Document generated on 07/03/2025 8:16 p.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Le patrimoine fluvial
À la mesure des titans

Michel Barcelo

Number 64, Spring 1995

Le St-Laurent

URI: https://id.erudit.org/iderudit/16038ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Barcelo, M. (1995). Le patrimoine fluvial : à la mesure des titans. *Continuité*, (64), 28–30.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 1995

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

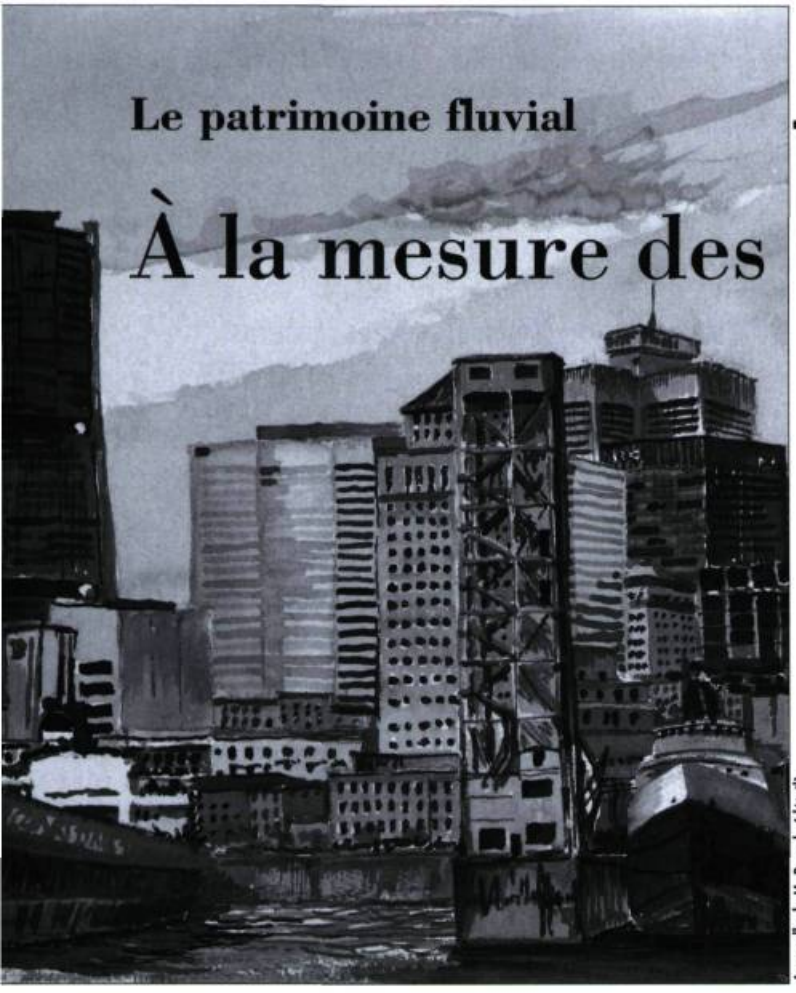
https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/



Aquarelle de M. Barcelo (détail)

Le patrimoine fluvial

À la mesure des titans

Par son caractère d'avenue principale et ses qualités de presque mer, le Saint-Laurent a favorisé l'émergence d'installations portuaires titanesques. La grandiosité des lieux et la convivialité qu'ils favorisaient semblent cependant souffrir d'un développement en rupture avec les fonctions premières de l'ingénierie maritime.

PAR MICHEL BARCELO, PROFESSEUR EN URBANISME

En aval de l'archipel de Montréal, le patrimoine fluvial du Saint-Laurent est essentiellement un patrimoine maritime. La navigation océanique de l'Atlantique Nord en a défini le caractère fondamental contrairement, par exemple, au Rhin et au Danube dont les patrimoines ruraux et urbains s'associent à une navigation exclusivement fluviale. En effet, ces deux derniers fleuves n'entretiennent un contact avec la mer qu'à leur embouchure. Pourtant, les *waterfronts* de Montréal, de Trois-Rivières, de Sorel ou de Québec ne sont pas des fronts de mer. Le génie du lieu tient en cette étonnante et unique vision de grands navires au long cours circulant entre des rives qui, souvent, ne sont pas plus éloignées l'une de l'autre que celles du Rhin à Düsseldorf ou du Danube à Vienne où ne circulent pourtant que des péniches, même si elles sont du grand gabarit dit européen.

Un paysage industriel exceptionnel

Sur les rives, des infrastructures uniques et monumentales ont témoigné, depuis un siècle, des relations entre cette navigation océanique et les transports terrestres ou, en amont de l'archipel de Montréal, avec la navigation des Grands Lacs. On peut compter, parmi ces infrastructures les plus manifestes, les silos à grain, souvent à cheval sur les voies de chemin de fer et disparus pour la plupart ; les convoyeurs, disparus aussi, et les quais qui servaient de lieux de jonction entre les silos, les océaniques, les navires des Grands Lacs et les convois ferroviaires de céréales ; les ponts de Québec, le pont Laviolette de Trois-Rivières et le pont Jacques-Cartier à Montréal — si bien dénommé « Du Havre » à l'origine — qui surplombent la route océanique et ses ports dans la majestueuse nécessité exigée par les mâtures des grands larges ; le bassin Louise à Québec, entouré de ses infrastructures et équipements uniques à moitié disparus ; le canal de Lachine qui parcourt toute la moitié Ouest de l'île de Montréal ; ses écluses, aujourd'hui inopérantes, et leurs canaux de dérivation abandonnés, moteurs de l'énergie hydraulique qui en fit la première zone industrielle du Canada ; ses immenses bassins, aujourd'hui remblayés ; ses nombreux et ingénieux ponts basculants et tournants, dont les éléments moteurs sont malheureusement disparus.

Tous ces éléments ont composé un paysage industriel tout fait exceptionnel, à la fois par sa diversité, son échelle souvent surhumaine, voire délirante, et la logique implacable de la transformation ou du transbordement des céréales qui ont dominé, par-dessus tout, ces ports et leurs quartiers voisins : le Vieux-Montréal et les faubourgs Québec et des Récollets, la Basse-Ville de Québec ou le Vieux-Trois-Rivières. On n'en a vu l'équivalent nulle part ailleurs en Amérique, ni même dans le monde.

Les *waterfronts* américains, version québécoise

La mode des *waterfronts* s'est emparée dans les années 1970 de l'imaginaire de développement urbain

des États-Unis et de leurs grandes villes portuaires. Comme il est coutume chez nos voisins du Sud, cet imaginaire devait être mobilisé tout autant pour le profit que pour l'usage du public. Cette vision veut que l'on associe des lieux de commerce*(profit centers)* avec des usages publics, ceux-là n'étant rendus possibles que par ceux-ci, et l'équilibre entre les deux étant l'essence même du succès individuel du promoteur.

Les premières études que commandait, dans les années 1970, le gouvernement du Canada, par son ministère d'État chargé des affaires urbaines, préconisaient des stratégies à l'américaine. Le désir de rentabilisation foncière amenait d'abord à consacrer définitivement le déménagement de ports désormais considérés comme superflus, puis à démanteler leurs équipements qui occupaient inutilement un sol convoité pour des usages plus rentables et, enfin, à proposer leur affectation à des usages lucratifs (hôtels, copropriétés, divertissements, ports de plaisance, etc.) avec quelques rares accès piétons pour le grand public.

On y a perdu irrémédiablement, d'abord, les fonctions maritimes en rives ou à quais, qui en avaient été le meilleur élément d'animation. On y a perdu, ensuite, les meilleurs exemples du patrimoine construit du trafic céréalier, en tout cas, les plus beaux silos à grain de Montréal. De telle sorte que les rares océaniques ou navires des Grands Lacs qui sont encore à quai au pied du Vieux-Montréal ont un air incongru. Comme on n'imagine plus très bien ce qu'ils pouvaient bien faire là autrefois, à plus forte raison on ne peut saisir ce qui motive leur présence aujourd'hui. Même ceux qui l'ont déjà su ne savent trop comment l'expliquer aux autres, les infrastructures n'étant plus là pour en témoigner.

Et puis, on s'est en partie ravisé. Un fort mouvement populaire a voulu que nos ports deviennent des fenêtres sur le fleuve, pour tous et pas seulement pour quelques privilégiés. À Montréal et à Québec, ce mouvement a pris des formes différentes.

Le Vieux-Port de Montréal

Le mouvement populaire de Montréal a eu son achèvement dans des consultations publiques exemplaires qui ont influencé non seulement l'aménagement du Vieux-Port lui-même, mais, par la suite, tout le processus de consultation publique en aménagement urbain de la Ville de Montréal. Le concept de « fenêtre sur le fleuve » a dominé ces consultations, comme si le seul souvenir de la majesté antérieure du port entretenait celui de l'obstruction visuelle qu'elle avait provoquée plutôt que celui de l'ingéniosité de son ingénierie maritime. Pour témoigner de cette dernière, il faut bien avouer qu'il ne restait que des miettes : bouts de quais, hangars en très mauvais état, silos et convoyeurs depuis longtemps sacrifiés. La conclusion des consultations a conduit les promoteurs à proposer qu'on conserve au moins ces vestiges en une sorte de place maritime accessible au public en tout temps.

Les Montréalais ont obtenu une promenade, une esplanade le long du fleuve. Mais il y en avait déjà d'autres tout aussi accessibles, par exemple, à la jetée MacKay et à l'île Sainte-Hélène. Le Vieux-Montréal a heureusement gagné une façade fluviale, bien que celle-ci n'explique pas ce qu'était ce secteur lorsque les marchands du Bas-Canada, associés aux courtiers maritimes et aux banquiers *canadians* et britanniques, y contrôlaient, dans leurs bureaux et leurs entrepôts (convertis progressivement en restaurants et en copropriétés résidentielles), tout le commerce vers le Haut-Canada, les Grands Lacs et les Prairies. L'existence même du Vieux-Montréal comme plate-forme du troc et de la finance à une échelle mondiale demeure presque aussi incompréhensible que la présence des quelques rares navires stationnés à ses pieds.

Le design de cette esplanade est exemplaire, non seulement dans le respect des orientations issues de la consultation, mais aussi dans la recherche d'un vocabulaire architectural qui rende un peu compte de la robustesse et de la richesse de l'ingénierie des installations d'antan. Est-ce un succès ? Le temps le dira.

L'entrée du canal de Lachine constitue un exemple de ce design. Elle rassemblait autrefois un ensemble un peu hétéroclite d'éléments d'infrastructure unis par les nécessités de l'ingénierie hydraulique. Aujourd'hui, la maison de l'éclusier a été remplacée par un élégant petit restaurant qui en porte le nom. La maison se situe dans l'axe de la costaude rue McGill, avec son gabarit de 12 niveaux, et au pied du dernier grand silo à grain qui en marque majestueusement la terminaison visuelle. Dans ce décor, la trop petite et trop élégante maison de l'éclusier semble un peu incongrue, comme un pavillon de banlieue qu'on installerait au pied de l'Arc de triomphe sur la place de l'Étoile à Paris. Ces quelques défauts tiennent tout autant, sinon plus, à la programmation des activités qu'au design urbain lui-même, l'un et l'autre étant tributaires des décisions des années 1970 qui ont complètement et irrévocablement altéré le génie du lieu.

Le Vieux-Port de Québec

Le cas du Vieux-Port de Québec est plus complexe et plus difficile à analyser et à juger. Bien avant que l'on décide de réaffecter les propriétés portuaires elles-mêmes, d'importants travaux de restauration autour de la Place Royale avaient été entrepris dans le cadre d'une entente fédérale-provinciale de développement régional. Ces travaux n'avaient pas de commune mesure avec les maigres efforts des gouvernements et de la Ville de Montréal dans le cas du Vieux-Montréal. Les efforts déployés à Québec pour la restauration de la Place Royale auraient dû commander qu'on porte une attention équivalente aux installations portuaires. Or, en dépit d'énoncés tout aussi généreux qu'à Montréal, on est loin du compte.

Pour les fêtes du 450e anniversaire de la Nouvelle-France, on a bien fait des aménagements publics intéressants afin d'accueillir les grands navires du monde qui venaient réaffirmer la vocation maritime de notre nation et de sa capitale, mais une fois cela fait, plus rien que querelles sur le sens à donner aux aménagements et sur l'équilibre recherché entre la chose privée *(res privata)* et la chose publique *(res publica)*. Devant le Musée de la civilisation, que d'usages insignifiants et de formes inciviles ! Le débat n'est pas fini, nous dit-on, mais que reste-t-il à sauver ?

Le Vieux-Port de Trois-Rivières

L'aménagement du Parc portuaire de Trois-Rivières est simple et robuste. Il n'occupe qu'une partie relativement restreinte de la rive, encore accessible aux navires, au pied du centre-ville, et, de son esplanade, on peut facilement voir les parties plus actives du port commercial. C'est tout autant une fenêtre sur le port qu'une fenêtre sur le fleuve. Grâce à des terrasses qui descendent en escalier du centre-ville vers le Saint-Laurent, on a pu surplomber l'obstacle d'une voie de camionnage et d'une voie ferrée, et inscrire divers éléments d'exposition et de restauration sur les divers paliers, d'où les vues sont tout à fait remarquables. Non seulement y a-t-il une continuité ville-port, mais elle semble quasiment naturelle. La topographie s'y prêtait sans doute mieux qu'ailleurs, mais, de son côté, la Ville de Trois-Rivières a fait des efforts remarquables de revitalisation commerciale pour que de nouveaux bâtiments commerciaux établissent une jonction appropriée avec ces aménagements. En eux-mêmes, les aménagements, côté ville comme côté port, sont faits de matériaux assez frustres, même banals, en tout cas sans prétention. La continuité des circulations piétonnes et véhiculaires de la ville vers le fleuve laisse presque croire que cet heureux mariage a toujours existé.

Les ports du Québec maritime

Il reste bien quelques vrais ports sur le Saint-Laurent, accessibles au public tout en conservant leur vocation. C'est le cas de ceux de Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Rimouski, Rivière-au-Renard, Cap-aux-Meules... Aller y voir les navires accoster, prendre des nouvelles des équipages et des cargaisons, accueillir les voyageurs constituent encore en ces endroits des activités communautaires et conviviales. Souhaitons-leur de garder ces qualités, en même temps que la beauté de leur ingénierie robuste. ◀

Un atout pour les affaires et la société

Principal port à conteneurs au Canada et leader sur l'Atlantique Nord, le port de Montréal facilite les exportations et l'approvisionnement de nos industries et commerces en matières premières et produits essentiels à leurs activités. Il fournit quelque 14 000 emplois directs et induits et génère des retombées économiques de l'ordre de 1,2 milliard de dollars par année. Le port de Montréal, un atout pour les affaires et la société.

Port de Montréal
Port of Montreal

Édifice du port de Montréal
Cité du Havre
Montréal (Québec)
H3C 3R5

Le Vieux-Port de Montréal

pour tous les âges et tous les goûts

- Un site historique en plein cœur de la ville, s'étendant sur 2 km le long du fleuve Saint-Laurent, adjacent au Vieux-Montréal
- Une foule d'activités: croisières, excursions, spectacles variés, cinéma IMAX et amuseurs publics
- Le rendez-vous de quelque 4 millions de visiteurs chaque année

Renseignements:
(514) 496-PORT

LE VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

Canada