



■ MÉMOIRE

La Cité du Havre Un trésor négligé

déposé devant

**l'Office de consultation
publique de Montréal**

dans le cadre de la

**Consultation publique sur le
secteur Bridge-Bonaventure**

Septembre 2019



■ INTRODUCTION

Le patrimoine bâti, archéologique et paysager ainsi que les parcours d'entrée de ville constituent les assises du renouvellement économique et urbain du secteur. Un renouvellement axé sur un environnement sain, des aménagements de qualité et une mobilité active.

— « Bridge-Bonaventure », document d'information, OCPM, mars 2019, p. 24.

Photo page couverture : Cité du Havre, 2019. Google Earth

La Cité du Havre est un véritable joyau de Montréal. Elle propose des vues uniques sur la ville et l'industrie portuaire, héberge des édifices du patrimoine moderne exceptionnels ainsi que des parcs qui sont les seuls vrais espaces verts de tout le secteur Bridge-Bonaventure. D'ailleurs, nous ne sommes pas les seuls à l'apprécier : des milliers de touristes la visitent chaque année et transmettent par la suite leur enthousiasme sur tous les réseaux.

Nous, les résident.es d'Habitat 67 et de Tropiques Nord¹, sommes heureux et privilégiés de vivre à la Cité du Havre et c'est pourquoi nous entretenons avec soin nos immeubles et nos espaces verts.

Cependant, depuis quelque temps, nous constatons que notre environnement se détériore et que les infrastructures publiques ont été passablement négligées.

La consultation qu'entreprend l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur le secteur Bridge-Bonaventure est une occasion formidable pour nous de réfléchir et de proposer des solutions aux problèmes que rencontre la Cité du Havre.

Nous souhaitons, dans ce mémoire, rappeler le rôle unique de la Cité du Havre en tant que témoin et site de l'histoire culturelle et sociale moderne de Montréal, du Québec et du Canada, et accorder une attention particulière à son patrimoine architectural et naturel, qui constitue un attrait touristique de premier plan et une contribution exceptionnelle à la qualité de vie à Montréal.

Nous ferons valoir sa spécificité et ses besoins, de même que les solutions que nous proposons pour lui redonner son lustre perdu.

Jean Saine, MBA
Président d'Habitat 67

Alain Perez
Président du syndicat des
copropriétaires de Tropiques Nord

¹ Les résident.es de Profil-O nous ont fait savoir que notre mémoire « *identifie bien les problématiques vécues à la Cité-du-Havre et présente des recommandations pertinentes* ». Cependant, ils préférèrent présenter leur propre mémoire à l'OCPM.

Sommaire

- 4 Résumé des recommandations
- 5 Carte
Les unités paysagères de la Cité du Havre
- 6 Carte
Les bâtiments et œuvres d'art
- 7 Carte
Désenclavement sud de la Cité du Havre
- 8 Son histoire
- 9 Ses caractéristiques
- Problématiques et recommandations
- 10 La circulation
- 14 Les espaces verts
- 16 Le patrimoine bâti
- 18 L'embellissement
- 20 Générique

■ RÉSUMÉ

Recommandations

DÉSENCLAVER LA CITÉ DU HAVRE ET FACILITER LA CIRCULATION AUTOMOBILE, CYCLISTE ET PIÉTONNIÈRE

1. En cas de mesures de mitigation de la circulation dans le parc Jean-Drapeau, préserver la possibilité des résident.es et du personnel de la Cité du Havre de circuler par le pont Jacques-Cartier.
2. Rouvrir le passage sous voie de la rue des Irlandais pour faciliter la circulation portuaire et industrielle et désengorger celle de la Cité du Havre.
3. Créer un sentier pédestre le long de l'avenue Pierre-Dupuy avec des belvédères d'observation de la ville, muni de feux piétons avec boutons d'appel pour faciliter le passage d'un côté à l'autre de l'avenue et pourvu de poubelles pour s'assurer de la propreté des lieux.
4. Créer une piste cyclable et piétonnière sous l'autoroute Bonaventure surélevée, depuis l'avenue Pierre-Dupuy jusqu'à la rue Mill, pour relier la Cité du Havre aux trottoirs de la rue Mill et à la piste cyclable du canal de Lachine. Aménager un trottoir ou un espace public piétonnier rue des Irlandais.

VALORISER LES ESPACES VERTS

5. Attribuer au parc-vestiges une vocation de parc, l'aménager en parc de sculptures et d'artéfacts liés à Expo 67 et l'entretenir correctement.

REMETTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BÂTI

6. Remettre en état l'ancien Musée d'art contemporain et l'ouvrir aux projets culturels et sociaux du secteur; le protéger en le classant monument historique.

ENTREtenir LES PROPRIÉTÉS INSTITUTIONNELLES

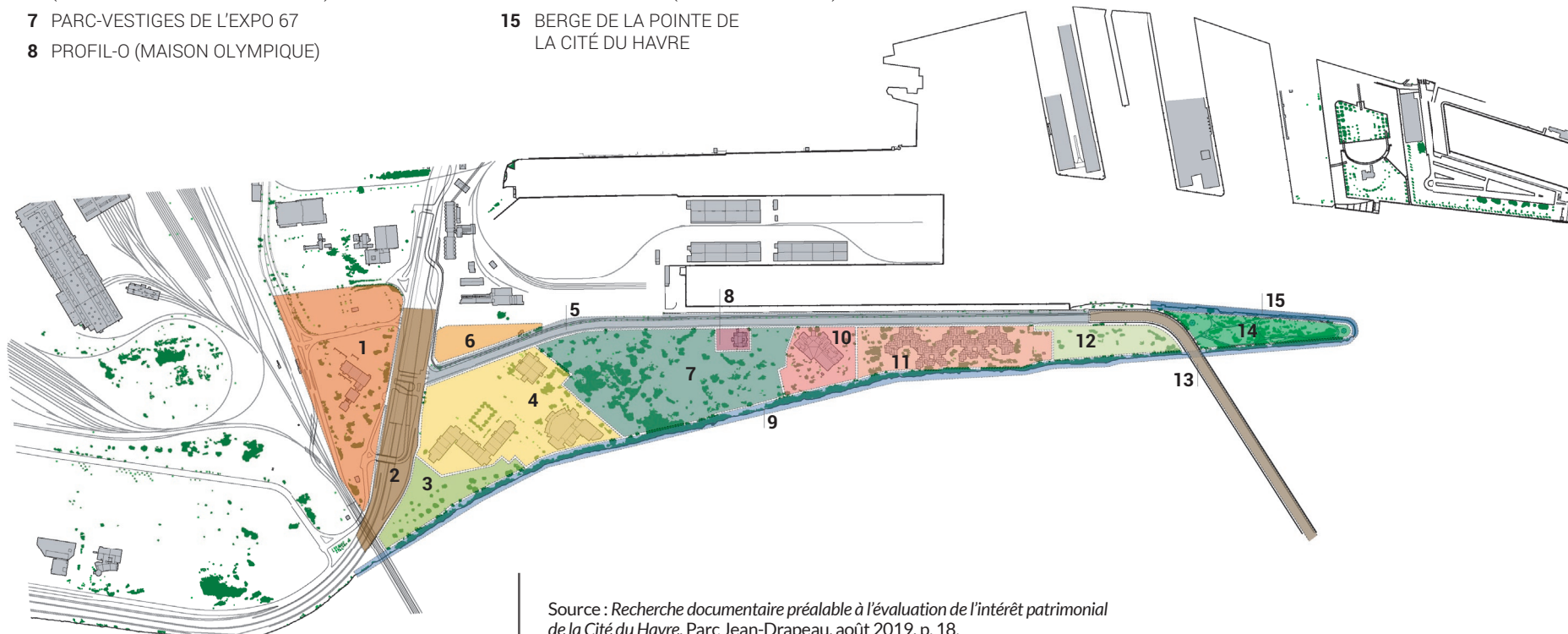
7. Remettre en état et entretenir correctement les propriétés institutionnelles de la Cité du Havre :
 - a. Revoir l'entrée de l'avenue Pierre-Dupuy en sous-voie de l'autoroute Bonaventure, encombrée et clôturée.
 - b. Améliorer l'esthétique des stationnements du Casino et appliquer des mesures de réduction des îlots de chaleur.
 - c. Remettre en état la piste cyclable de la Cité du Havre.
 - d. Débarrasser le terrain en friche le long de la piste cyclable de la végétation spontanée qui obstrue la vue.
 - e. Libérer le parc-vestiges des blocs de ciment qui le bordent le long de l'avenue Pierre-Dupuy.
 - f. Réparer le trottoir du côté sud de l'avenue Pierre-Dupuy.
 - g. Remettre rapidement en bonne condition le parc de Dieppe, très fréquenté par les familles et les communautés culturelles.
 - h. Mettre sur pied un comité de coordination de tous les intervenants de la Cité du Havre pour le suivi de ces recommandations.

■ CARTE

La Cité du Havre

LES UNITÉS PAYSAGÈRES DE LA CITÉ DU HAVRE

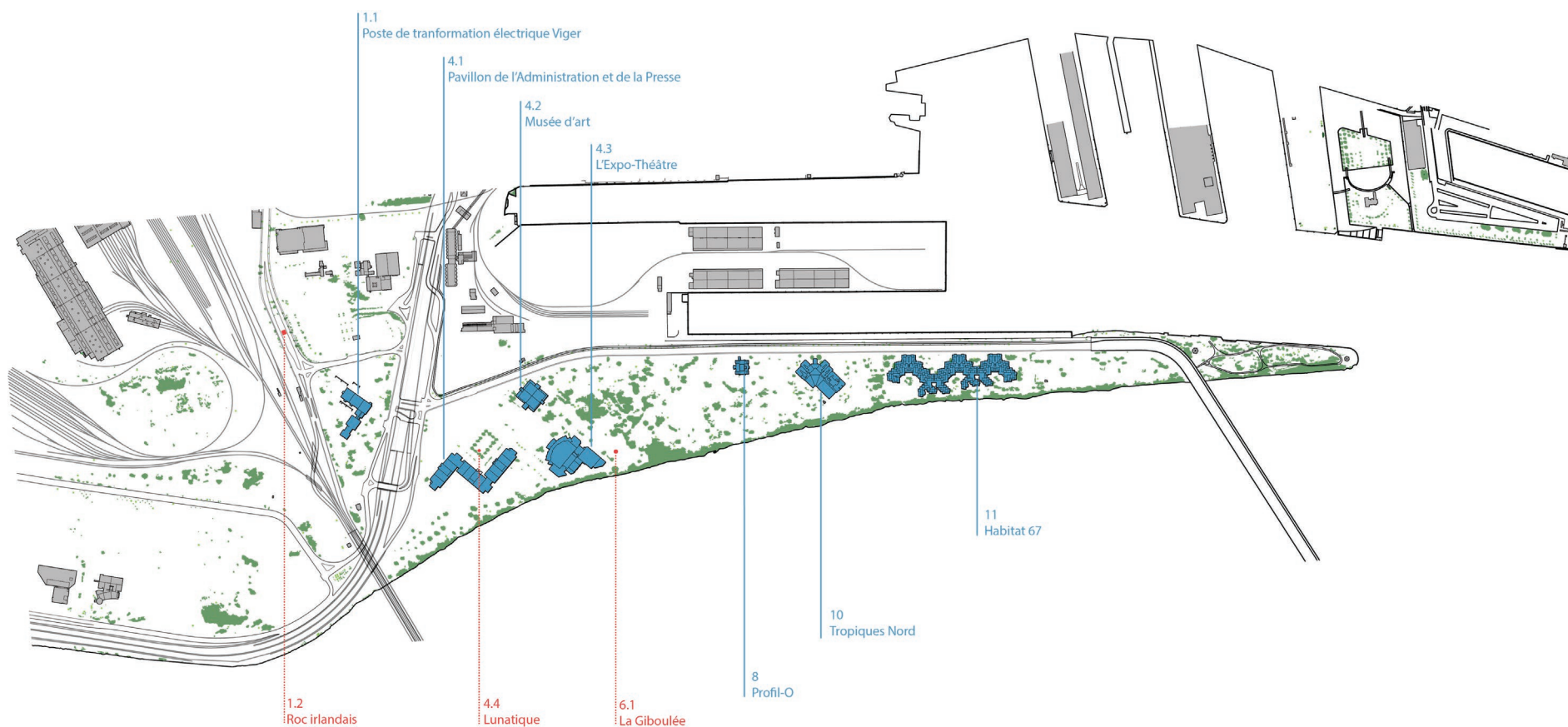
- | | |
|---|---|
| 1 ENCLAVE BRIDGE-BONAVENTURE | 9 BERGE LONGEANT LE FLEUVE |
| 2 TABLIER DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE | 10 TROPIQUES NORD |
| 3 POINTE AU PIED DU PONT VICTORIA | 11 HABITAT 67 |
| 4 PÔLE CULTUREL ET PERMANENT DE L'EXPO 67 | 12 PELOUSE AU PIED DU PONT DE LA CONCORDE (PARC DE L'HABITAT) |
| 5 AVENUE PIERRE-DUPUY | 13 PONT DE LA CONCORDE |
| 6 PLACE D'ACCUEIL (STATIONNEMENT CASINO-PORT) | 14 PARC DE DIEPPE (POINTE DU HAVRE) |
| 7 PARC-VESTIGES DE L'EXPO 67 | 15 BERGE DE LA POINTE DE LA CITÉ DU HAVRE |
| 8 PROFIL-O (MAISON OLYMPIQUE) | |



■ CARTE

La Cité du Havre

LES BÂTIMENTS ET ŒUVRES D'ART DE LA CITÉ DU HAVRE



Source : Recherche documentaire préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de la Cité du Havre, Parc Jean-Drapeau, août 2019, p. 19.

■ CARTE

Secteur Bridge-Bonaventure

DÉSENCLAVEMENT SUD DE LA CITÉ DU HAVRE



Source : Google, Sylvie Robert et Liliane Racine

■ PRÉSENTATION

La Cité du Havre

SON HISTOIRE

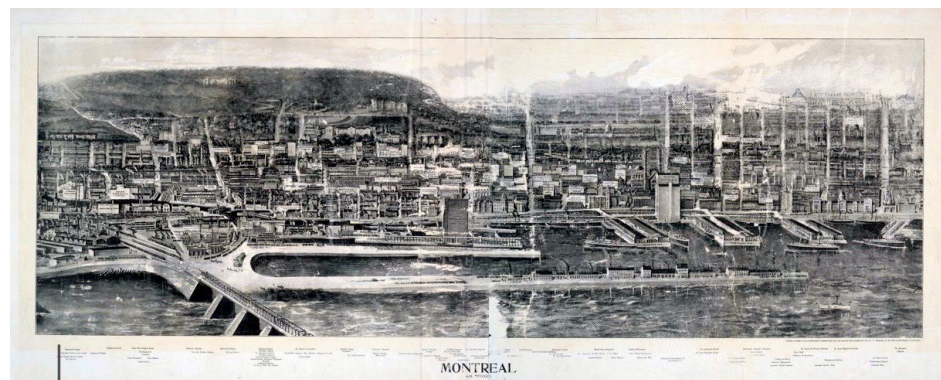
La Cité du Havre trouve ses origines au début du 20^e siècle², au moment où l'on construit la jetée Mackay pour protéger le port des inondations annuelles que subit le Vieux-Montréal.

En 1965, la jetée Mackay, renommée Cité du Havre, élargie et reliée par le pont de la Concorde aux îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, devient le portail officiel d'Expo 67. On y construit un pavillon d'accueil, des jardins et de nombreux pavillons thématiques. Cinquante millions de visiteurs et visiteuses viennent y découvrir Expo 67 et les dernières avancées humaines et technologiques au Canada et dans le monde. À partir de la Cité du Havre, ils empruntent le train léger sur rail, l'Expo-Express, pour visiter l'ensemble de l'exposition universelle³.

Aujourd'hui, plusieurs des pavillons, bâtiments et aménagements réalisés pour Expo 67 existent encore, notamment l'édifice du Port de Montréal (ancien pavillon de l'administration et de la presse), les studios Mels (ancien



Inondations à Montréal, 1886. Archives de Montréal



Port de Montréal et jetée Mackay, 1904. Photo : J.L. Wiseman, Université McGill



Cité du Havre, 1967. Archives de la Ville de Montréal

Expo-Théâtre), l'ancien Musée d'art contemporain (Musée d'art en 1967) et, bien sûr, Habitat 67, l'un des emblèmes architecturaux de Montréal. La Cité du Havre est toujours un lieu accueillant et facilement accessible, chargé d'histoire, riche de panoramas imprenables, d'édifices exemplaires de l'architecture moderne et d'espaces de verdure remarquables.

² Nicolas Hugo Chebin, *Bridge-Bonaventure : La Pointe industrielle. Un secteur à reconnecter*, [Montréal], Éditions Histoire Québec, 2018.

³ L'Expo Express était un métro de surface automatisé, premier du genre, comportant cinq stations sur un parcours de 5,7 kilomètres. Il a été démantelé en 1972. Il a transporté 44 millions de visiteurs en 1967. Source : Wikipédia.

SES CARACTÉRISTIQUES

Une ouverture sur l'extérieur : la Cité du Havre, cette presqu'île qui couvre 54 hectares, soit 24 % du secteur Bridge-Bonaventure, est reliée au centre-ville de Montréal par l'autoroute Bonaventure et à la Rive-Sud par trois ponts : le pont Jacques-Cartier, via le pont de la Concorde et le parc Jean-Drapeau, le pont Victoria et le pont Samuel-De Champlain.

Un espace résidentiel : les ensembles d'habitation de la Cité du Havre regroupent 328 appartements logeant près de 800 personnes, soit la totalité de la population résidentielle du secteur Bridge-Bonaventure. Parmi ces ensembles, mentionnons particulièrement Habitat 67, classé immeuble patrimonial en 2009 – sans doute le monument montréalais le plus connu dans le monde –, et Tropiques Nord avec son grand jardin exotique intérieur entouré de terrasses.

Des espaces verts remarquables : la Cité du Havre possède les seuls grands espaces verts de tout le secteur Bridge-Bonaventure, soit le parc de Dieppe, le parc de l'Habitat et le parc-vestiges, dont la canopée est remarquable.

Parc-vestiges, 2019. Photo : Lucette Lupien



Habitat 67,
2019.
Société
Radio-Canada



Tropiques Nord,
2019
Photo :
patboninfilms.com



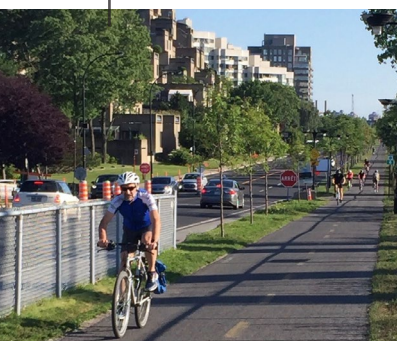
Profil-O, 2019.
Photo : Gérard Paris

Des paysages uniques : l'avenue Pierre-Dupuy offre des vues saisissantes de la ville de Montréal et du fleuve Saint-Laurent appréciées par un nombre considérable de touristes.

Une circulation nécessaire : sa piste cyclable, principal lien cyclable entre Montréal, le parc Jean-Drapeau et la Rive-Sud, est empruntée par plus de 4000 cyclistes aux heures de pointe.

Piste cyclable de la Cité du Havre, 2019.

Photo : Lucette Lupien



Sortie nord de la Cité du Havre vers le pont Jacques-Cartier. Photo : Lucette Lupien



⁴ Dans le présent document, nous utilisons le nord géographique plutôt que le nord usuel des Montréalais.es.

⁵ On peut consulter ce mémoire au : ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P94/8.4_memoire_parc_jean-drapeau_cite_du_havre.pdf.

⁶ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P94/rapport_final_parc_jean-drapeau.pdf, p. 168.

■ PROBLÉMATIQUES ET RECOMMANDATIONS

1. Circuler à la Cité du Havre

1.1. En automobile

L'avenue Pierre-Dupuy est la seule voie qui traverse la Cité du Havre du sud (chemin des Moulins) au nord⁴ (pont de la Concorde). Voir carte p. 5, no 5. Cela crée un enclavement potentiellement dangereux. En effet, un incident ou un accident routier grave pourrait empêcher les résident.es et les véhicules d'urgence de circuler librement. De plus, la sortie vers le pont de la Concorde est la principale voie d'accès des résident.es vers la Rive-Sud et vers l'est de Montréal et du Québec. Il s'agit d'un lien stratégique pour eux. Nous avons présenté un mémoire⁵ à l'OCPM lors de sa consultation du printemps 2019 sur le parc Jean-Drapeau. L'Office, soucieux de maintenir la qualité environnementale du parc, suggère des mesures de mitigation et recommande, à l'article no 14 de son rapport, de « décourager toute circulation de transit sur le réseau viaire de l'île Sainte-Hélène⁶ ».

Recommandation 1

Que le **parc Jean-Drapeau**, en cas d'application de mesures de mitigation de la circulation, émette des vignettes (ou toute autre forme de permis) pour permettre aux résident.es et aux employé.es de la Cité du Havre de circuler librement à des fins de transit par le pont Jacques-Cartier.

Pour les gens voulant se rendre à la Cité du Havre en venant par le chemin des Moulins (direction est), la circulation routière est rendue difficile par l'afflux de camions se dirigeant vers le port, les minoteries, malteries et les autres établissements industriels et commerciaux situés le long du chemin des Moulins et de la rue Mill. Sur le chemin des Moulins Est, ils doivent effectuer un demi-tour (« virage en U ») sous le viaduc au feu de l'avenue Pierre-Dupuy. Cette manœuvre est rendue encore plus dangereuse par le gabarit des camions et le nombre de véhicules.

Autrefois, sur le chemin des Moulins Est, la rue des Irlandais se prolongeait au nord en sous-voie, permettant un accès direct au port de Montréal. Remettre cet accès en vigueur faciliterait considérablement les manœuvres des camions et libérerait le virage à gauche sur l'avenue Pierre-Dupuy. [Voir carte page 7, no 3.](#)

Recommandation 2

Que la société **Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCCI)** rouvre, sous le tablier de l'autoroute Bonaventure, le passage sous voie de la rue des Irlandais pour faciliter la circulation portuaire et industrielle et assurer une meilleure fluidité de la circulation locale vers – et depuis – l'avenue Pierre-Dupuy.

1.2. À vélo et à pied

1.2.1. Une piste piétonnière et cycliste le long de l'avenue Pierre-Dupuy

Une piste cyclable traverse la Cité du Havre le long de l'avenue Pierre-Dupuy et relie le chemin des Moulins au pont de la Concorde et au parc Jean-Drapeau. Plus de 4000 cyclistes circulant entre Montréal et la Rive-Sud empruntent cette piste aux heures de pointe. Toutefois, à leur grand désarroi, les cyclistes doivent partager cette piste non seulement avec les adeptes du jogging et les personnes promenant leur chien, mais aussi avec les touristes et des groupes qui s'y installent pour prendre des photos – parfois même des photos de mariage avec la ville ou Habitat 67 en magnifique fond de décor. Bien qu'un trottoir existe bel et bien de l'autre côté de l'avenue, tous préfèrent nettement le côté de l'eau.

Par ailleurs, PJCCI prévoit entreprendre, en 2022, la construction d'une piste cyclable et piétonnière entre le pont Samuel-De Champlain et l'avenue Pierre-Dupuy⁷. Pour harmoniser la circulation, l'arrimage de cette piste cyclable à celle de la Cité du Havre s'impose, de même que la création d'une piste piétonnière le long de Pierre-Dupuy. [Voir carte p. 5, no 5.](#)



Proposition d'aménagement de la section fédérale de l'autoroute Bonaventure, 2019. PJCCI



Piétons sur la piste cyclable de la Cité du Havre, 2019.
Photo : Lucette Lupien



⁷ Ce projet se jumelle à la transformation de l'autoroute Bonaventure en un boulevard urbain, entre les ponts Samuel-De Champlain et Victoria.

Cette piste est possible parce qu'une bande de terrain en friche d'environ 15 mètres appartenant au Port de Montréal longe la piste cyclable de l'avenue Pierre-Dupuy, dont elle est séparée par une clôture de broche⁸. Cet espace devrait être transformé en sentier piétonnier, avec des aires de repos en porte-à-faux qui donneraient accès à des vues spectaculaires de la ville de Montréal, de ses installations portuaires et de la Cité du Havre. Une application gratuite multilingue sur Internet permettrait d'en apprendre davantage sur l'architecture et l'histoire de Montréal en pointant son téléphone ou sa tablette sur un marqueur attribué aux points d'intérêt visibles depuis l'avenue Pierre-Dupuy. Des bornes publiques donneraient aussi accès en trois dimensions à ces renseignements.



Terrain en friche
longeant la piste
cyclable, 2019.
Photo : Michel Lacroix

⁸ Déjà, en 1993, dans le *Plan directeur de mise en valeur et de développement du parc des îles*, la Ville prévoyait aménager une allée piétonne dans cette ancienne emprise de l'Expo-Express qui est présentement laissée en friche.

Pour répondre aux besoins de circulation active à pied ou en vélo des résidents et touristes du secteur Bridge-Bonaventure, nous recommandons :

Recommandation 3

Que la **Ville de Montréal** et l'**Administration portuaire de Montréal** s'entendent pour créer un sentier pédestre et des belvédères d'observation le long de la piste cyclable de l'avenue Pierre-Dupuy et que ces installations de circulation active s'harmonisent avec celles qui seront éventuellement aménagées en lien au pont Samuel-De Champlain.

Que cet aménagement prévoit des feux piétons avec boutons d'appel devant Tropiques Nord et Habitat 67 pour faciliter le passage d'un côté à l'autre de l'avenue Pierre-Dupuy.

Que des poubelles esthétiques et discrètes soient installées le long de la piste piétonnière pour maintenir la propreté des lieux.

1.2.2. Une piste piétonnière et cycliste entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Mill

Dès qu'on quitte l'avenue Pierre-Dupuy pour se diriger vers la rue Mill via le chemin des Moulins, la circulation à vélo devient carrément dangereuse. Ce segment de piste oblige les cyclistes à serpenter sur 600 mètres, en partie sous l'autoroute Bonaventure, entre les installations portuaires et la voie ferrée et parmi les camions desservant les entreprises. Le secteur est sale, en mauvais état et glauque à la nuit tombante. De plus, les piétons sont livrés à eux-mêmes puisqu'il n'y a aucun trottoir sur ce segment, qu'ils doivent partager avec des cyclistes circulant parfois à vive allure.



Piste cyclable longeant
l'autoroute Bonaventure,
2019.

Photo : Gérard Paris

La structure surélevée de l'autoroute Bonaventure vient tout juste d'être remise en état. Sous le tablier de l'autoroute, une large sous-voie relie l'avenue Pierre-Dupuy à la rue Mill. Nettoyée des rebuts et des matériaux entreposés qui l'encombrent, pourvue d'une signalétique au sol adéquate et convenablement éclairée, elle pourrait devenir une très belle et invitante voie cyclable et piétonnière qui relierait les pistes cyclables en provenance du pont Samuel-De Champlain et de la Cité du Havre à celle du canal de Lachine. [Voir carte p.7, no 2 et 4.](#)



Passage sous l'autoroute Bonaventure depuis la rue Mill, 2019.

Photo : Lucette Lupien

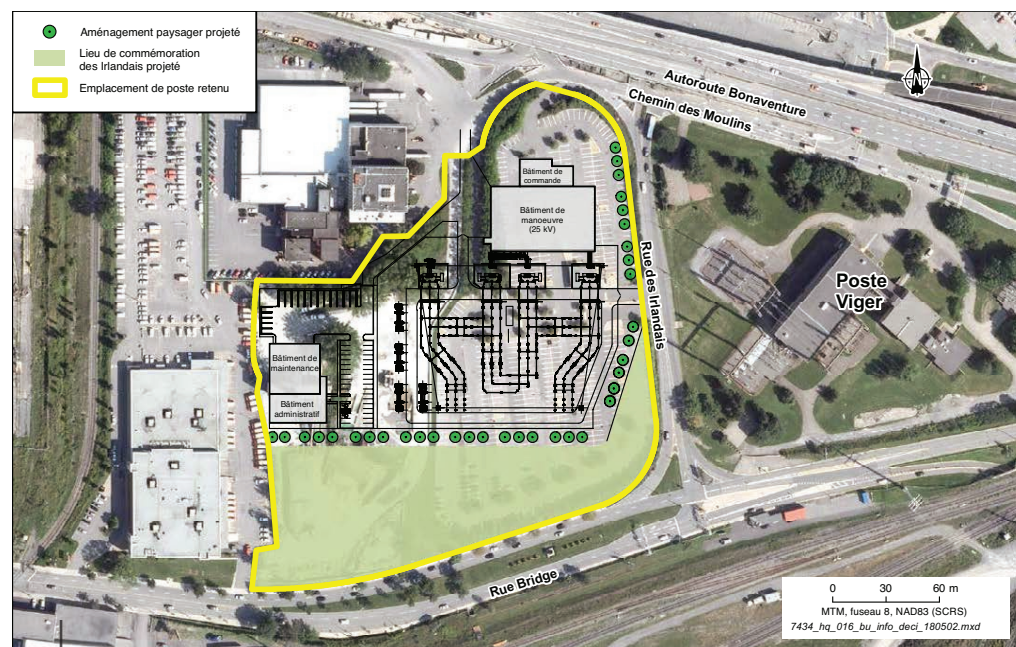
Passage sous l'autoroute Bonaventure, depuis l'avenue Pierre-Dupuy, 2019.

Photo : Lucette Lupien

1.2.3. Un trottoir rue des Irlandais

Par ailleurs, en raison d'une forte croissance de la demande en électricité (y compris celle générée par le REM), Hydro-Québec a décidé de construire son futur poste au coin de la rue des Irlandais, entre la rue Bridge et le chemin des Moulins⁹. Un lieu de commémoration des Irlandais sera intégré à cet espace rue des Irlandais et rue Bridge. Un trottoir ou un espace public piétonnier situé rue des Irlandais permettrait aux résidents de la Cité du Havre et aux visiteurs de se rendre à ce lieu de commémoration et dans les commerces environnants (dont le Costco de la rue Bridge) de façon sécuritaire, sans avoir à faire un long détour par la rue Mill. [Voir carte p. 7, no 5.](#)

⁹ <https://www.hydroquebec.com/data/projets/des-irlandais/pdf/2018e1121-f-desirlandais-is-web.pdf>



Poste des Irlandais, 2019.

Hydro-Québec

Recommandation 4

Que **PJCCI** libère le dessous du tablier de l'autoroute Bonaventure et l'aménage (pavage, signalisation et éclairage) en larges et invitées pistes cyclable et piétonnière, désenclavant ainsi le secteur Bridge-Bonaventure en reliant les pistes cyclables du pont Samuel-De Champlain et de l'avenue Pierre-Dupuy à celle du canal de Lachine, et les trottoirs de l'avenue Pierre-Dupuy à ceux de la rue Mill.

Que la **Société immobilière du Canada**, propriétaire de la rue des Irlandais, y aménage un trottoir ou un espace public favorisant la circulation piétonne.

2. Espaces verts : La Cité du Havre, véritable poumon du secteur Bridge-Bonaventure

Le secteur Bridge-Bonaventure ne dispose que de rares espaces verts, dont les plus intéressants, ceux dotés des plus beaux arbres, sont situés à la Cité du Havre. À l'extrémité nord se trouvent le parc de Dieppe (propriété de la Ville de Montréal) et le parc de l'Habitat (propriété de la Société canadienne d'hypothèques et de logement [SCHL]). À l'extrémité sud se trouve le terrain d'usage résidentiel appelé le parc-vestiges (propriété de la SCHL et d'Ivanhoé Cambridge, bras immobilier de la Caisse de dépôt et placement du Québec), situé entre Tropiques Nord et l'ancien Musée d'art contemporain.

2.1. Le parc de Dieppe

Le parc de Dieppe – nommé ainsi en 2017 pour souligner les 75 ans du raid de Dieppe – est très fréquenté, en particulier par les adeptes de la marche, du vélo et de la pêche récréative et les nombreuses communautés culturelles qui viennent y pique-niquer en famille. [Voir carte p. 5 no 14](#). Malgré de récents efforts d'entretien louables, il a bien besoin de soins diligents (nous y revenons plus bas, à la section 4).

2.2. Le parc-vestiges

La population montréalaise a soif d'espaces verts et de lieux de détente et de loisirs, d'autant plus que l'avenir de la planète dépend en partie de la protection et de la mise en valeur de ces espaces. L'effort de collaboration qui a permis de poser le premier jalon du Grand parc de l'Ouest doit servir de catalyseur et nous pousser à en faire encore davantage pour nos milieux naturels.

– Valérie Plante, « La volonté de faire, le désir d'agir »,
Le Devoir, 13 août 2019.



Parc-vestiges, 2019. Google Earth

Le parc-vestiges nous préoccupe. C'est un terrain d'une superficie de 150 000 mètres carrés qui jouxte l'ancien Musée d'art contemporain, longe les studios Mels, contourne Profil-O et se termine aux limites de Tropiques Nord.

De nombreux pavillons thématiques et autres aménagements y ont été réalisés pour Expo 67 et ont laissé des vestiges : tracé des rues, bases de lampadaires, bancs publics, bacs à fleurs. Une sculpture-fontaine, *La Giboulée* de Jean Cartier (1967), y est encore, mais elle est en très mauvais état.



La Giboulée, sculpture-fontaine de Jean Cartier, 1967.
À l'époque et maintenant.

Il serait judicieux de renforcer nos liens avec le parc Jean-Drapeau en vue d'une stratégie commune de commémoration du patrimoine d'Expo 67. La recherche documentaire réalisée par le Parc Jean-Drapeau indique d'ailleurs, à propos de la Cité du Havre : « *L'ensemble de ces éléments en fait un site exceptionnel qui porte la mémoire de l'Expo 67.*¹⁰ »

¹⁰ Recherche documentaire préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de la Cité du Havre, Parc Jean-Drapeau, août 2019, p. 51.

Ce qui frappe tout autant dans ce parc, c'est la magnifique canopée, la voûte forestière, qui joue un rôle très important dans l'équilibre calorifique et la séquestration du carbone. Il s'agit d'un élément primordial dans la stratégie de lutte contre le réchauffement climatique. Nous avons répertorié dans ce parc 334 arbres matures de plus d'un pied de diamètre dont la plupart, ayant été plantés pour Expo 67, ont plus de 50 ans. C'est une ressource inestimable.



Vestiges de lampadaires d'Expo 67, 2019. Photo : Lucette Lupien



Si ce terrain (présentement à vocation résidentielle) devait connaître un développement résidentiel, de précieux vestiges d'Expo 67, ainsi qu'une ressource écologique unique et précieuse disparaîtraient. En cette ère où l'on se préoccupe de plus en plus de qualité de vie, de santé et de mesures d'atténuation des changements climatiques, il faut bien sûr créer de nouveaux espaces verts dans le secteur Bridge-Bonaventure, mais il faut d'abord et avant tout préserver soigneusement ceux qui existent déjà. Combien de temps faudra-t-il à de nouveaux espaces verts pour atteindre la beauté et l'efficacité écologique de ce parc-vestiges et qu'on puisse en profiter pleinement ? Au moins 50 ans ! Protégeons d'abord ce que nous possédons.



Parc-vestiges, 2019. Photo : Lucette Lupien



Alors que PJCCI envisage une piste cyclable et piétonnière et un boulevard urbain le long du fleuve jusqu'à l'avenue Pierre-Dupuy, le parc-vestiges deviendra encore plus stratégique puisqu'il se situe à la rencontre de cette piste, de celle de la Cité du Havre et de celle – à prévoir – qui pourrait mener à la piste du canal de Lachine et au centre-ville de Montréal.

Nous devons préserver cette forêt urbaine mature, située le long du fleuve Saint-Laurent, qui nous a été léguée par des créateurs visionnaires. Il faut que la population montréalaise en général, et celle du secteur Bridge-Bonaventure en particulier, de même que tous les visiteurs de Montréal puissent en profiter pour des activités liées aux loisirs, à la culture et à la santé.

Recommandation 5

Que soit attribué au parc-vestiges une vocation de parc par la **Ville de Montréal**, que ses propriétaires, la **SCHL** et **Ivanhoé Cambridge**, l'aménagent en parc de sculptures et d'artéfacts liés à Expo 67 et s'assurent de son entretien.

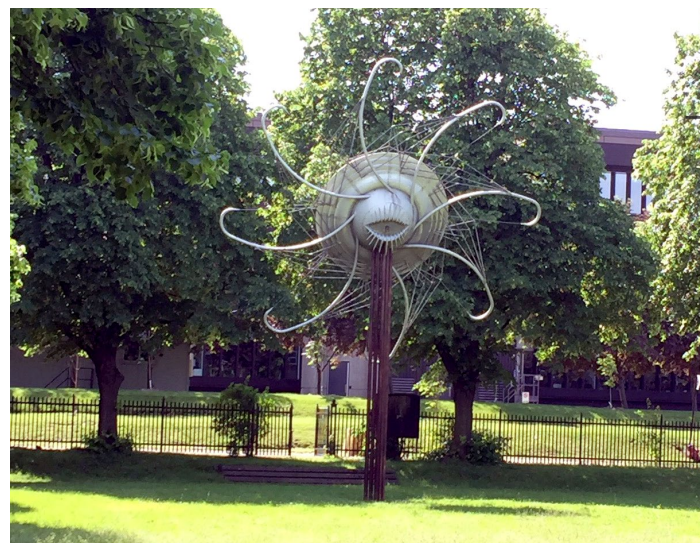
Si les propriétaires actuels refusent cette responsabilité citoyenne, qu'ils remettent la propriété de ce parc à la Ville de Montréal en échange d'un terrain constructible qu'elle détient déjà ailleurs sur son territoire, pour le plus grand bénéfice du public montréalais.

3. Patrimoine bâti

Outre son patrimoine naturel, la Cité du Havre possède des édifices emblématiques d'Expo 67, dont Habitat 67, de l'architecte Moshe Safdie, reconnu comme un emblème architectural de Montréal. Ce monument de l'histoire du modernisme a été visité par plus de 13000 personnes depuis l'inauguration de son programme de visites guidées en 2017.

On oublie parfois que la Cité du Havre possède aussi d'autres trésors architecturaux hérités d'Expo 67. À l'entrée de la Cité, un ensemble de trois édifices compose le pôle culturel et permanent d'Expo 67 : l'édifice du Port de Montréal (ancien Pavillon de l'administration et de la presse), les studios de cinéma Mels (ancien Expo-Théâtre) et l'ancien Musée d'art contemporain (Musée d'art en 1967).

Sur le site demeurent quelques œuvres d'art encore en bon état, dont *Lunatique* de Richard Turner, placée à proximité de l'édifice du Port de Montréal, mais maintenant un peu cachée par une rangée de tilleuls arrivés à maturité. L'édifice du Port possède aussi de très beaux bas-reliefs ornant chacune de ses trois entrées monumentales : des œuvres d'Ulysse Comtois, Armand Vaillancourt, Ted Bieler et Graham Caughtry.



Lunatique de Richard Turner, 1967.
Photo : Lucette Lupien

Cependant, pour le moment, c'est l'ancien Musée d'art contemporain qui nous préoccupe. Il a été construit par les architectes réputés Gauthier et Guité en 1966¹¹ afin d'héberger une exposition d'art international pendant la durée d'Expo 67. Plus d'un million de visiteurs y ont alors circulé. Par la suite, il a été occupé par le Musée d'art contemporain jusqu'en 1992. Sur le plan architectural, son aménagement et son architecture lui ont valu les éloges de la critique internationale¹².



Ancien Musée d'art contemporain, 1967. Source : Benjamin News Company



Ancien Musée d'art contemporain, 2017. Google

Propriété de Loto-Québec depuis quelques années, le bâtiment semble à l'abandon après avoir servi d'entrepôt. Les allées extérieures sont fissurées, l'éclairage est défaillant et les murs abîmés par des trous et des fentes. Loto-Québec, en tant que société d'État, devrait assumer sa responsabilité citoyenne et en prendre soin.

Par ailleurs, notons que cet édifice occupe un espace stratégique au cœur du réseau viaire menant à la Cité du Havre, au pont Victoria, au pont Samuel-De Champlain, à l'autoroute Bonaventure et à la future station du REM.

Ancien Musée d'art contemporain, 2017. Photo : Lucette Lupien



Recommandation 6

Compte tenu de son intérêt architectural, de son importance historique et culturelle et de son emplacement stratégique, que **Loto-Québec** redonne à l'ancien Musée d'art contemporain une vocation culturelle, artistique et sociale; qu'il soit rapidement réhabilité en vue de servir les besoins et projets des collectivités culturelles et sociales du secteur Bridge-Bonaventure; qu'il soit classé monument historique par le **gouvernement du Québec** et cité à titre de monument historique par la **Ville de Montréal**.

¹¹ Au sujet de ces architectes, l'Encyclopédie canadienne dit : « Leur interprétation du modernisme associe le raffinement formel à une excellente maîtrise de la structure et des matériaux. » www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/gauthier-guite-roy/. La firme Gauthier Guité Roy s'est distinguée au Québec pendant plus de 30 ans et la qualité de ses réalisations lui a valu de nombreuses marques de reconnaissance.

¹² Source : Laboratoire de recherche sur l'architecture moderne et le design de l'École de design de l'UQAM, *Étude patrimoniale sur les témoins matériels de l'exposition universelle et internationale de Montréal de 1967 sur l'île Sainte-Hélène*, Montréal, 2005, p. 34. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/cons_pat_mtl_fr/media/documents/etude_patrimoniale_sur_les_temoins_materiels_de_lexpo_67.

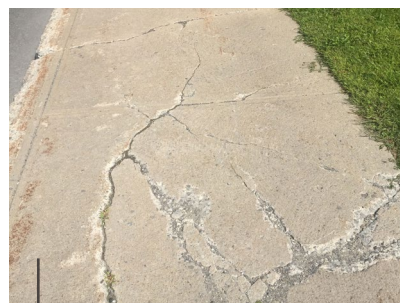
4. Embellissement

Comme nous l'avons mentionné au début de ce document, nous, les résident.es de la Cité du Havre, sommes fiers de nos édifices et espaces verts et les entretenons avec beaucoup de soin. Nous souhaitons vivement que les grands propriétaires institutionnels en fassent autant.

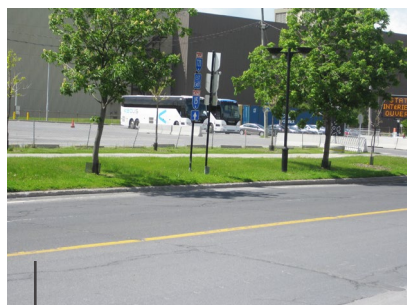
Car, force est de constater qu'ils font actuellement plutôt preuve de négligence : l'entrée de la Cité du Havre, sous l'autoroute Bonaventure, est jonchée de pièces de mobilier de signalisation routière; les stationnements asphaltés du Casino, de part et d'autre de l'avenue Pierre-Dupuy, sont des îlots de chaleur cernés de blocs de ciment et de clôtures de broche en mauvais état; le parc-vestiges est fermé par des blocs de ciment le long de l'avenue Pierre-Dupuy; la piste cyclable commence à être fissurée par les racines des arbres voisins; enfin, le parc de Dieppe, malgré de récents efforts d'entretien louables, est en bien mauvais état.



Entrée de Pierre-Dupuy sous Bonaventure, 2019.
Photo : Gérard Paris



L'état du trottoir de la Cité du Havre, 2019.
Photo : Lucette Lupien



Stationnement ouest du Casino, 2019. Photo : Gérard Paris



Stationnement est du Casino, 2019. Photo : Gérard Paris



État de la piste cyclable, 2019.
Photo : Gérard Paris



Parc de Dieppe, 2019.
Photo : Gérard Paris



Parc de Dieppe, 2019.
Photo : Lucette Lupien



Le parc-vestiges et ses blocs de ciment inesthétiques, 2019.
Photo : Gérard Paris

Recommandation 7

Afin de redonner à la Cité du Havre sa beauté et son lustre d'origine, que :

la **Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain** entretienne mieux l'entrée en sous-voie de l'autoroute Bonaventure vers la Cité du Havre et retire les clôtures de broche et les pièces de mobilier urbain qui l'encombrent, enlaidissent les lieux et donnent une impression de négligence;

l'**Administration du Port de Montréal** et **Loto-Québec** améliorent l'esthétique des stationnements nord et sud de l'entrée de la Cité du Havre (par exemple en retirant les clôtures de broche et les blocs de ciment qui les entourent) et mettent en place des mesures d'atténuation des îlots de chaleur (par exemple en installant du pavage drainant ou poreux et en plantant des arbres);

la **Ville de Montréal** remette en état la piste cyclable de la Cité du Havre;

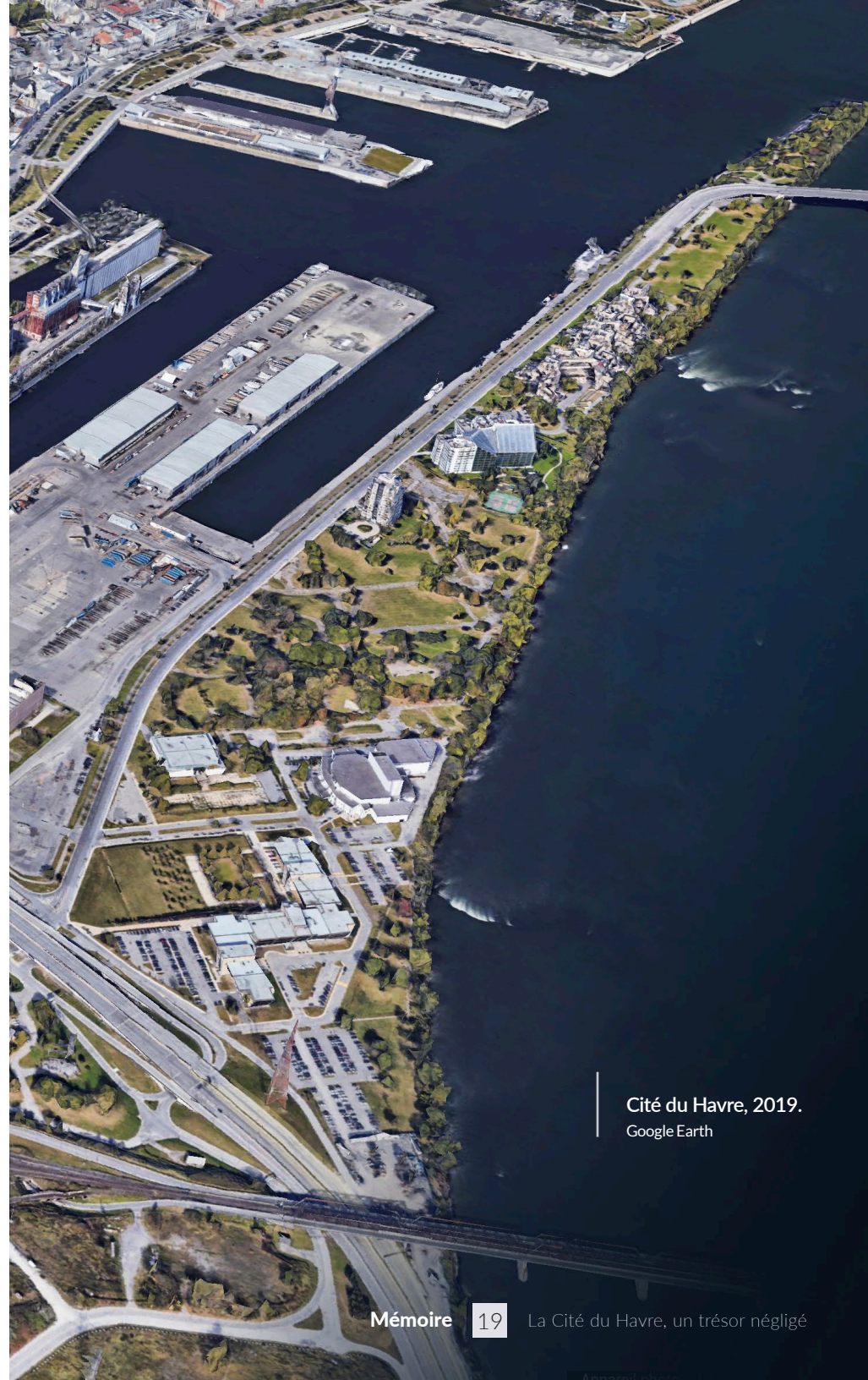
l'**Administration du Port de Montréal** prenne en considération la demande réitérée depuis 2016 par les résident.es de la Cité du Havre de débarrasser son terrain en friche le long de l'avenue Pierre-Dupuy de sa végétation spontanée afin de dégager la vue imprenable qu'elle permettait à l'origine sur la ville de Montréal et ses installations portuaires;

la **Société canadienne d'hypothèques et de logement** et **Ivanhoé Cambridge** libèrent le parc-vestiges des blocs de ciment inesthétiques qui longent l'avenue Pierre-Dupuy;

la **Ville de Montréal** répare le trottoir qui longe le côté sud de l'avenue Pierre-Dupuy;

la **Ville de Montréal** remette rapidement en bonne condition le parc de Dieppe qui est dans un triste état, indigne de sa notoriété et de sa popularité.

Enfin, étant donné la multiplicité des acteurs institutionnels concernés, que soit mis sur pied un **comité de coordination** afin de planifier la mise en œuvre de ces recommandations.



Cité du Havre, 2019.
Google Earth



Générique

Comité d'idéation : Lucette Lupien, responsable
Denise Gaumond
Michel Létourneau
Claudine Tremblay

Rédaction : Lucette Lupien
Avec la précieuse collaboration des membres
du comité d'idéation

Remerciements : Jean Saine
Alain Perez
Francine Allaire
Gérard Paris
Julien Fauteux
Werner Nold
Sylvie Robert
Michel Lacroix

Mise en page : Liliane Racine

Septembre 2019