'entretien et de réfection témoignent d'un grand respect au caractère original du bâtiment. Outre les réparations faites au béton, qui ont changé ponctuellement l'apparence du matériau, les modifications apportées au complexe concernent surtout les ouvertures, les portes et les châssis de fenêtre. Les nouvelles fenêtres sont en aluminium teint brun foncé, suivant en cela la couleur d'origine, mais leur cadre est plus rigide et plus performant du point de vue thermique. Malgré le retrait d'un meneau aux baies verticales, l'esthétique des fenêtres est toutefois respectée. En outre, des visites guidées sont offertes en saison estivale, du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre.



## 11. Habitat 67



Habitat 67 et Expo-Express, 1967, Collection personnelle Roger La Roche.



À l'arrière, des bassins en paliers avec fontaines : un système de climatisation naturelle, McGill University.



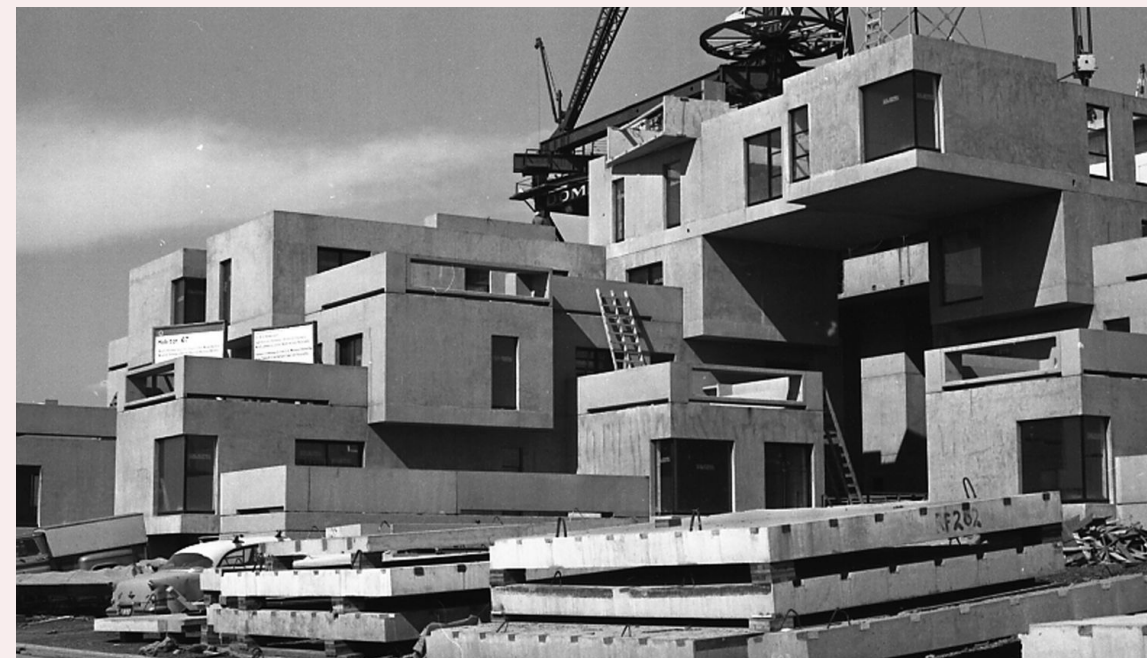
Armature des blocs de béton préfabriqués qui serviront aux appartements d'Habitat 67, 1966-1967, Archives de McGill University.



Armature des blocs de béton préfabriqués, 1966-1967, Archives de McGill University.



Carte postale d'Habitat 67, Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967, 1967, BANQ, 0002631805



Chantier de construction d'Habitat 67, 1966, Henri Rémillard, BANQ, P685,S2,D151



Bloc de béton prêt à être assemblé aux autres unités d'habitation, 1966-1967, Archives de McGill University.

## 11. Habitat (suite)

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

#### TRAVAUX 1

→ **Date : Vers 1891**

CONCEPTEURS : 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 au courant et aux glaces du fleuve Saint-Laurent.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : 1965-1970**

CONCEPTEURS : Moshe Safdie (architecte), David, Barott & Boulva (architectes) et August E. Komendant (ingénieur)

TYPE D'INTERVENTION : Construction du complexe Habitat 67 selon des procédés innovants. Le chantier d'Habitat 67 est difficile tant en raison de la complexité du processus de production et de montage des unités d'habitation que du nombre d'acteurs impliqués. La séquence des opérations de production et de montage des unités préfabriquées illustre à elle seule la complexité du processus. Leur fabrication s'effectue dans une usine construite sur le terrain adjacent, au nord (unité paysagère de la pelouse au pied du pont de la Concorde). La première opération consiste à assembler les armatures métalliques de chacun des modules à l'aide d'un gabarit. Le béton est ensuite coulé sur les armatures enfermées dans un moule en acier, puis mûri à la vapeur afin de contrôler sa qualité et sa couleur. Une fois décoffré, le module – qui est déplacé au moyen d'une grue – passe par plusieurs

opérations : il est nettoyé au jet de sable, post contraint longitudinalement, tapissé intérieurement de matière isolante et équipé de fenêtres et d'une partie des conduites d'eau. Toujours au sol, les modules sont partiellement finis et équipés de cuisines modulaires, conçues de manière à réduire l'entretien (Frigidaire), et de salles de bain préfabriquées faites de coques de fibre de verre moulé (Fiberglas Canada). L'élément complet, dont le poids varie entre 70 et 90 tonnes, est finalement hissé par une grue géante, mis en place et arrimé aux autres unités au moyen de câbles de post-tension. Cette dernière opération comprend aussi la pose du couvercle en béton qui ferme le module. Il ne reste plus qu'à effectuer les raccordements aux divers réseaux et à compléter la finition intérieure.

#### TRAVAUX 4

→ **Date : Depuis 1967**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Réfection ponctuelle du béton extérieur et changement de portes et châssis de fenêtre d'origine pour d'autres, d'allure similaire, mais plus performants.

#### TRAVAUX 5

→ **Date : Depuis 1986**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Ajout sur certaines terrasses de jardins d'hiver, selon un modèle d'aluminium et de verre approuvé par Moshe Safdie, percement de certaines cloisons intérieures afin d'unir des unités entre elles, modification des halls d'entrée et des accès aux rues piétonnes, réfection des planchers de certaines rues piétonnes.

#### TRAVAUX 6

→ **Date : 2007**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Habitat 67 devient un immeuble patrimonial cité par la Ville de Montréal.

#### TRAVAUX 7

→ **Date : 2009**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Habitat 67 devient un immeuble patrimonial classé par le gouvernement du Québec.

#### TRAVAUX 8

→ **Date : 2016-2017**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Mise aux normes et rénovation des unités 1011 et 1012 dans le respect du style d'origine.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Habitat 67 est dans un bon état physique.

### POINTS D'INTÉRÊT :

Habitat 67 est sans contredit le bâtiment phare de la Cité du Havre, reconnu internationalement, et un des plus importants témoins matériels de l'Expo 67. Sa localisation à la Cité du Havre lui permet à la fois d'être visible du Vieux-Port et du parc Jean-Drapeau tout en assurant une certaine quiétude à ses résidents, en retrait des secteurs centraux de la ville. Le fait qu'Habitat 67 soit demeuré fidèle à sa vocation d'origine présente assurément un grand intérêt. Les appartements 1011 et 1012, appartenant à l'architecte Moshe Safdie, ont été récemment rénovés et peuvent être visités. Cet édifice demeure un reflet important de son époque, tant au niveau des matériaux utilisés que des modes de construction et de conception du bâti et du paysage. Le fait que l'enveloppe extérieure d'Habitat 67, son terrain et l'intérieur des unités 1011 et 1012 constituent un immeuble patrimonial classé (2009) et cité (2007) représente également un intérêt.



Depuis l'Expo, les arbres et arbustes des terrasses ont contribué à changer l'image du complexe d'habitation, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

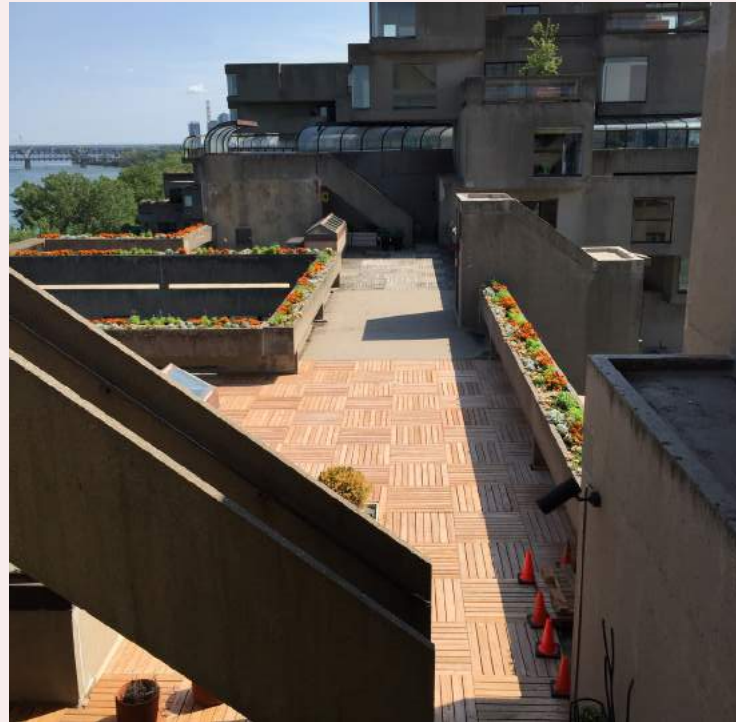


À l'arrière d'Habitat 67, les fontaines sont toujours en fonction. À l'arrière-plan; Tropiques Nord, 2019, Jonathan Cha.



À l'arrière d'Habitat 67 s'allonge une allée bordée de bancs de l'Expo, modèle original de 10 pieds, repeint, 2019, Jonathan Cha.

## 11. Habitat 67 aujourd'hui



Vue d'une terrasse d'Habitat 67, 2019, Guillaume Archambault-Lelièvre



Vue de l'intérieur d'une unité d'habitation visée par le classement patrimonial, 2019, Jonathan Cha.



Habitat 67, vue avant, 2008, Jean-François Rodrigue, Ministère de la Culture et des Communications.



Depuis l'Expo, des massifs de fleurs et d'arbustes ont été ajoutés à l'avant du complexe pour renforcer l'intimité des résidents, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



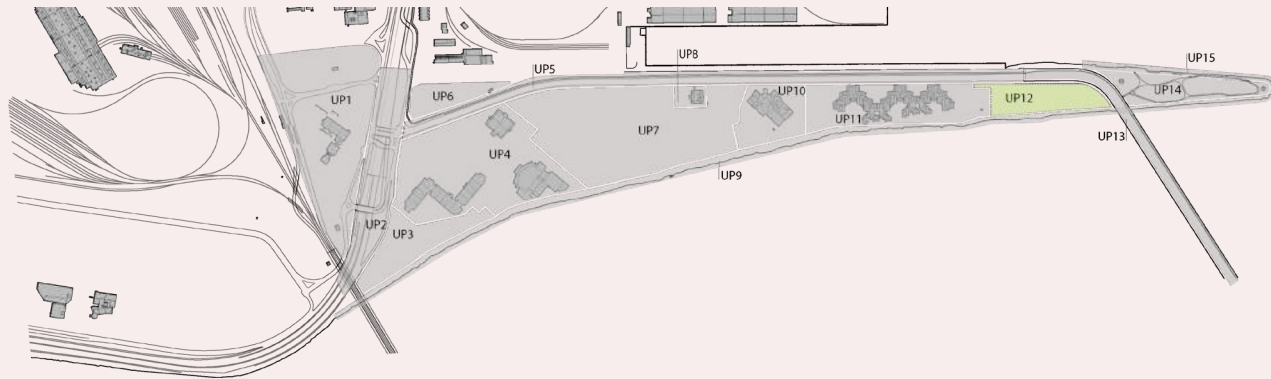
À l'avant, les chemins et les murets de béton ont été préservés depuis l'Expo, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue sur la pointe de la Cité du Havre à partir d'une terrasse du complexe, 2019, Guillaume Archambault-Lelièvre.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 12. Pelouse au pied du pont de la Concorde (Parc de l'Habitat)



### DATE DE CONSTRUCTION INITIALE:

→ 1963-1965

### CONCEPTEURS :

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

### SITUATION PHYSIQUE :

Cette unité paysagère occupe l'espace résiduel entre Habitat 67, au sud, le pont de la Concorde, au nord et à l'ouest, et la berge longeant le fleuve, à l'est.

### DESCRIPTION :

Cette unité est composée d'une pelouse ponctuée de quelques arbres matures et isolés parmi lesquels on retrouve les genres *Acer* et *Pinus*, qui répondent à la canopée instaurée à la pointe de la Cité du Havre lors de l'Expo 67. Le relief relativement plat de l'unité et les arbres distancés les uns des autres en font un espace ouvert aux lignes simples et sans caractère paysager particulier. Néanmoins, sa localisation en fait un site ayant une relation d'exception avec le complexe résidentiel Habitat 67, le parc de Dieppe, le pont de la Concorde et la berge longeant le fleuve.

Zoné « parc » par l'arrondissement de Ville-Marie, le terrain appartenant à la SCHL est toujours ceinturé par des panneaux interdisant l'accès au public. Cet espace vert représente toutefois le seul chemin possible pour les nombreux surfeurs souhaitant accéder à la vague derrière Habitat 67.

### 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, l'unité de paysage de la pelouse au pied du pont de la Concorde porte le nom de « Parc de l'Habitat ». Les plans d'origine réalisés par le consortium Harper et Lantzius proposent un espace vert vallonné composé de sentiers sinueux qui connectent Habitat 67 à la pointe de la Cité du Havre. Toutefois le secteur est utilisé comme lieu d'entreposage et d'usinage dans le contexte de la construction d'Habitat 67. Il est probable que les retards de construction affectant ce pavillon aient rendu l'aménagement du Parc de l'Habitat impossible. En effet, une photographie aérienne de 1969 laisse entrevoir que l'espace est gazonné, plat et sans sentiers sinueux parcourant l'espace. Cet aménagement est demeuré inchangé depuis.

→ SCHL de 1968 à Aujourd'hui

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 d'importants projets de redéveloppement en 1969 et 1982, qui ne verront toutefois pas le jour dans leur forme proposée. En 1980, le site est utilisé par l'artiste Jean Blais, qui y déploie d'immenses cercles concentriques observables depuis les airs. Au début des années 2000, des pourparlers entre la SCHL et la filiale immobilière de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, la CASIM, portent sur un projet de tours résidentielles sur le terrain directement au nord d'Habitat 67. Le *Regroupement pour la sauvegarde du parc de la Cité-du-Havre* s'organise alors pour s'opposer au projet. Les revendications citoyennes sont entendues par la Ville de Montréal, qui attribue un zonage « parc » au terrain situé entre le pont de la Concorde et Habitat 67. Aujourd'hui, le site est vacant, mais entretenu. Il appartient toujours à la société d'État fédérale, qui maintient en place des affiches interdisant l'accès.

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

TRAVAUX 1

→ Date : À partir de 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 au courant et aux glaces du fleuve Saint-Laurent.



L'unité paysagère bordée par la voie d'accès du parc de Dieppe comporte des îlots de *Pinus* typiques des aménagements de l'Expo, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



L'unité paysagère de la pelouse au pied du pont de la Concorde est ceinturée d'écrêteaux interdisant l'accès, 2019, Jonathan Cha.



La bande riveraine plutôt dense offre tout de même des vues sur le tablier du pont de la Concorde et la Biosphère, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

## 12. Pelouse au pied du pont de la Concorde (Parc de l'Habitat)

### TRAVAUX 3

→ **Date : 1965 - 1967**

CONCEPTEURS : Moshe Safdie (architecte), David, Barott & Boulva (architectes) et August E. Komendant (ingénieur)

TYPE D'INTERVENTION : Le site sert d'entreposage et d'usinage dans le contexte du chantier d'Habitat 67. Il est ensuite aménagé sommairement en vue de l'Expo.

### TRAVAUX 4

→ **Date : 2002**

CONCEPTEURS : n/d

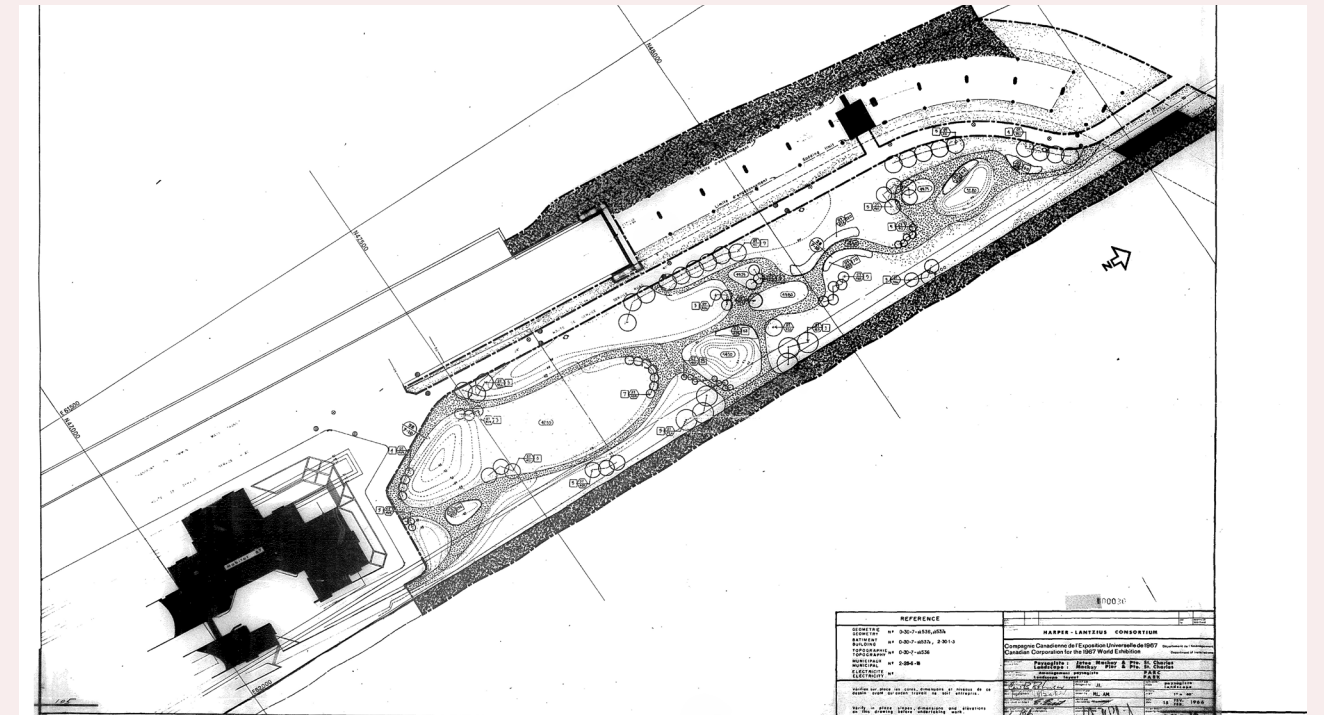
TYPE D'INTERVENTION : Changement de zonage. Le secteur, autrefois résidentiel, se voit dorénavant attribuer le zonage « parc ».

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Le site est vacant, mais entretenu. La pelouse est coupée. Des panneaux en interdisent toujours l'accès.

### POINTS D'INTÉRÊT :

La forte mobilisation citoyenne s'étant opposée au développement immobilier du site témoigne de l'attachement de plusieurs citoyens pour cet espace vert à proximité du fleuve. Il constitue par ailleurs une continuité naturelle du parc de Dieppe, de l'autre côté de la tête du pont de la Concorde. Il permet aussi un accès à la berge longeant le fleuve, qui est fréquentée par les surfeurs. Sa grande pelouse verte plantée de quelques arbres matures isolés contribue au caractère de grand parc de la Cité du Havre.



Plan du Parc de l'Habitat par Harper - Lantzius Consortium, 1966, Bibliothèque et Archives Canada / Fonds de la CCEU / bobine M-1518, réf. 200-15, projet T, © Gouvernement du Canada (extrait).



Landart par Jean Blais, 1980, Fonds Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, BANQ.



Landart par Jean Blais, 1980, Fonds Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, BANQ.



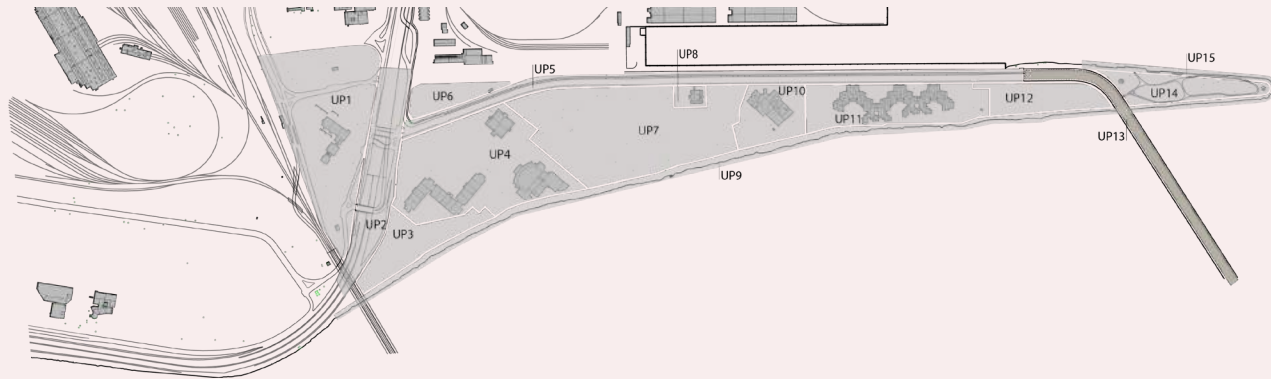
L'unité paysagère accueille une usine durant la construction d'Habitat 67, 1966, Archives de la Ville de Montréal, VM94-Ad127-006.



Vue aérienne du site qu'aurait dû occuper le Parc de l'Habitat, aujourd'hui un espace vert aménagé minimalement, 2019, Google Earth.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 13. Pont de la Concorde



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1964-1965

### CONCEPTEURS :

Beaulieu, Trudeau et associés (ingénieurs conseils),  
Beaulieu-Lambert et Tremblay (architectes)

### SITUATION PHYSIQUE :

Le pont de la Concorde forme une unité paysagère longiligne qui débute à la limite nord de l'avenue Pierre-Dupuy et se prolonge jusqu'à la pointe sud de l'île Sainte-Hélène.

### DESCRIPTION :

Il s'agit d'un pont permanent érigé pour l'Exposition universelle de 1967 afin de relier la Cité du Havre à l'extrémité sud de l'île Sainte-Hélène (entre la Place des Nations et le lac des Cygnes). De type orthotropique, le pont de la Concorde possède cinq travées, est long de 700 mètres, large de 30 mètres et s'élève jusqu'à 15 mètres au-dessus du fleuve. Ses lignes sont simples et bien définies. Le tablier du pont de la Concorde accomode les transport actifs (trottoirs et piste cyclable) et motorisés (deux voies dans chaque direction). Il représente un des principaux liens cyclables entre la Rive-Sud et le centre-ville ainsi que l'unique accès au Casino de Montréal. Il offre des vues impressionnantes sur le fleuve, le parc Jean-Drapeau, les ponts Jacques-Cartier et Victoria, la Cité du Havre, le Vieux-Port et le centre-ville.

Depuis 2007, le pont de la Concorde est visé par le règlement de constitution du site du patrimoine de l'île Sainte-Hélène (Ville de Montréal).

### OCCUPANTS ET USAGES MARQUANTS :

→ **Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1964 à 1967**

Lors de sa conception, le pont de la Concorde doit permettre d'accomoder la voie ferrée de l'Expo-Express (deux voies), les automobilistes (deux routes) et les piétons (deux trottoirs), ce qui explique la largeur de son tablier. De plus, on prévoit, après l'Exposition, relier le pont de la Concorde et le pont des Îles (entre l'île Sainte-Hélène et l'île Notre-Dame) à la Rive-Sud par l'ajout d'un troisième pont au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent. On envisage donc la possibilité que le pont supporte six voies de circulation automobile. Sa largeur permettra d'ailleurs l'aménagement d'un véritable belvédère donnant sur le fleuve, conçu pour se prêter aux promenades grâce à l'installation de bancs, de fleurs et de lampadaires. Le pont est construit deux ans avant la tenue de l'Expo afin de permettre la livraison de matériaux de construction. Il représente, au moment de sa construction, le pont orthotropique en acier le plus long au monde.

→ **Ville de Montréal de 1968 à Aujourd'hui**

Suite à l'Expo, le pont de la Concorde devient la propriété de la Ville de Montréal et sert de voie de circulation, de stationnement et de site de déchargement à neige. Dès 1969, les voies de circulation du pont sont réaménagées dans le contexte du démantèlement de l'Expo-Express à la Cité du Havre. L'Expo-Express demeure en service sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame jusqu'en 1972. Par la suite, les trains inutilisés sont entreposés sur le tablier du pont des îles avant d'être vendus et retirés, entre 1979 et 1980, tout juste avant la tenue des Floralies.

Le *Plan directeur de mise en valeur et de développement du parc des Îles*, publié en 1993, prévoit un réaménagement du pont de la Concorde dans l'intention que la Cité du Havre retrouve sa vocation d'origine de point d'entrée aux îles. Selon cette vision, une piste cyclable relierait la Cité du Havre au parc des Îles (act. parc Jean-Drapeau) en empruntant l'ancienne emprise de l'Expo-Express. Également, un aménagement paysager se poursuivrait sur toute la longueur du pont de la Concorde, dès que le déversement des neiges usées aurait cessé à cet

endroit. Quelques aires de repos seraient aménagées sur le parcours, notamment dans le coude entre l'avenue Pierre-Dupuy et le pont. Un petit belvédère serait aménagé à l'entrée du pont, ainsi qu'une rampe qui permettrait aux piétons de rejoindre le parc de la Cité-du-Havre (act. parc de Dieppe), situé en dessous. De tous ces aménagements projetés, seule la piste cyclable a été réalisée.



Vue sur l'île Saint-Hélène à partir du trottoir du pont de la Concorde, Archives de la Ville de Montréal, 2018, Jonathan Cha.



Vue vers la ville à partir de la piste cyclable du pont de la Concorde, 2018, Jonathan Cha.

## 13. Pont de la Concorde (suite)

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

#### TRAVAUX 1

→ **Date : 1964-1965**

CONCEPTEURS : Beaulieu, Trudeau et associés (ingénieurs conseils), Beaulieu-Lambert et Tremblay (architectes).

TYPE D'INTERVENTION : Construction d'un pont reliant la Cité du Havre à l'île Sainte-Hélène et servant d'emprise à l'Expo-Express.

#### TRAVAUX 2

→ **Date : Depuis 1969**

Concepteurs : n/d

Type d'intervention : Réaménagement des voies de circulation, modification des garde-corps, des surfaces asphaltées, des luminaires, etc.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : Vers 1975**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Réaménagement des installations sur le pont de la Concorde.

#### TRAVAUX 4

→ **Date : Vers 1993**

Concepteurs : n/d

Type d'intervention : Ajout d'une piste cyclable sur le pont de la Concorde. L'infrastructure cycliste dédiée est séparée des voies de circulation par des murets de bétons.

#### TRAVAUX 5

→ **Date : Vers 1997**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Réfection majeure du pont (restauration de la structure et de l'asphalte.)

#### TRAVAUX 6

→ **Date : 2007**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Constitution du site du patrimoine de l'île Sainte-Hélène par la Ville de Montréal, dont fait partie le pont de la Concorde.

#### TRAVAUX 6

→ **Date : 2019**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Réfection de la structure du pont de la Concorde. Asphaltage.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Le pont démontre des signes de vieillissement: les trottoirs sont abîmés et le béton des différentes parties du pont s'effrite par endroits. Des travaux d'asphalte ont lieu en avril 2019. Des travaux liés à la structure doivent être réalisés.

### POINTS D'INTÉRÊT :

L'intérêt patrimonial du pont de la Concorde est reconnu par le Règlement sur la constitution du site du patrimoine de l'île-Sainte-Hélène (07-036). Son rôle de voie d'accès à l'Expo 67 en fait aussi une infrastructure d'intérêt. Aujourd'hui, sa fonction de circulation demeure importante, tant pour les véhicules motorisés que pour les vélos empruntant le lien cyclable entre Montréal et la Rive-Sud. Les vues qu'il offre sur Montréal et la Rive-Sud en font un endroit au fort potentiel scénique, mais ses aménagements ne permettent pas d'en bénéficier avec confort.



Construction du pont de la Concorde, 1964, Archives de la Ville de Montréal, VM94-EX35-017.



Construction du tablier, vers 1965, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B14-001.



Le pont est utilisé à l'occasion comme stationnement, 1977, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B220-058.



Les trains de l'Expo-Express sont entreposés sur le pont des Îles en attendant leur revente, 1977, VM94-B220-023.

### 13. Pont de la Concorde



Déchargement de la neige directement dans le fleuve, 1978, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B229-013 (gauche), VM94-B229-019 (droite).



Quai de déchargement pour les camions à neige, 1978, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B248-085.



Les rails maintenant retirés, le pont de la Concorde porte des mâts à drapeaux, 1988, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B268-060.



### 13. Pont de la Concorde aujourd'hui



Vue sur le pont de la Concorde à partir de la navette fluviale, 2019, Jonathan Cha.



Stationnement sous le tablier du pont, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue sur le Vieux-Port de Montréal à partir du tablier du pont de la Concorde, 2018, Jonathan Cha.



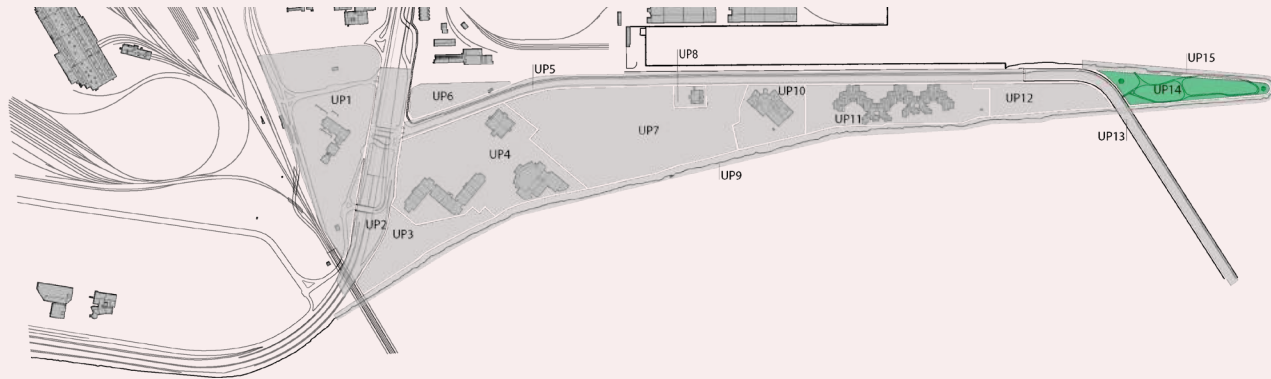
Vue à partir du tablier du pont de la Concorde vers le pont Jacques-Cartier, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Entrée sombre et peu invitante du parc de Dieppe, aménagée particulièrement pour les véhicules, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 14. Parc de Dieppe (Pointe du Havre)



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1963-1966

### CONCEPTEURS :

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

### SITUATION PHYSIQUE :

L'unité paysagère du parc de Dieppe est située à la pointe de la Cité du Havre, au nord du pont de la Concorde.

### DESCRIPTION :

Le parc de Dieppe est un parc de 7 hectares, plutôt linéaire, qui s'étend sur l'extrémité de la Cité du Havre. Au cœur du Saint-Laurent, il offre une vue panoramique sur le Vieux-Port, le pont Jacques-Cartier et l'île Sainte-Hélène. Il est composé d'un réseau de sentiers sinueux et de parterres gazonnés, abondamment plantés d'arbres et ponctués de mobilier aux teintes rouges. Le parc de Dieppe est également parcouru par une piste cyclable en berge. Les sentiers mènent à un belvédère, à la pointe, disposé en hauteur par rapport au reste du parc et permettant de profiter des vues. Le parc de Dieppe se distingue du reste de la Cité du Havre puisqu'il offre la possibilité de descendre près du niveau de l'eau et d'avoir une proximité avec le fleuve. La végétation est généralement bien contrôlée dans l'ensemble de l'unité paysagère et se compose de massifs de Pinus, d'Acer et de Fraxinus, ces derniers étant présentement traités aux biopesticides contre l'agrile du frêne. Non loin du belvédère, on peut encore aujourd'hui observer l'ancrage au sol des mâts érigés à cet endroit lors de l'Expo 67.

### 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. Afin de tirer profit du site exceptionnel que représente l'extrémité de la jetée agrandie, les responsables de l'Exposition proposent l'aménagement d'un palais d'honneur sur la pointe de la Cité du Havre. Un tel équipement abriterait trois restaurants gastronomiques ainsi que les appartements du commissaire général de l'Exposition, d'une partie de ses employés et des chefs d'État et invités de marque visitant l'Expo. Des salles de réception, des salons privés ainsi qu'un quai à usage restreint seraient également inclus dans le projet. Faute de fonds et d'intérêt des restaurateurs, ce projet sera toutefois abandonné et une vision plus modeste sera proposée. Il s'agira cette fois d'une résidence officielle pour le commissaire général, incluant des installations

lui permettant de recevoir de 300 à 400 invités ainsi que les chefs d'État lors de leur visite officielle. Trop coûteux, ce projet tombera également à l'eau. Finalement, un dernier appel d'offres sera lancé pour la construction d'un simple lieu de réception, mais celui-ci ne verra jamais le jour. Sans projet particulier d'aménagement, la pointe de la Cité du Havre demeurera dégagée durant toute la période de l'Exposition. L'espace sera ouvert, gazonné et parcouru par un sentier de terre battue. L'utilisation de formes courbes est préconisée pour tracer le sentier du « Parc de la Pointe du Havre », comme on l'appelle à l'époque. Conçue pour proposer des expériences variées, l'allée s'élargit par endroits pour créer des espaces d'arrêt et se divise ensuite pour s'approcher de l'eau. Le Parc de la Pointe du Havre est accessible par un passage sous le pont de la Concorde, aménagement ayant perduré dans le temps. Le centre du parc est marqué par une place d'honneur surmontée de grands mâts. À l'époque d'Expo, le relief de cet espace vert est plat.

→ **SCHL de 1968 à c. 1980**

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 d'importants projets de redéveloppement en 1969 et 1982, qui ne verront toutefois pas le jour dans leur forme proposée. En 1980, le site est utilisé par l'artiste Jean Blais, qui y déploie d'immenses cercles concentriques observables depuis les airs.

→ **Société du Vieux-Port de Montréal c. 1980 à c. 2000**

La gestion du Parc de la Pointe du Havre est transférée à la Société du Vieux-Port de Montréal suite à la création de cette dernière, en 1981. En 1986, l'organisme nouvellement créé procède au réaménagement du parc. Des terrasses en rive offrent maintenant aux visiteurs des panoramas sur la ville, une piste cyclable parcourt le site en longueur et des buttes sont créées çà et là, créant pour le promeneur des effets de surprise au détour d'un sentier. Un pavillon de service et un belvédère, tous deux de forme hexagonale, sont construits et du mobilier

est installé. Seuls certains mâts datant de l'Expo sont conservés et demeureront en place jusqu'en 2008. Le parc prend le nom de « parc de la Cité-du-Havre » le 24 janvier 1992.



Entrée du parc de Dieppe, 2019, Jonathan Cha.



Aires de pique-nique à travers une topographie accentuée, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

## 14. Parc de Dieppe (Pointe du Havre) suite

### → Ville de Montréal c. 2000 à Aujourd'hui

Le parc de la Cité-du-Havre est transféré à la Ville de Montréal au tournant des années 2000. En 2017, le parc est renommé « parc de Dieppe » en commémoration du 75<sup>e</sup> anniversaire du raid de Dieppe, en France, lors duquel 913 Canadiens ont perdu la vie. Le parc de la Cité-du-Havre (act. parc de Dieppe) a été choisi comme lieu de commémoration militaire entre autres parce que sa situation riveraine rappelle celle de la plage de Dieppe, où le débarquement allié s'est déroulé.

À l'été 2018, le parc accueille le *Start up Fest*, un événement pour jeunes entrepreneurs. L'accès au site est assuré à partir du Vieux-Port par des navettes fluviales qui accostent au quai situé en contrebas du pont. Malgré sa petite taille, le parc de Dieppe s'inscrit dans le réseau des grands parcs de la Ville de Montréal. Le 8 février 2018, le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal annonce le réaménagement de la pointe du parc de Dieppe.

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

#### TRAVAUX 1

##### → Date : Vers 1891

CONCEPTEUR : Commission du Havre de Montréal

TYPE D'INTERVENTION : Construction du quai de Garde, un 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 et allongement de la digue pour l'Expo 67 en s'assurant que les berges puissent résister au courant et aux glaces du fleuve Saint-Laurent.

#### TRAVAUX 3

##### → Date : 1966-1967

CONCEPTEUR : Harper-Lantzius consortium

TYPE D'INTERVENTION : Aménagement d'un sentier sinueux qui forme une boucle à la Pointe du Havre. Plantation d'arbres en îlots (Acer rubrum, Fraxinus americana et Pinus Sylvestris). Installation d'une place d'honneur surmontée de six grands mâts à drapeau de 70 pieds.

#### TRAVAUX 4

##### → Date : 1980

CONCEPTEURS : Jean Blais

TYPE D'INTERVENTION : Land art; intervention artistique éphémère.

#### TRAVAUX 5

##### → Date : 1985-1986

CONCEPTEURS : Jacques Beaulieu et Marc Roger, Pluram inc.

TYPE D'INTERVENTION : Réaménagement du Parc de la Pointe du Havre. La topographie est revisitée, des buttes plantées sont aménagées, des kiosques et du mobilier sont installés. Création d'ouvrages de soutènement sur lesquels reposent un quai, un belvédère et un sentier se rendant à la pointe. Quatre des six mâts d'origine sont conservés, à proximité du belvédère situé à la pointe du parc.

#### TRAVAUX 6

##### → Date : Vers 2008

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Retrait des mâts datant de l'Expo.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

Si l'on exclut les aménagements en berge (unité de paysage de la berge de la pointe de la Cité du Havre), le parc de Dieppe est en bon état. La piste cyclable, les sentiers et le mobilier sont dans un état convenable. Le pavillon de service est fonctionnel de même que le belvédère d'observation, à la pointe. La canopée se porte bien, exception faite aux frênes atteints de l'agrile du frêne.

### POINTS D'INTÉRÊT :

Malgré sa petite superficie de 7 hectares, le parc de Dieppe s'inscrit dans le réseau des grands parcs de la Ville de Montréal et bénéficie d'une localisation exceptionnelle dans la ville. Le parc offre des vues remarquables vers le port, le pont Jacques-Cartier et l'île Sainte-Hélène. On y retrouve également l'ancrage de certains des mâts de l'Expo, à proximité du belvédère.

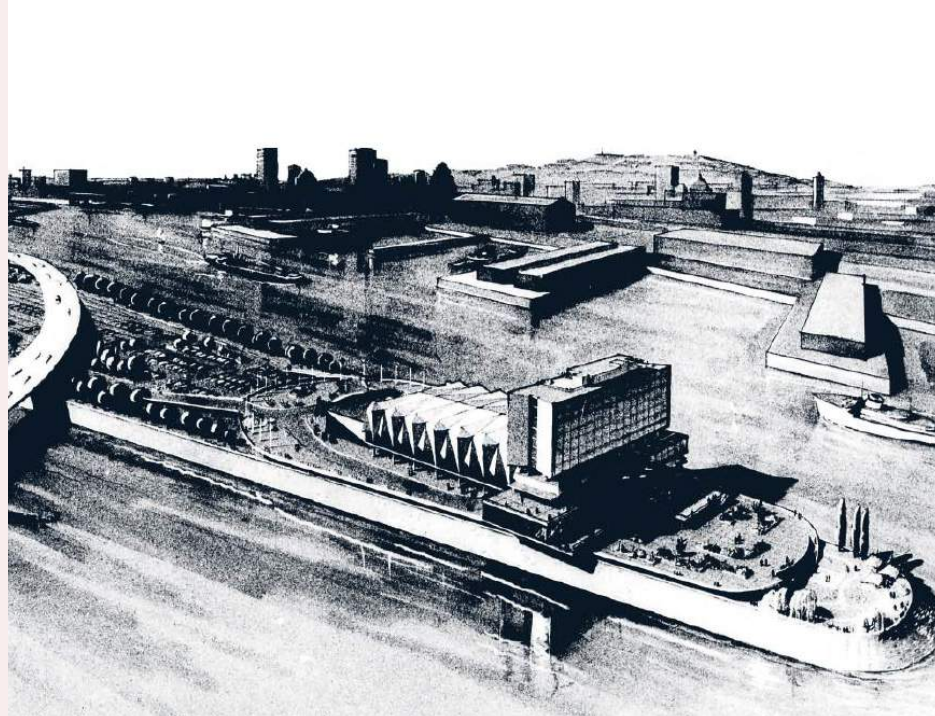


Vue sur Montréal à partir de la rive ouest du parc de Dieppe, 2019, Ariane Malo-Sauvé.

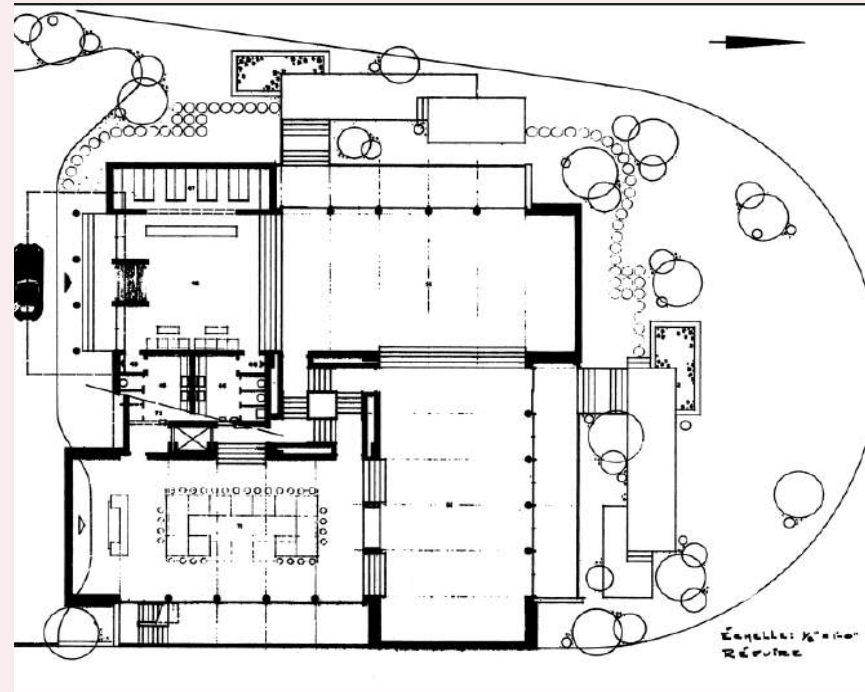


Vue sur Montréal à partir de la rive ouest du parc de Dieppe, 2019, Jonathan Cha.

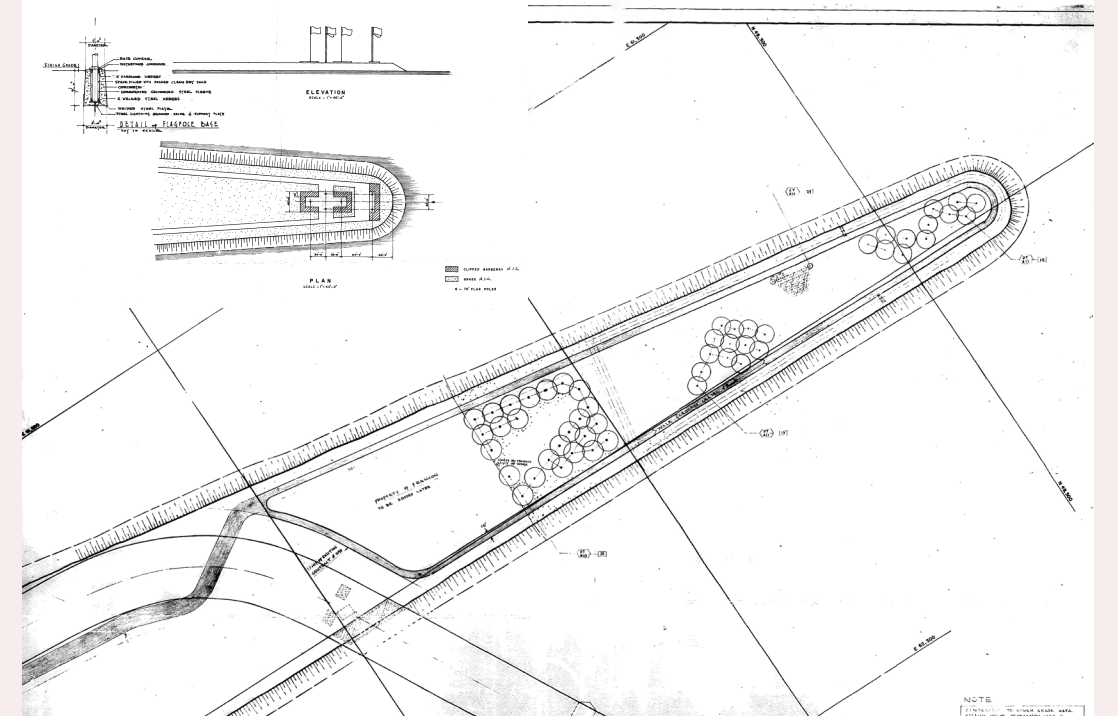
## 14. Parc de Dieppe (Pointe du Havre)



Projet de palais d'honneur, Vers 1965, projet de Greenspoon, Frienlander & Dunne.



Projet de pavillon d'honneur, Vers 1965, Janos Keresztes.



La Pointe du Havre, Harper - Lantzius Consortium, 1966, Bibliothèque et Archives Canada /Fonds de la CCEU/© Gouvernement du Canada (extrait).



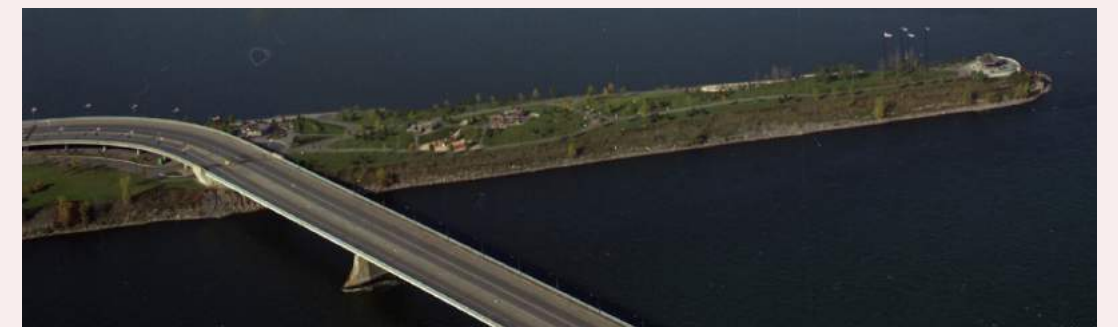
Construction de la pointe de la Cité du Havre, 1964, Archives de la Ville de Montréal, VM94-Ad22-015.



L'aménagement initial de l'Expo était toujours présent en 1974, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B119-011.



En haut : Vue aérienne du Parc de la Pointe du Havre, 1985, Photothèque de la Ville de Montréal.



En bas : Réaménagement du Parc de la Pointe du Havre, 1987, Archives de la Ville de Montréal, VM94-B266-048.

## 14. Parc de Dieppe (Pointe du Havre)



Belvédère au point haut du parc de Dieppe, datant du réaménagement de 1985, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Près du pavillon de service, une terrasse aménagée en aire de pique-nique, 2019, Jonathan Cha.



Piste cyclable et topographie dans le parc de Dieppe, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Vue du belvédère aménagé sur la pointe, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



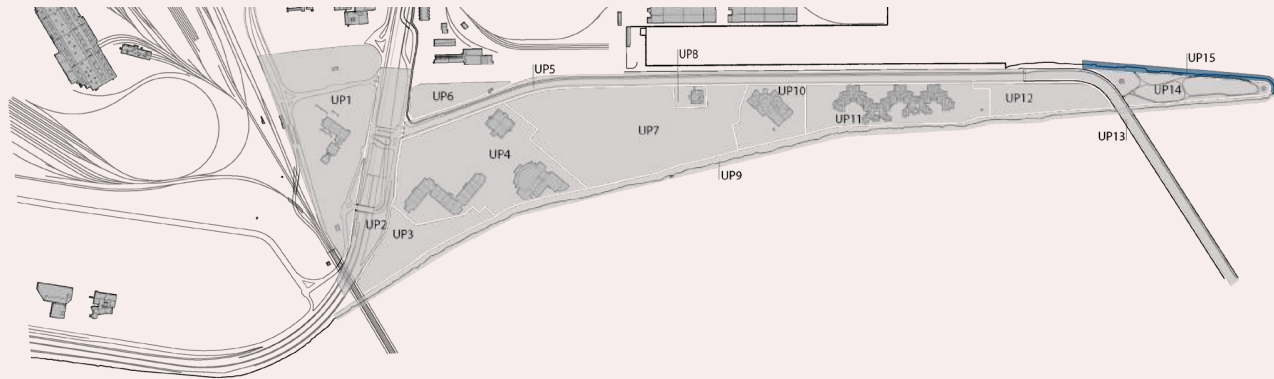
Entrée du parc de Dieppe, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Assises des mâts datant de l'Expo et étant demeurés en place suite au réaménagement des années 1985-1986, 2019, Guillaume Archambault-Lelièvre.

# UNITÉ PAYSAGÈRE

## 15. Berge de la pointe de la Cité du Havre



### DATE DE CONSTRUCTION :

→ 1985-1986

### CONCEPTEURS :

Jacques Beaulieu et Marc Roger, Pluram inc.

### SITUATION PHYSIQUE :

La berge de la pointe de la Cité du Havre se déploie à l'ouest et au nord du parc de Dieppe.

### DESCRIPTION :

Cette unité paysagère est composée d'un quai bétonné au sud, principalement utilisé comme belvédère, et d'un sentier descendant vers la pointe nord, permettant une certaine proximité à l'eau. La berge est aménagée et stabilisée de manière artificielle et présente plusieurs affaissements. Un sentier asphalté et fissuré est encadré par des enrochements et des murs de gabions dans lesquels une végétation spontanée a élu domicile. Néanmoins, elle demeure éparsée, ce qui offre une vue remarquable sur Montréal et l'île Sainte-Hélène. Quelques spécimens de peupliers matures semblent s'être implantés depuis plusieurs décennies et plusieurs plantes herbacées contribuent à la végétalisation de la berge, qui est à l'origine totalement minéralisée. Puisque le sentier de la berge se termine à la pointe, il est très peu utilisé comme promenade, mais plutôt comme site de pêche récréative. Le rapport à l'eau est limité par différents types de garde-corps tels que des murets de béton, des bollards et des chaînes d'acier. On note aussi la présence de mobilier pour contempler le port, la ville et le pont Jacques-Cartier. Depuis récemment, le sentier en contrebas du parc de Dieppe est condamné.

### 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 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. Suite aux travaux de remblai et de stabilisation des berges artificielles, aucune plantation n'est effectuée sur les rives de la Cité du Havre. La berge demeure rocailleuse et non aménagée et offre une vue ouverte sur le fleuve et ses environs métropolitains.

→ **SCHL de 1968 à c. 1980**

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 d'importants projets de redéveloppement en 1969 et 1982, qui ne verront toutefois pas le jour dans leur forme proposée. Comme la Cité du Havre ne fait plus partie de l'exposition Terre des Hommes à partir de 1968, le site est délaissé et la berge rocailleuse, non entretenue.

→ **Société du Vieux-Port de Montréal c. 1980 à c. 2000**

Nommé à l'époque le « Parc de la Pointe du Havre », le parc est réaménagé en 1986 et ne conserve pas de traces de l'aménagement minimaliste qui occupe la pointe pendant l'Expo, excepté certains mâts. Les aménagements incluent des ouvrages de soutènement sur lesquels reposent un quai, un belvédère et un sentier se rendant à la pointe nord. Ce réaménagement donne un accès à l'eau et une proximité qui ne se retrouve pas ailleurs sur la Cité du Havre. Le parc devient le « parc de la Cité-du-Havre » le 24 janvier 1992.

→ **Ville de Montréal c. 2000 à Aujourd'hui**

Le parc de la Cité du Havre est transféré à la Ville de Montréal au tournant des années 2000. En 2017, le parc est renommé « parc de Dieppe » en commémoration du 75e anniversaire du raid de Dieppe, en France, lors duquel 913 Canadiens ont perdu la vie. Le parc de la Cité-du-Havre (act. parc de Dieppe) a été choisi comme lieu de commémoration militaire entre autres parce que sa situation riveraine rappelle celle de la plage de Dieppe où le débarquement allié s'est déroulé.

À l'été 2018, le parc de Dieppe accueille le *Start up Fest*, un événement pour jeunes entrepreneurs. L'accès au site est assuré à partir du Vieux-Port par des navettes qui accostent au quai situé au sud de la berge de la pointe de la Cité du Havre. Le parc de Dieppe s'inscrit dans le réseau des grands parcs de la Ville de Montréal. Le 8 février 2018, le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal annonce le réaménagement de la pointe du parc de Dieppe. Pour des raisons de sécurité, le sentier en contrebas de la rive est tout de même condamné depuis quelque temps.



Sentier de béton bitumineux de la berge de la pointe du parc de Dieppe qui fait face au Vieux-Port de Montréal, 2019, Ariane Malo-Sauvé

## 15. Berge de la pointe de la Cité du Havre (suite)

### MODIFICATIONS MARQUANTES :

#### TRAVAUX 1

→ **Date : 1891**

CONCEPTEURS : 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 et allongement de la digue pour l'Expo 67 en s'assurant que les berges puissent résister au courant et aux glaces du fleuve Saint-Laurent.

#### TRAVAUX 3

→ **Date : 1985-1986**

CONCEPTEURS : Jacques Beaulieu et Marc Roger, Pluram inc.

TYPE D'INTERVENTION : Réaménagement du parc de la Cité du Havre et création d'ouvrages de soutènement sur lesquels reposent un quai, un belvédère et un sentier se rendant à la pointe nord. Ce réaménagement donne un accès à l'eau et une proximité qui ne se retrouvent pas ailleurs sur la Cité du Havre.

#### TRAVAUX 4

→ **Date : 2019**

CONCEPTEURS : n/d

TYPE D'INTERVENTION : Le sentier en contrebas du parc de Dieppe est condamné. Des travaux sont annoncés depuis 2018 par le Service des grands parcs de la Ville de Montréal.

### ÉTAT PHYSIQUE ACTUEL :

L'unité de paysage de la berge de la pointe de la Cité du Havre, y compris ses infrastructures et la végétation qui s'y trouve, présente un état de délabrement avancé. Les sentiers fissurés accentuent la présence d'herbacées opportunistes et contribuent à l'image d'un secteur du parc à l'abandon. Les ouvrages de soutènement sont préoccupants et s'affaissent vers le fleuve, de même que le sentier de la pointe nord qui s'effrite. Ce dernier est d'ailleurs condamné depuis quelque temps pour des raisons de sécurité.

### POINTS D'INTÉRÊT :

L'unité paysagère de la berge de la pointe de la Cité du Havre est l'unique secteur de la péninsule qui permet une proximité à l'eau aménagée formellement, ce qui en fait un site d'importance. On y retrouve des vues ouvertes vers Montréal, le pont Jacques-Cartier et l'île Sainte-Hélène. On y retrouve également un quai permettant aux bateaux d'accoster, bien que celui-ci soit en très mauvais état. La berge de la pointe est également un site de prédilection pour les pêcheurs.



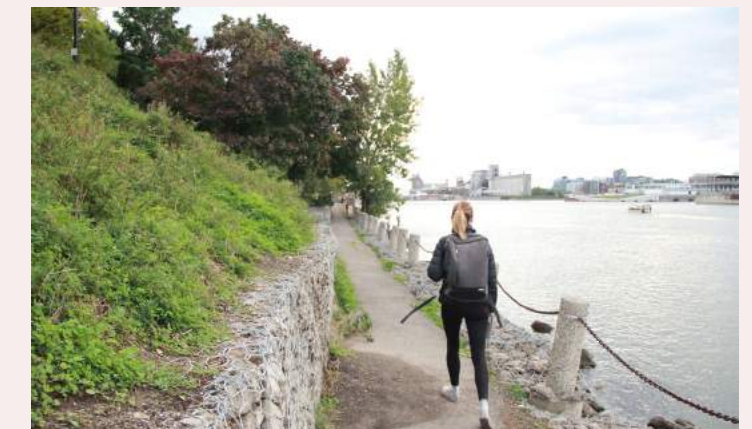
Pêcheur sur la berge de la pointe de la Cité du Havre, 2019, Jonathan Cha.



Pêcheur à l'extrémité de la Cité du Havre et, à l'arrière-plan, le pont de la Concorde, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Sentier qui permet un rapprochement avec l'eau, mais dont les ouvrages de soutènement s'affaissent, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Sentier qui permet un rapprochement avec l'eau, mais dont les ouvrages de soutènement s'affaissent, 2019, Ariane Malo-Sauvé.



Piste cyclable en berge, 2019, Jonathan Cha.



Vue sur la berge de la pointe de la Cité du Havre à partir de la navette fluviale, 2019, Jonathan Cha.

# BIBLIOGRAPHIE

ARTEAU, Richard (2004), Le Havre de Montréal, l'état des lieux. La ville et son fleuve, analyse du territoire et enjeux d'aménagement, Société du Havre de Montréal.

ARTEAU, Richard (2004), Le Havre de Montréal, Vision 2025 : la ville et son fleuve, une proposition pour l'avenir, Société du Havre de Montréal.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, (2019), Projet de construction du poste des Irlandais à 315-25 kV à Montréal, repéré à : [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Poste\\_Irlandais/index.htm](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Poste_Irlandais/index.htm).

Benessaïed, Karim (2013), « La Société du Havre sera démantelée », La Presse, repéré à : <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201301/24/01-4614716-la-societe-du-havre-sera-demantelee.php>.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON (1991), Voies de fer et voies d'eau: Le patrimoine de Montréal, Quartiers du Sud-Ouest, collection Pignon sur rue, Montréal, Guérin littérature.

CHARLEBOIS, Catherine et LINTEAU, Paul-André (2014), Quartiers disparus: Red Light, Faubourg à m'lasse, Goose Village, Montréal, Les Éditions Cardinal.

CHOLETTE, Paul (1966), « Montréal 66 », Magazine Montréal. vol. 3, no-9, septembre.

CIVILITI + LAFONTAINE et SOUCI. (2017). Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington, Rapport final. OCPM. Secteur Bridge-Bonaventure.

CIVILITI + VLAN PAYSAGE, (2018), L'espace de commémoration du Black Rock, Présentation de la démarche de concertation du comité de travail. OCPM. Secteur Bridge-Bonaventure.

Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967 (1967), Plan souvenir officiel Expo 67, Archives de la Société du parc Jean-Drapeau.

Compagnie de la Baie d'Hudson (2016), La Maison Olympique, Expo 67, repéré à : <http://www.patrimoinehbc.ca/fr/histoire/histoire-sociale/la-maison-olympique-expo-67>.

DESJARDINS, Pauline (2007), Le Vieux-Port de Montréal, Montréal, Les Éditions de l'Homme.

Laboratoire de recherche sur l'architecture moderne et le design, École de design, UQÀM (2005 et 2007), Étude patrimoniale sur les témoins matériels de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967.

LA ROCHE, Roger (2014), Pavillons thématiques; l'Homme dans la Cité, l'Homme et la santé.

LA ROCHE, Roger (2015), Transport; Expo-Express.

LA ROCHE, Roger (2016), Pavillon non-construit; Palais d'honneur.

LAUZON, Gilles (2014), Pointe-Saint-Charles: l'urbanisation d'un quartier ouvrier de Montréal, 1840-1930, Québec, Les éditions du Septentrion.

LEMAIRE, Philippe (2001), Les expositions universelles, repéré à <https://www.worldfairs.info/s>

LÉPINE, Philippe. (2017). Huffingtonpost Québec. Intrusion dans le fastueux complexe Tropiques Nord à Montréal. Repéré à [https://quebec.huffingtonpost.ca/2017/04/19/visite-tropiques-nord-montreal\\_n\\_16099576.html](https://quebec.huffingtonpost.ca/2017/04/19/visite-tropiques-nord-montreal_n_16099576.html)

MARSAN, Jean-Claude (2016), Montréal en évolution; quatre siècles d'architecture et d'aménagement, 4e édition, Québec, Presses de l'Université du Québec.

Montreal Irish Memorial Park Foundation Inc. 2015. Site internet de la Fondation du Parc du Monument irlandais de Montréal. Repéré à: <http://www.montrealirishmonument.com/fr>

NOËL, Julie (2017)., L'immigration irlandaise avant et après la Grande Famine, Centre d'histoire de Montréal, repéré à <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/limmigration-irlandaise-avant-et-apres-la-grande-famine>.

Société canadienne d'hypothèques et de logement (1969), Cité du Havre.

Société canadienne d'hypothèques et de logement (1982), Cité du Havre : Proposal call, first stage.

Société du Havre de Montréal, (2005), L'autoroute Bonaventure, vision 2025, synthèse des études du projet de réaménagement. BAnQ

Société du Havre de Montréal, (2006), Le Havre de Montréal : Rapport final et recommandations. Repéré à : <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/3b4.pdf>

Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles. s.d. Gardien du pont Victoria: Le roc irlandais. Repéré à: [http://www.shpsc.org/Roc\\_Irlandais.pdf](http://www.shpsc.org/Roc_Irlandais.pdf)

SCHOENAUER, Norbert (2008), « Victor Prus », L'encyclopédie Canadienne, repéré à : <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/prus-victor-marius>.

Ville de Montréal, (2019), Bridge-Bonaventure, document d'information. OCPM. Secteur Bridge-Bonaventure.

Ville de Montréal (s.d.), Répertoire Historique des toponymes montréalais, repéré à : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=1560,11245605&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=1560,11245605&_dad=portal&_schema=PORTAL).



