

L'AUTOPARC VICTORIA

Petite histoire

d'une occupation fluviale



S E P T E M B R E 2 0 0 4



Montréal 

L' A U T O P A R C V I C T O R I A

Petite
histoire
d'une occupation fluviale

Service des infrastructures,
transport et environnement

S E P T E M B R E 2 0 0 4

Montréal 

Introduction

Le présent document se veut un bref rappel historique de ce que furent l'appropriation et l'exploitation d'une partie des berges du fleuve Saint-Laurent au cours des trois cents et quelques années de l'histoire de Montréal et plus particulièrement, l'histoire d'un site appelé, il y a quelques décennies, l'Autoparc Victoria; un vaste stationnement d'une superficie de 128 acres, construit sur le lit du fleuve en 1966 par la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967.

En fait, ce que tente de faire ce bref historique, c'est de montrer l'usage qui a été fait des berges du Saint-Laurent, entre les actuels ponts Victoria et Champlain, depuis le début de la colonisation de Ville-Marie, au temps de la Commune Saint-Pierre, jusqu'à l'aménagement d'un site dédié au développement d'une industrie légère et non polluante, axée sur les nouvelles technologies de communication. Un site dont une partie semble de plus en plus faire l'objet de discussions afin d'en faire un parc récréo-touristique accessible à l'ensemble de la population montréalaise. Un site dont les usages antérieurs ont lourdement contaminé le sous-sol et dont le drainage au fleuve interpelle aujourd'hui aussi bien les différents propriétaires, occupants ou usagers occasionnels que ceux qui ont contribué à cet état de fait.

Ce court texte est de type narratif et fait appel à une série de documents historiques, de cartes et de photos aériennes. Ainsi, le lecteur sera mieux en mesure d'apprécier et de porter un jugement sur ce que fut l'occupation des berges du Saint-Laurent, à la hauteur de la Pointe-Saint-Charles.

Yves Provost, ing.

Directeur général adjoint

Service des infrastructures, transport et environnement

Ville de Montréal

Table des matières

Introduction	p. 1
Table des matières	p. 2
Liste des figures	p. 3
1. Ville-Marie au temps de la Congrégation de Notre-Dame de Montréal	p. 4
2. La Pointe-Saint-Charles au tournant de l'ère industrielle	p. 6
3. La Commune Saint-Pierre et son occupation à des fins municipales	p. 9
4. La création de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CNR)	p. 11
5. L'avènement de la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967	p. 16
6. La conversion d'un stationnement en aéroport : l'Adacport	p. 21
7. Le développement d'une nouvelle vocation : le Technoparc	p. 24
8. Des mesures correctrices temporaires	p. 27
9. L'avenir d'un site intimement lié à la grande histoire de Montréal	p. 29
10. Perspectives	p. 32
Bibliographie	p. 34
Remerciements	p. 36

Liste des figures

Limites de la Ferme Saint-Gabriel vers 1850	p. 5
Localisation de la Levée Saint-Gabriel	p. 8
Implantation de la cour de triage du CN	p. 13
Étendue du dépotoir de Pointe-Saint-Charles en 1951	p. 15
Rivage en 1958 d'après la photo aérienne	p. 17
L'Autoparc Victoria d'après la photographie aérienne de 1968	p. 19
Un des avions de la compagnie Airtransit	p. 22
Vision du futur développement du site	p. 31
Avancée du remblayage entre 1801 et 2003	p. 33

1. Ville-Marie au temps de la Congrégation de Notre-Dame de Montréal

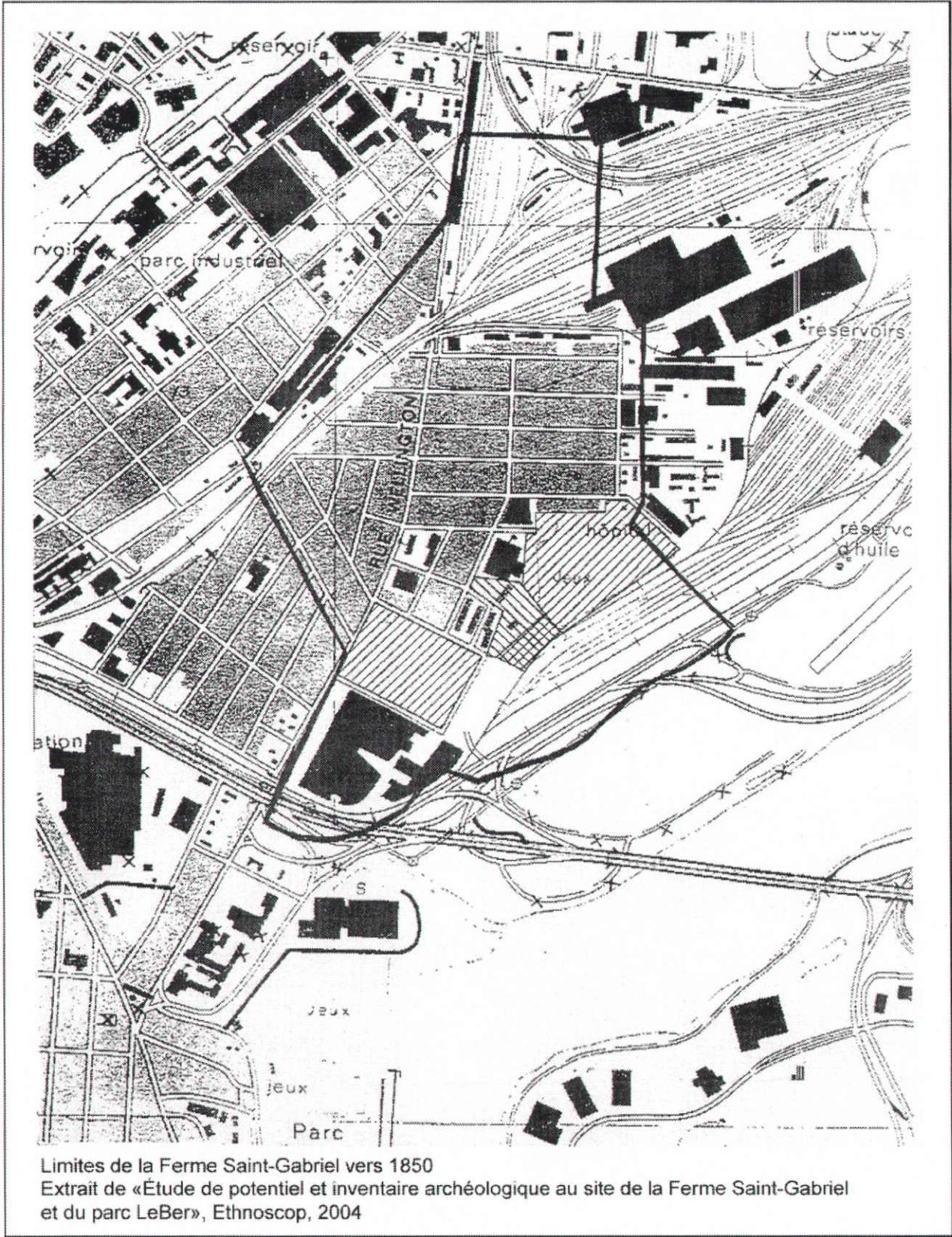
1659. Marguerite Bourgeoys, fondatrice de la Congrégation de Notre-Dame de Montréal (CND), rentre de France avec quatre nouvelles institutrices et les installe à sa toute nouvelle école située rue Saint-Paul, une ancienne étable don de Paul de Chomedey, sieur de Maisonneuve. Trois ans plus tard, la jeune congrégation pouvant difficilement répondre aux besoins de base des pensionnaires de la rue Saint-Paul, Marguerite Bourgeoys se voit octroyer par de Maisonneuve une concession à cultiver sur des terres situées entre la prairie Saint-Pierre (également appelée commune) et la concession appartenant à Nicolas Millet dit le Beauceron.

Près de dix ans plus tard, avec l'arrivée des premières filles du roi, Marguerite Bourgeoys achète de Pierre LeBer une maison à la Pointe-Saint-Charles, voisine de la concession. Le jumelage de ces terres donne lieu à ce qui deviendra la Ferme de la Pointe-Saint-Charles, agrandie au fil des ans et des besoins de la Congrégation, par achats ou échanges de terres voisines ou, par legs testamentaires. C'est ainsi que de 1662 à 1731, le domaine de la Congrégation de Notre-Dame de Montréal passe d'une trentaine d'arpents à plus de 210 arpents.

« Au moyen de regroupements divers, on peut arriver à fixer approximativement les limites du domaine vers 1723. À ce moment, du côté nord, la rivière Saint-Pierre séparait le domaine Saint-Gabriel, appartenant aux Sulpiciens, de la ferme de la Congrégation. Du côté est, partant de la Commune Saint-Pierre, d'un point situé dans le prolongement de l'actuelle rue LeBer, on arrive aux environs de la rue Bridge, limite de la ferme. À l'ouest, la limite suivait la rue Hibernia, de la rue Mullins à la rue Rushbrooke. À l'intersection de Hibernia et Rushbrooke, elle se confondait avec celle-ci jusqu'aux environs du pont Champlain et de là, rejoignait le fleuve.

Si l'on s'en tient aux titres gardés dans les archives de la Congrégation, ces limites seraient restées sensiblement les mêmes de 1723 à 1853. »

Source: Emilia Chicoine, C.N.D., La métairie de Marguerite Bourgeoys à la Pointe-Saint-Charles, Éditions Fides, 1986, pp 97-98



2. La Pointe Saint-Charles au tournant de l'ère industrielle

Au début du XIXe siècle, quarante ans après la conquête de la Nouvelle-France par l'Angleterre, la population de Montréal atteint 9 000 habitants. La démolition progressive des fortifications de Ville-Marie (le Vieux Montréal d'aujourd'hui) et le comblement des rivières et ruisseaux ceinturant la ville ancienne favorisent la construction de grandes rues ainsi que les communications entre les faubourgs où près des deux tiers de la population y habite et y travaille. Sous domination britannique, l'économie montréalaise prend assise sur le développement du port afin de favoriser les échanges, aussi bien vers l'Angleterre que vers l'intérieur du pays, notamment le Haut Canada. Le canal de Lachine, voie de navigation intérieure ouverte en 1824 pour contourner les rapides dans le fleuve Saint-Laurent, est agrandi en 1848. Une voie ferrée est construite en parallèle au canal pour assurer, douze mois par année, la circulation des marchandises entre Montréal et Lachine.

La construction du canal de Lachine modifie sensiblement le paysage riverain du sud-ouest de Montréal qui, il n'y a pas si longtemps, était constitué de terres agricoles. La Pointe Saint-Charles, à l'entrée du canal, n'échappe pas à ce mouvement, d'autant plus qu'elle est également la tête de pont d'un réseau ferroviaire en pleine expansion. Ce qui sera bientôt confirmé, car Montréal est avant tout une île et il n'existe toujours pas de liens fermes avec la rive sud et les terminus des différentes compagnies de chemin de fer situés à Kahnawake (Montreal and New-York Railroad), Laprairie et Saint-Lambert (Champlain and Saint-Lawrence Railroad) et Longueuil (Saint-Lawrence and Atlantic Railroad).

En 1851, devant les difficultés financières de plusieurs compagnies ferroviaires reliant la rive sud aux provinces maritimes et aux États-Unis, des hommes d'affaires montréalais influents (les Ferrier, Molson et Simpson) fondent la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, ou la Grand Trunk Railway System (GTR). Rapidement, ils absorbent les compagnies ferroviaires déficitaires et avec l'aide financière du gouvernement du Canada-Uni, ils amorcent la construction d'une liaison ferroviaire entre Montréal, Kingston et Toronto. À la même période, la construction d'un pont reliant la Pointe Saint-Charles au terminus de la rive sud situé à Longueuil fait l'objet de discussions.

« John Young, qui n'est plus ministre (des Travaux publics) mais administrateur du Port de Montréal, juge indispensable que le chemin de fer ait son terminus non plus sur la rive sud de Montréal mais à Montréal même. Il y faut un pont sur le Saint-Laurent, un pont sur lequel les trains pourront passer. Un pont de plus de deux milles de longueur. »

Robert Rumilly, Histoire de Montréal / Tome 2, Montréal, Editions Fides, 1970, p.344

Pour le GTR, la réalisation de ces projets nécessite de l'espace et l'acquisition de nouveaux terrains à la Pointe Saint-Charles débute aussi bien auprès de particuliers que de différentes communautés religieuses (Sœurs de l'Hôtel-Dieu de Montréal et Sœurs Grises de la Charité). Ainsi, en décembre 1853, le GTR acquiert de la Congrégation de Notre-Dame de Montréal une pièce de terre de 34 arpents, délimitée à l'ouest par l'actuelle rue Sébastopol, au nord par la rue Wellington (appelée autrefois le Chemin de la rivière Saint-Pierre), à l'est par un lot appartenant déjà au Grand Tronc et au sud, par le domaine de la Pointe. D'autres acquisitions successives viendront gruger la Ferme de la Pointe Saint-Charles et la propriété du GTR s'étalera de plus en plus le long des berges du Saint-Laurent. Du moins jusqu'à ce que soit construite, vers la fin des années 1880, une immense digue (la Levée Saint-Gabriel) pour contrer les inondations printanières dans le sud-ouest de l'île.

En 1856, le GTR inaugure ses vastes ateliers de la Pointe Saint-Charles et trois ans plus tard, procède à l'ouverture du Pont Victoria, un pont couvert, avec une seule voie ferrée reliant la Pointe à Saint-Lambert sur la rive sud. À l'époque, la ferme de la Pointe Saint-Charles existe toujours mais, face à l'essor industriel et au développement urbain, elle se fait de plus en plus petite.

« Avec leur infrastructure imposante de voies, de matériel roulant, de gares, de rotondes, de dépôts de charbon et de hangars à marchandises, les chemins de fer sont alors l'industrie la plus visible du Canada. Des ateliers comme celui du Grand Trunk à Pointe-Saint-Charles, au cœur de Montréal, sont de véritables cités de la vapeur s'étendant sur plus de 30 acres et renfermant fonderie, laminoir, broyeur et forge où s'affairent par milliers chaudronniers, machinistes, électriciens, mouleurs, modeleurs, tuyauteurs, tôliers et charpentiers. »

Donald MacKay, L'histoire du CN, Montréal, Éditions de l'Homme, 1992, p. 22

3. La Commune Saint-Pierre et son occupation à des fins municipales

Au milieu du XIXe siècle, la population de Montréal atteint 58 000 habitants et l'administration municipale, face à cette croissance démographique, est aux prises avec plusieurs problèmes de santé publique. La municipalisation du réseau d'aqueduc est toute récente, la collecte et l'élimination des déchets soulèvent des interrogations. Tant le Comité de santé que la Commission de la voirie y vont de propositions pour, entre autres, acquérir de nouveaux terrains afin d'y accueillir les déchets.

C'est ainsi que le 13 avril 1864, le Comité de police (responsable de la santé et de la sécurité sur la voie publique) obtient du Comité de l'aqueduc un terrain situé à la Pointe Saint-Charles pour servir de dépotoir. Cependant, moins de deux ans plus tard, des citoyens protestent contre les odeurs émanant du site, aux limites de la ferme de la Pointe Saint-Charles, entre les voies ferrées du GTR et le Chemin Napoléon.

Le 6 novembre 1868, le Comité de santé recommande au conseil municipal que cesse l'enfouissement de déchets au site de la Pointe et qu'il accepte l'offre de M. William Logan pour que désormais, soient déposés à la ferme Logan (l'actuel parc Lafontaine) les détritiques qui jusque là allaient sur la ferme de la Pointe Saint-Charles.

La collecte et l'élimination des déchets demeurent au cœur des préoccupations de l'administration municipale d'autant plus que vers la fin du XIXe siècle, Montréal est aux prises avec de graves épidémies de choléra. En 1900, le conseil municipal crée la Commission de l'incinération de même que le Département de l'incinération. Au début de l'année 1902, la Commission du Havre autorise la Ville à déverser des déchets là où il y a lieu de combler les bassins, près de la Pointe-du-moulin-à-vent, à l'est de l'actuel site du Technoparc #1.

« Le Président fait savoir aux membres de la Commission qu'il a visité en compagnie des échevins Robillard et Lemay, de M. Racine, Commissaire du Havre et de M. Guernon, contremaître en chef du Havre, le dépotoir de la Pointe-du-moulin-à-vent et qu'ils ont tous constaté qu'il n'y avait que de la cendre déposée à cet endroit. Quatre employés du département se tiennent en permanence sur ce dépotoir et ramassent toutes les boîtes de fer blanc, font brûler tous les papiers et morceaux de bois. Les matières organiques qui pourraient être jetées par hasard sont ramassées et envoyées à l'incinérateur pour y être brûlées.

Archives municipales de Montréal, Extrait du procès-verbal d'une assemblée de la Commission de l'incinération tenue le 7 mars 1902., Dossier 9897, 3^e série, « Dépotoir; jetée Saint-Gabriel à l'extrémité sud de la rue Ash ».

Malgré le bon usage du site par l'administration municipale, l'entente entre la Commission du Havre et la Ville de Montréal fait long feu et deux ans plus tard, la Congrégation de Notre-Dame de Montréal autorise l'administration municipale à déposer, gratuitement, des balayures de rues et des cendres sur la propriété située entre le côté nord de l'avenue Ash et le mur d'endiguement, et du côté nord de la rue Leber à l'est jusqu'au dit mur d'endiguement.

L'usage de la Commune Saint-Pierre à des fins de dépotoir municipal remonte donc à 1904, si l'on fait abstraction de la brève période de 1864 à 1868. Ce qui n'exclut pas qu'entre ces deux périodes, des citoyens ou des entrepreneurs aient pu utiliser le site à des fins similaires, que ce soit avec ou sans l'autorisation des propriétaires riverains.

De 1904 à 1937, période d'exploitation de l'emplacement situé au pied de la rue Ash à des fins de dépotoir municipal, il est difficile d'évaluer le tonnage de déchets « incombustibles » enfouis à la Pointe Saint-Charles puisque les premières statistiques remontent à 1917, l'année de l'aménagement d'un système de pesée à l'entrée des différents dépotoirs municipaux. À titre d'illustration, mentionnons que pour l'année 1922, le site de la Commune Saint-Pierre a reçu 63 000 tonnes de déchets et de cendres, soit 24% de tous les déchets enfouis sur le territoire de Montréal. Ces matériaux n'étaient alors pas encore déversés dans le lit du fleuve.

4. La création de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada (CNR)

À la fin du XIXe siècle, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc procède à l'élargissement de la structure du pont Victoria afin d'y ajouter une seconde voie ferrée au centre puis, de part et d'autres de la structure centrale, une voie pour la circulation hippomobile et automobile ainsi qu'une autre pour les tramways de la compagnie Montreal Southern and Counties. Au moment où se réalisent ces travaux, la Commission du Havre, avec l'aide de subventions du ministère des Travaux publics du Canada, procède à d'importants travaux d'agrandissement du port de Montréal.

Alors que les activités portuaires et ferroviaires sont en pleine expansion sur les berges du fleuve Saint-Laurent, les compagnies ferroviaires de l'ouest du pays se concurrencent tous azimuts et plusieurs de ces compagnies se montrent incapables de rencontrer leurs obligations. Sous la pression populaire et suite à une commission d'enquête, le gouvernement fédéral crée en juin 1919 la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (ou Canadian National Railways, le CNR) et y intègre plusieurs compagnies ferroviaires de l'ouest et des maritimes. La même année, le CNR, l'une des premières sociétés d'état à vocation commerciale, se voit confier la gestion de la Marine marchande du Canada et trois ans plus tard, absorbe officiellement les actifs du GTR. Le siège social demeure à Montréal et les ateliers de la Pointe-Saint-Charles accroissent leurs activités.

Au début de 1925, la Ville de Montréal procède au bornage du terrain qu'elle occupe entre la rue Ash, le canal d'écoulement de l'aqueduc municipal et le terrain de la Commission du Havre. La Commission est favorable à ce que la Ville dépose des déchets sur sa lisière de terrains, en autant, comme le souligne la correspondance rédigée en anglais, que ce ne soit que de « bons matériaux ». Les résidents du quartier Saint-Gabriel ainsi que la direction de l'hôpital Alexandra se plaignent des odeurs émanant du dépotoir de la Pointe-Saint-Charles et la Congrégation de Notre-Dame réclame de la Ville de Montréal une parcelle de terrain ainsi que les îles 2, 3 et 4 apparaissant au plan de bornage du port de Montréal et daté du 5 février 1925.

Le 14 juin 1929, le gouvernement fédéral adopte la *Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal* (George 5, chapitres 19-20). Selon l'article 2 de cette loi, le CNR « a le droit d'acquérir ou de prendre, ..., des terrains ou des intérêts dans des terrains pour toutes ses fins, le tout sur l'île de Montréal ou sur la terre ferme y adjacente ».

Non seulement la loi prévoit de quelle manière se feront les acquisitions ou les expropriations mais en annexe, elle y décrit les objets visés dont : les raccordements aux installations actuelles des chemins de fer et aux voies de la Commission du port (alinéa b), l'aménagement de cours pour wagons à divers endroits, avec cour centrale à la Pointe Saint-Charles (alinéa c), ainsi que « le chemin de fer partant d'un point de la ligne situé entre Saint-Henri et la Pointe Saint-Charles près de l'avenue Atwater, longeant la rivière Saint-Pierre et le bief d'aval de l'aqueduc jusqu'au bord du fleuve, et construction d'installations de cour au bord de l'eau avec raccordement aux lignes actuelles et aux voies de la Commission du port » (alinéa i).

Fort de cette loi, le CNR amorce des négociations avec les propriétaires riverains, dont la Ville de Montréal. Dès 1931, celle-ci constate qu'elle est sur le point de remplir à capacité le dépotoir de la Pointe car à la limite est de celui-ci, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada comble rapidement cet endroit avec de la terre provenant de la construction de la nouvelle gare centrale située rue de La Gauchetière au centre-ville. Six ans plus tard, la Ville de Montréal et le CNR procèdent, à coût nul, à un vaste échange de terrains.

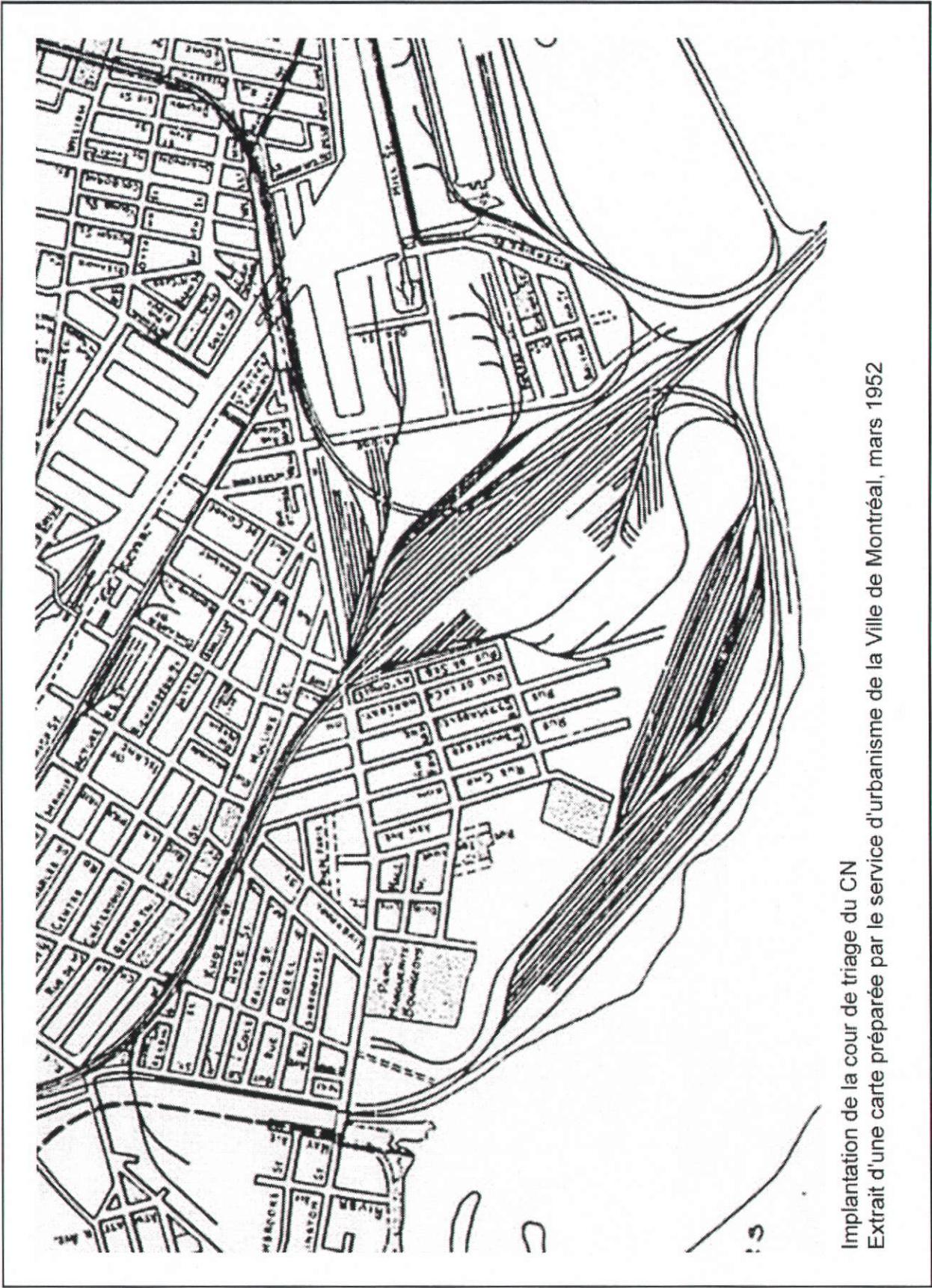
« Attendu que la Cité de Montréal doit faire l'acquisition de certains immeubles pour procéder à l'ouverture ou à l'élargissement des rues Persilliers, Papineau, Charland, de la Montagne, Guy, Saint-Maurice, William, Upper Lachine Road (rue Saint-Jacques) et Saint-Rémi, desquels immeubles la dite Cité a déjà pris possession quoiqu'ils appartiennent à la Compagnie des chemins de fer nationaux;

Attendu que la Compagnie des chemins de fer nationaux est consentante à céder ces immeubles à la Cité de Montréal pourvu que cette dernière lui cède en échange certains terrains comprenant la levée Saint Gabriel, une partie du rivage du Fleuve Saint-Laurent, une partie de la rue Saint-Jacques où passe actuellement le viaduc, certains lots situés sur les rues Bruchési, Lacordaire, Monsabré, Dickson et Curotte, une partie de la rue Bourgeois et une partie de la ruelle Gravel dont la dite Compagnie des chemins de fer nationaux a elle aussi pris possession sans en être propriétaire; le tout tel que décrit au projet d'acte ci-après mentionné;

Attendu que ...

Votre comité recommande que cet acte d'échange soit approuvé; que son Honneur le Maire et le Greffier de la Cité soient autorisés à le signer, au nom de la Cité; et, que ledit acte soit soumis à la Législature provinciale pour ratification.»

Archives municipales de Montréal, Rapport du Comité exécutif au Conseil municipal, 24 mars 1937.

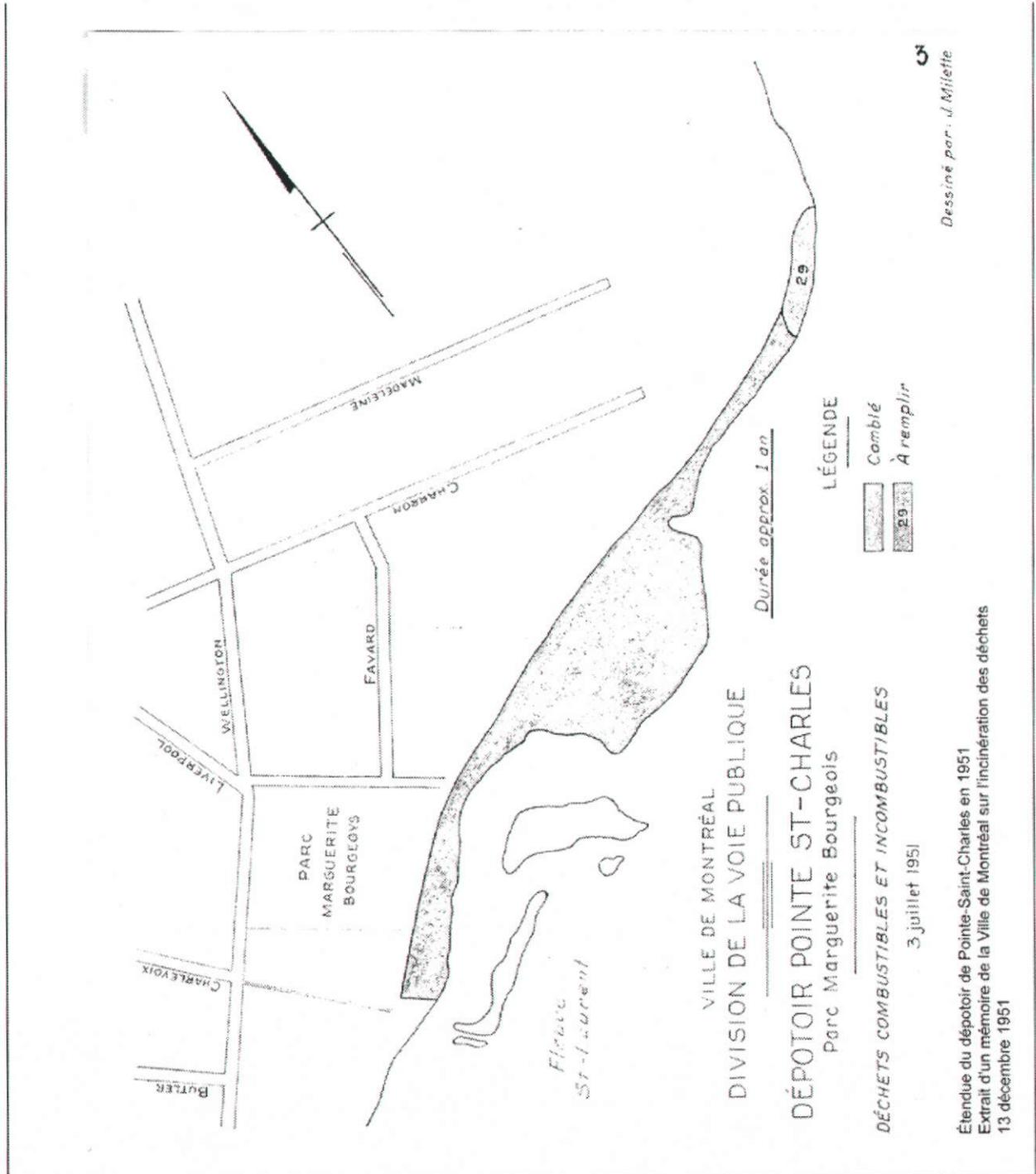


Implantation de la cour de triage du CN
Extrait d'une carte préparée par le service d'urbanisme de la Ville de Montréal, mars 1952

De cette période d'échanges de terrains entre la Ville de Montréal et le CNR jusqu'au début des années 1950, il est difficile d'obtenir des données fiables sur l'usage qui a été fait des berges du Saint-Laurent puisque celles-ci sont propriété en partie du CNR et en partie d'une autre société de la Couronne créée en 1936 et successeur de la Commission du Havre, le Conseil des ports nationaux. C'est cependant à ce moment qu'on observe un premier empiètement majeur sur le lit du fleuve pour créer l'imposante cour de triage qui longe la berge du Saint-Laurent.

Du côté de la Ville de Montréal, des opérations de remblai sur le lit du fleuve ont cours, mais un plan de juillet 1951 montre que celles-ci sont d'envergure limitée (voir l'illustration à la page suivante).

De 1955 à 1965, selon des sources diverses, toute la zone située entre le pont Victoria et le pont Champlain est utilisée comme dépotoir. La partie ouest est remblayée par un entrepreneur privé en collecte des ordures alors que la partie orientale est opérée par la Ville. La limite entre ces deux zones d'exploitation n'est toutefois pas connue. L'élimination de résidus d'huile, de peinture, etc., est pratiquée de façon restreinte. Les matières éliminées par la Ville sont composées d'environ 40% d'ordures et 60% de sol et de débris de construction. En 1956, le Conseil des ports nationaux interdit à la Ville de déposer des matières putrescibles sur sa propriété. En 1960, un appel de soumissions visant l'élimination de matières incombustibles et de résidus d'incinérateur de la Ville stipule que ceux-ci seront acheminés vers certains dépotoirs, dont celui de Pointe-Saint-Charles.



Étendue du dépotoir de Pointe-Saint-Charles en 1951
Extrait d'un mémoire de la Ville de Montréal sur l'incinération des déchets
13 décembre 1951

5. L'avènement de la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967

À l'été 1958, dans le cadre de l'Exposition universelle de Bruxelles, le président du Sénat canadien déclare qu'il serait convenable qu'une exposition de cette envergure ait lieu au Canada pour célébrer le centenaire de la Confédération et tant qu'à y être, qu'elle se tienne à Montréal pour souligner le 325^e anniversaire de la fondation de Ville-Marie.

L'idée fait l'objet de vives discussions à l'échelle du pays mais deux ans plus tard, le gouvernement canadien soumet la candidature de Montréal au Bureau international des expositions (B.I.E.) pour l'obtention d'Expo '67. Surprise, le B.I.E. accorde la tenue d'une exposition universelle en 1967 à Moscou, pour souligner le cinquantième anniversaire de la révolution russe. Cependant, en avril 1962, l'URSS annonce son désistement et le 13 novembre suivant, après étude d'un certain nombre de candidatures, le Canada et Montréal sont choisis pour remplacer l'Union soviétique et Moscou.

À peine un mois plus tard, le gouvernement fédéral adopte la *Loi créant la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967* (la Compagnie) et y injecte une mise de fonds de 20 millions \$. Conformément à un accord conclu en 1960 lors du dépôt de la première candidature, le gouvernement provincial ajoute 15 M\$ et la Ville de Montréal, 5 M\$. Cette entente tripartite servira d'assise au partage éventuel des coûts de l'Exposition (contributions de 50% du gouvernement fédéral, 37,5% du gouvernement provincial et 12,5% de la municipalité).

Les délais sont courts pour la réalisation de l'événement, moins de quatre ans. Selon la loi constitutive de la Compagnie, il revient à la Ville de Montréal de livrer à ses frais et avant le 30 juin 1964, un terrain libre de tout bâtiment à la Compagnie canadienne de l'exposition universelle de 1967 et ce, sur le territoire de l'île. Fin mars 1963, après avoir mis de côté les hypothèses de la tenue d'une exposition universelle sur différents sites dont le domaine Saint-Sulpice au nord du boulevard Métropolitain, le parc Maisonneuve ainsi que la Pointe-Saint-Charles et la partie dite du « Village aux oies » (ou, en anglais, Goosetown ou Victoriatown), la Ville de Montréal dévoile l'emplacement retenu: les îles Ronde, Sainte-Hélène et Notre-Dame qu'il faudra agrandir, ainsi que la jetée MacKay qui, une fois comblée, prendra le nom de Cité du Havre.



Rivage en 1958 d'après la photographie aérienne

Le site étant choisi et au-delà de toute la problématique concernant l'aménagement de celui-ci, l'accès des îles aux visiteurs représente un défi de taille pour la Compagnie. La Ville de Montréal accepte de prolonger la construction du métro vers la rive sud, avec arrêt à l'île Sainte-Hélène. Sur la rive sud, à proximité de la sortie du métro Longueuil, la Compagnie aménage un stationnement d'une superficie brute de 4 millions de pieds carrés pouvant accueillir près de 8 300 véhicules automobiles.

Du côté de Montréal, dans le prolongement de la jetée Mackay en voie de devenir la Cité du Havre, le gouvernement fédéral accepte, avec la complicité du Conseil des ports nationaux, de remplir le fleuve à partir des limites du CNR et ce à une hauteur suffisante pour y aménager un vaste stationnement d'une superficie brute de 5 500 000 pieds carrés, ainsi qu'une autoroute pouvant relier le nouveau pont Champlain au centre-ville de Montréal. Construite entre 1965 et 1967, à la même période que l'Autoparc Victoria, l'autoroute Bonaventure fait l'objet de plusieurs ententes entre la Ville de Montréal et le Conseil des ports nationaux, mandataire du gouvernement fédéral et maître d'œuvre du projet, comme en fait foi l'extrait suivant.

«Vu les communications du Conseil des ports nationaux..., relatives à la construction d'une voie aux accès limités reliant le pont Champlain à la rue University, il est

RÉSOLU ; *d'approuver les termes suivants de l'entente à intervenir entre le Conseil des ports nationaux et la Ville de Montréal concernant la construction de « la Route » qui reliera la rue University à la Place d'accueil sur le site de l'Exposition universelle canadienne de 1967 pour ensuite se diriger au pont Champlain :*

1.- « La Route » sera construite suivant les plans et devis du projet no 11-A...

2.- ...

3.- Le coût des travaux de construction de « la Route » sera assumé entièrement par la Ville pour la partie comprise entre le centre du canal Lachine jusqu'à la rue Notre-Dame, et par le Conseil pour la partie comprise entre ledit centre du canal Lachine jusqu'au pont Champlain...

4.- Les expropriations requises pour la construction de « la Route » à partir du pont Champlain jusqu'à la rue Notre-Dame seront faites et soldées par la Ville, et les terrains ainsi expropriés, situés entre le pont Champlain et le canal Lachine, seront cédés au Conseil, sans frais. Le Conseil des ports nationaux obtiendra pour lui, et sans frais pour la Ville, tous les titres ou toutes les servitudes utiles sur les terrains appartenant au gouvernement fédéral, ou à des compagnies de la Couronne entre le pont Champlain et le centre du canal Lachine.

5.- ...

6.- Le coût d'entretien général, y compris celui de l'entretien de la structure et du système d'éclairage, de la réfection du pavage, de l'enlèvement de la neige et du nettoyage de la chaussée, sera assumé par les deux parties pour les tronçons de route dont elles sont propriétaires. »

Archives municipales de Montréal, Extrait du procès-verbal d'une séance du comité exécutif de la Ville de Montréal tenue le 20 mai 1965, # 3030



L'Autoparc Victoria d'après la photographie aérienne de 1968

La construction de l'Autoparc Victoria, entre l'autoroute Bonaventure au sud et les terrains du CNR au nord, fait également partie d'un partage de coûts. Ainsi, les coûts de remblais appartiennent au gouvernement fédéral (vraisemblablement le Conseil des ports nationaux) et les coûts d'aménagement sont aux frais de la Compagnie (2 231 555 \$).

Selon le rapport général de la Compagnie canadienne de l'exposition universelle de 1967 publié en 1969, l'Autoparc Victoria comprend 12 500 places de stationnement pour les voitures et 500 pour les autobus, 2 postes de péage, 2 kiosques d'informations, des bâtiments de service ainsi qu'un poste d'essence (FINA) situé à proximité du pont Victoria. Voisin de ce poste d'essence, une usine d'épuration desservant la Cité du Havre est construite, là « où les conditions du sol étaient très mauvaises ». Au total, l'Autoparc Victoria a une longueur de 6 000 pieds entre les ponts Champlain et Victoria, une largeur moyenne de 1 100 pieds et les murs de soutènement ayant servi à remplir le secteur ont une longueur de 7 800 pieds.

« L'entretien des deux grands terrains de stationnement (Longueuil et l'Autoparc Victoria) présentait plus de difficultés; presque tous les soirs les aplanisseuses relevaient les voies non revêtues; vu la nature des remblais, les opérations de lutte contre la poussière devaient être conduites en permanence... »

La lutte contre la poussière avait été conduite avant et après l'ouverture de l'Expo au moyen d'un équipement spécial. Avant l'ouverture de l'Expo, la majorité des voies n'avait pas de revêtement; on y pulvérisait de l'huile. Au cours de l'Expo, on se servait de LOGNOSOL. Ce produit était inoffensif pour les voitures. »

Compagnie canadienne de l'exposition universelle de 1967, Rapport général sur l'exposition universelle de 1967, Tome III, 1969, pp 1508-1509.

Construit pour les seules fins de l'exposition universelle de 1967, l'Autoparc Victoria sert également d'éponge pour les terrains industriels situés au nord et particulièrement ceux du Canadien National. Dès lors, toute forme d'écoulement de produits chimiques, toxiques et autres sont détournés du fleuve et s'accumulent progressivement sous ce vaste terrain de stationnement partiellement paysagé. En 1968, lors de la rétrocession des principaux sites d'Expo '67 (les îles Ronde, Sainte-Hélène et Notre-Dame) par la Compagnie canadienne de l'exposition universelle de 1967 à la Ville de Montréal pour la tenue de Terre des hommes, l'Autoparc Victoria est exclu de la cession et suite à la dissolution de la Compagnie en 1969 en vertu de la *Loi sur la liquidation de l'Expo*, le terrain de stationnement passe sous la juridiction du Conseil des ports nationaux.

6. La conversion d'un stationnement en aéroport : l'Adacport

Au début des années 1970, dans le but de relancer une industrie canadienne aéronautique en difficultés, que l'on songe aux usines Canadair à Ville Saint-Laurent ou De Havilland à Toronto, le gouvernement fédéral propose de mettre sur pied un projet d'avions à décollage et à atterrissage court (ADAC) devant relier le centre-ville d'Ottawa et celui de Montréal.

Le choix de l'appareil fait l'objet de vives discussions entre compagnies montréalaise et torontoise mais le ministre fédéral des Transports annonce rapidement le choix de 6 appareils de marque Twin Otter DHC-6 de la compagnie De Havilland. Dans le prolongement de cette annonce au printemps 1971, le ministre annonce également qu'un aéroport pouvant recevoir ce type d'avions serait probablement aménagé sur le site désaffecté depuis 1967 de l'Autoparc Victoria et qu'un premier vol pourrait avoir lieu aussi tôt qu'au mois de septembre 1972.

Ce vent d'optimisme incite le conseil municipal de Montréal à modifier le règlement de zonage des quartiers municipaux visés (Règlement 4444) afin d'y étendre le secteur industriel de la classe III. Cependant, bien que l'Autoparc Victoria soit le seul terrain disponible à proximité du centre-ville de Montréal pour la réalisation d'un tel projet, son aménagement est régulièrement remis en question particulièrement à cause de son sol dit trop malléable de même que des émanations de gaz s'échappant du sous-sol. À l'été 1973, le ministère des Transports du Canada octroie un contrat de 1,6 M\$ pour l'aménagement du site en aéroport.

« Prévu originellement pour le premier avril, reporté au 15 et ensuite au début de mai, le service aérien par ADAC qui doit relier le centre de Montréal à Ottawa ne sera pas inauguré avant la fin de mai sinon le début de juin, à cause de difficultés techniques imprévues dues à la nature du terrain sur lequel a été aménagé l'aéroport à Montréal.

Le tarmac (aire de stationnement et d'embarquement) s'est enfoncé de quatre à six pouces dans le sol constitué de débris qui avaient été entassés sur plusieurs dizaines de pieds de hauteur pour construire le parc Victoria que l'on transforme présentement en aéroport...

La piste de l'aéroport s'est fissuré en deux endroits et un inspecteur qui a lancé sur une fissure un mouchoir de papier auquel il avait mis le feu a eu la surprise de voir la piste s'embraser à ses pieds à cause des émanations de méthane provenant de la décomposition organique des débris. Enfin, les cheminées où doit s'accumuler le gaz pour être brûlé automatiquement fonctionnent beaucoup plus fort que prévu car le terrain dégage plus de gaz que ce que les ingénieurs avaient estimé... »

René-François Desamore, « L'ouverture de l'Adacport de nouveau retardé », La Presse, 26 mars 1974.

L'aménagement du terrain étant terminé, le ministère des Transports du Canada confie la gestion de l'Adacport à Air Canada qui, à cette fin, crée une filiale, AirTransit. Le vol inaugural a lieu à l'été 1974 et après deux ans d'opération et plusieurs difficultés de financement, le projet d'Adacport est abandonné.



En 1977, les deux grandes compagnies ferroviaires que sont le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN) éprouvent de grandes difficultés financières avec leur service aux voyageurs et à l'image du gouvernement américain et de la mise sur pied d'AMTRAK, le gouvernement canadien crée une nouvelle société de la Couronne, VIA Rail Canada.

Cette société, qui doit faire rapport de ses activités au ministre fédéral des Transports, a son siège social à Montréal et opère un site d'entretien à Ville Saint-Pierre, à proximité du canal de Lachine et en bordure de l'autoroute 20. Près de cinq ans après sa création, VIA Rail annonce des investissements de plus de 300 millions de dollars pour l'aménagement de cinq centres d'entretien au Canada, dont un d'une valeur approximative de 140 M\$ à être construit sur la propriété du CN à la Pointe-Saint-Charles. Le nouveau Centre de maintenance de Montréal (le CMM tel que le désigne VIA Rail Canada) est inauguré le 25 septembre 1987 et suite à une entente, ce sont plus de 500 employés du CN (dont les activités sont en régression) qui assurent l'entretien des wagons.

Dix ans après l'ouverture d'un aéroport en bordure des berges du Saint-Laurent, le Service de protection de l'environnement d'Environnement Canada rend public, en août 1984, une étude sur 48 sites d'enfouissement de déchets dangereux inventoriés sur les propriétés fédérales au Québec dont, le site de l'Adacport.

« Les gaz de méthane qui s'échappent de l'ancien dépotoir de Montréal, enfoui par la suite sous l'Adacport du centre ville peuvent se déplacer à des distances appréciables et présenter éventuellement des risques d'explosion. Telle est l'une des conclusions contenues dans un rapport produit par la firme Foratek International Inc à la demande des services fédéraux de protection de l'environnement, qui l'ont rendu public hier... »

« Les gaz peuvent donc se déplacer, poursuivent les auteurs, à des distances appréciables autour du site et s'accumuler en certains endroits, présentant ainsi un impact à long terme indépendant du taux d'activité du site. Ils pourraient également migrer à la faveur de conduits de tout genre (égouts, conduits d'électricité ou de téléphone), s'accumuler dans des espaces clos et présenter éventuellement des risques d'explosion sur les terrains avoisinants. De plus, le tassement du terrain engendré par la compaction des déchets aura des impacts sur les aménagements présents et futurs, comme la présence de routes et de bâtiments dont le design et l'entretien seront nettement affectés ».

Louis-Gilles Francoeur, « Des dangers d'explosion à l'Adacport ? », Le Devoir, 30 août 1984.

Devant cet état de fait, des citoyens montréalais bien intentionnés réclament de l'administration municipale qu'elle acquière le site afin d'y exploiter les réserves de gaz méthane qui y sont enfouies. Le président du comité exécutif calme la population quand à la dangerosité du site et ajoute que, sur la base d'études réalisées pour la Ville de Montréal, il s'avère que les réserves de méthane du site sont beaucoup moindres que celles existantes sur le site de l'ancienne carrière Miron et que c'est ce dernier site qui devrait plutôt faire l'objet d'une exploitation.

« Aucune construction n'est possible à l'heure actuelle sur le site de l'Autoparc Victoria. Pourtant, M. Lamarre y verrait bien la présence d'un parc au bord de l'eau, un corridor de verdure longeant le fleuve et l'autoroute Bonaventure que l'on pourrait pousser plus près de l'Autoparc... »

D'autre part, une étude hydro-géologique complète sera effectuée dans l'ancien dépotoir de Pointe-Saint-Charles pour vérifier l'imperméabilité de la « ligne Butler », frontière naturelle entre la cour de triage du Canadian National et le terrain de l'Adacport qui contient plusieurs résidus de toutes sortes, une analyse commandée par Environnement Canada. »

Elyse Avon, « Les gaz enfouis de l'Adacport, aucun danger pour la population—Yvon Lamarre », La Voix Populaire, 14 mai 1985.

7. Le développement d'une nouvelle vocation : le Technoparc

Au mois de novembre 1989, le Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du Sud-Ouest de Montréal (CREESOM) rend public un rapport intitulé « Sud-Ouest, organiser notre développement ensemble » dans lequel il rend compte de la dégradation socio-économique de ce secteur et des solutions pouvant conduire à un plan d'action.

Moins de quatre mois plus tard, en réponse au rapport du CREESOM, la Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM) annonce, sous le titre « Plan d'action de la Ville de Montréal pour la relance économique du sud-ouest », des prévisions de dépenses de 223 millions de dollars sur une période de cinq ans pour redynamiser ce secteur, notamment pour la rénovation de zones industrielles anciennes, le développement d'un parc d'entreprises à caractère industriel et commercial, la bonification du programme d'aide à la rénovation industrielle, la revitalisation des abords du canal de Lachine ainsi que l'amélioration des infrastructures routières.

Rien de ce plan d'action ne réfère à l'ancien site de l'Autoparc Victoria et pour cause. Au début de l'année 1988, le Comité exécutif de la Ville de Montréal et le Conseil des ministres du gouvernement du Québec conviennent d'une entente de principe par laquelle, sous diverses conditions, la Ville peut acquérir le site de l'ancien Adacport et ce, à des fins de développement d'un parc de recherche et de haute technologie, conformément à la vocation reconnue au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) pour le site.

En fait, l'initiative de cette démarche est redevable à la société Téléglobe Canada inc. (TCI) qui, à court de nouveaux espaces pour ses activités, retient une partie de ce site parmi ses options d'aménagement. Dès lors, TCI multiplie les démarches de faisabilité tant auprès de la Ville de Montréal que de la Société des ports nationaux et le ministère de l'Environnement du Québec qui, depuis longtemps, revendique la propriété du site compte tenu de la propriété hydrique d'origine qui, légalement, lui confère tous les droits.

« Pour résoudre le dilemme, l'accord suivant, valable uniquement pour les terrains de l'Adacport, est intervenu entre les deux niveaux de gouvernement. Le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec se sont entendus pour céder chacun directement à la Ville de Montréal, par actes notariés, l'ensemble des droits et prétentions qu'ils ont ou pourraient avoir sur la totalité des terrains en question. De cette façon, la Ville de Montréal peut devenir propriétaire des terrains en question et les deux niveaux supérieurs de gouvernement s'entendent pour ne pas porter préjudice à leur droit de propriété pour d'autres terrains similaires dans le futur. »

Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM), Notes explicatives au Conseil, 15 mars 1989, Archives municipales de Montréal / Dossier # 89-0030936

À sa séance du 30 mars 1989, le Conseil municipal adopte deux projets d'acte par lesquels la Ville de Montréal acquiert de deux propriétaires différents le même terrain, l'ancien site de l'Autoparc Victoria (dont une partie seulement a été utilisée par l'Adacport), et ce, à des conditions différentes.

«LE COMITÉ EXÉCUTIF soumet

- 1.- Un projet d'acte par lequel Société du port de Montréal vend, cède et transporte à la Ville, sans garantie, tous ses droits, titres, prétentions et intérêts qu'elle détient dans un emplacement situé à Montréal, étant un lot en eau profonde, composé du bloc numéro 2 du cadastre de la Municipalité de la paroisse de Montréal et du bloc numéro 5 du cadastre de la Cité de Montréal (Quartier Sainte-Anne), le tout tel que montré sur le plan R10072, cette vente étant faite pour une somme nominale de 1,00 \$ et autres bonnes et valables considérations;*
- 2.- Un projet d'acte par lequel Sa Majesté du chef du Québec vend à la Ville, sans garantie, tous ses droits, titres, prétentions et intérêts qu'elle détient ou pourrait détenir dans un emplacement situé à Montréal, étant un lot en eau profonde, composé du bloc numéro 2 du cadastre de la Municipalité de la paroisse de Montréal et du bloc numéro 5 du cadastre de la Cité de Montréal (Quartier Sainte-Anne), le tout tel que montré sur le plan R10072, cette vente étant faite pour le prix de 1 000 000,00 \$;*

Vu le rapport de la directrice du Service des affaires corporatives, le Comité exécutif recommande

- a) d'approuver ces projets d'actes et d'autoriser le secrétaire général ou le greffier de la Ville à les signer au nom de la Ville;*
- b) de voter à cette fin des crédits de 1 030 000,00 \$ incluant les frais financiers et de les imputer à même l'emprunt autorisé par le règlement 8082.»*

Archives municipales de Montréal, Extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du Conseil municipal, séance tenue le 31 mars 1989, Numéro de résolution CO89 01189.

Dans le premier cas et pour la modique somme de 1 \$ et « autres bonnes et valables considérations » la Ville de Montréal accepte, en vertu de l'article 1 lié aux conditions de l'acte de vente, la propriété telle quelle et « dégage expressément Sa Majesté du chef du Canada ainsi que ses représentants et mandataires et, plus particulièrement, la Société du port de Montréal et ses représentants et employés, de toute responsabilité relative au titre de propriété et à l'état du sol et du sous-sol de la propriété et elle les exonérera complètement de toute réclamation, demande, action, procédure, perte, amende ou dépense ou tout dommage résultant de vices de titres ou découlant de l'état du sol et du sous-sol de la propriété ».

Dans le second cas et pour la somme de 1 000 000 \$, des conditions similaires apparaissent à l'acte de vente sauf qu'en plus, la Ville est tenue de réaliser ou de faire réaliser une étude de caractérisation des substances dangereuses que peut contenir le sol et le sous-sol de cet emplacement, le coût de l'étude, jusqu'à concurrence de 300 000 \$, pouvant être déductible du prix d'achat.

Au mois de décembre 1989, la Direction régionale de Montréal-Lanaudière du ministère de l'Environnement du Québec autorise la Ville de Montréal à procéder à la construction d'égouts sanitaires et pluviaux de même que de conduites d'aqueduc, sous la voie sud de ce qui désormais est connu sous le nom de Parc de recherche et de haute technologie de Montréal. Les travaux d'infrastructure sont à peine commencés qu'au mois d'août 1990, les premières résurgences d'hydrocarbures sont observées, en amont du pont Victoria.

8. Des mesures correctrices temporaires

En 1991, le Canadien National, par le biais de sa filiale AMF techno transport inc., gestionnaire des ateliers de la Pointe-Saint-Charles, met en place des mesures temporaires de captage d'hydrocarbures. À compter de l'automne de la même année, les coûts de ces mesures ainsi que des études portant sur la recherche d'une solution permanente sont payés à part égale par le CN et la Ville de Montréal et ce, jusqu'à ce que le CN installe son propre système d'interception et retire sa participation en septembre 1997. Ce système, installé sur la propriété du CN près de la limite du terrain de la Ville, comporte 122 puits de récupération des huiles flottantes et n'assure aucune intervention sur les eaux souterraines; en date du printemps 2000, il avait permis d'intercepter un volume de 600 000 litres d'huile. Parallèlement à cette démarche, le CN procède, entre 1992 et 1995, au démantèlement de ses deux importants réservoirs hors terre situés près de la limite du terrain de la Ville et datant de 1957.

Vers la même période, dans le but d'améliorer la qualité des matériaux de surface, le drainage et la topographie, la Ville de Montréal procède à des opérations de remblayage des secteurs centre et est de son site et ce, à l'aide de 540 000 m³ de sols propres. Depuis le retrait du CN du partenariat avec la Ville, cette dernière assume seule les études visant la mise en place d'une solution permanente ainsi que les mesures temporaires en berge à l'aide d'estacades près du pont Victoria.

En mai 1999, devant la complexité de la problématique, les impacts environnementaux reliés aux résurgences et aux ouvrages projetés, les nombreux scénarios d'interception et de récupération envisageables ainsi que les enjeux juridiques et économiques, la Ville de Montréal convient d'entreprendre un exercice d'analyse de la valeur. Cette démarche fait appel à une équipe multidisciplinaire de dix personnes, laquelle établit les besoins et obligations de la Ville pour ensuite sélectionner le scénario optimum et identifier les étapes subséquentes de réalisation. Le scénario alors retenu est celui de l'aménagement d'un mur étanche avec récupération passive optimisée sur la longueur du mur, lequel serait construit sur une longueur de 1,1 km dans une servitude municipale située à la limite sud du site de l'ancien Adacport. Ce scénario prévoit le maintien, pendant un certain nombre d'années, d'estacades flottantes en bordure du fleuve.

Les études préparatoires nécessaires à la mise en place de cet ouvrage sont confiées à la firme SNC-Lavalin Environnement inc. (SLEI) et font l'objet de deux rapports distincts (mars et avril 2002). Le système proposé dans l'étude d'avant-projet consiste en un mur d'interception non ancré installé à la limite du site de la Ville, au nord de la rue Carrie-Derick. Ce mur, dont la longueur est portée à 1,6 km suite aux derniers résultats de caractérisation, laisse s'écouler les eaux souterraines à sa base et des puits d'écumage des huiles flottantes sont répartis en amont de celui-ci. Il est prévu de poursuivre les opérations de récupération en berge pour une certaine période. Le volume d'hydrocarbures en phase flottante sur le site de la Ville, en amont du mur projeté, est évalué à 3 800 000 litres, alors qu'il est de 270 000 litres entre le mur et le fleuve, sous l'autoroute Bonaventure. L'estimation du coût de ce projet est alors de 8 à 9,8 M\$.

En février 2002, la réalisation des plans et devis du système d'interception et de récupération d'hydrocarbures devant permettre de lancer un appel d'offres pour sa mise en place en 2002 est confiée à SLEI. Toutefois, en mai 2002, à la demande d'Environnement Canada et du ministère de l'Environnement du Québec, il est convenu d'interrompre temporairement les travaux de conception afin de réaliser des études de caractérisation de la toxicité de l'eau souterraine et de réévaluer, à la lumière des résultats obtenus, les travaux planifiés.

Le projet d'interception des hydrocarbures est ainsi modifié de façon à inclure l'interception des eaux souterraines. En avril 2004, SLEI dépose à la Ville les plans et devis de ce système d'interception et de récupération d'hydrocarbures et des eaux souterraines et les coûts de réalisation sont désormais estimés à 20,3 M\$.

9. L'avenir d'un site intimement lié à la grande histoire de Montréal

Au printemps 1993, indépendamment des démarches amorcées pour la récupération des hydrocarbures émanant du terrain du CN, le Conseil municipal modifie le règlement de zonage des quartiers de Sainte-Cunégonde, de Saint-Henri, de Saint-Paul, de Sainte-Anne, de Saint-Gabriel et de Saint-Joseph (le règlement # 9373) afin d'autoriser les nouvelles activités du Technoparc Montréal métropolitain, campus Montréal. Parmi les activités autorisées, mentionnons les centres de recherche et de laboratoires ainsi que leurs unités de production connexes, de même que les centres administratifs d'entreprise, les centres techniques ou les établissements d'enseignement oeuvrant dans les domaines de l'aérospatiale, de la biotechnologie, de l'électronique, du génie-conseil, du génie des matériaux, de l'informatique, des instruments scientifiques, de la pharmaceutique, de l'optique ou des télécommunications. Les premières années d'opération du site ne verront que l'installation de deux entreprises versées dans les télécommunications soit Téléglobe Canada ainsi que la compagnie Bell mobilité. Ce n'est que des années plus tard que le vaste complexe cinématographique Mel's s'installera sur ce qui fut jadis l'Adacport et auparavant, l'Autoparc Victoria et la commune Saint-Pierre.

« Depuis 1662, le domaine de la Congrégation de Notre-Dame à la Pointe-Saint-Charles s'est tour à tour étendu, passant de la trentaine d'arpents concédés par Maisonneuve à deux cent douze arpents en 1731. Il s'est vu isolé de la ville, puis envahi par elle. Du côté sud, la jetée lui a dérobé l'accès au fleuve et obstrué son horizon; les gigantesques travaux de terrassement de l'Expo 1967 ont absorbé la Commune où paissaient les bestiaux et les deux îlots qu'on nommait familièrement l'île aux Chevaux et la Savate. Du côté nord et à l'ouest, la rivière Saint-Pierre, avec son bras et le ruisseau Saint-Gabriel ont fait place à des rues ou à la voie ferrée du Canadien national, tandis qu'à l'est, une partie considérable était occupée par les services du même chemin de fer. Usines, édifices publics, établissements commerciaux et maisons d'habitation ont peu à peu relégué dans l'oubli la vocation agricole de ce coin de l'île de Montréal. »

Source: Emilia Chicoine, C.N.D., La métairie de Marguerite Bourgeoys à la Pointe-Saint-Charles, Éditions Fides, 1986, p.122

Le 27 avril 2004, le Secrétariat de la Commission de coopération environnementale (CCE), organisation internationale créée par le Canada, les États-Unis et le Mexique aux termes de l'Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE), recommande au Conseil de la Commission de constituer un dossier factuel concernant la communication Technoparc de Montréal (SEM-03-005).

Cette recommandation donne suite à des requêtes déposées au Secrétariat moins d'un an plus tôt par cinq organisations non gouvernementales de l'environnement, dont la Société pour vaincre la pollution (SVP), et interpelle Environnement Canada dans le but d'assurer l'application de la Loi sur les pêches, notamment en regard des rejets de substances nocives dans le fleuve Saint-Laurent à partir du site du Technoparc de Montréal.

« Conformément à une demande présentée en avril 2002 par quelques-uns des auteurs de la communication, Environnement Canada a mené une enquête relativement à une infraction aux dispositions du paragraphe 36 (3) de la Loi sur les pêches. Selon le Canada, l'enquête a permis de recueillir tous les éléments de preuve nécessaires pour établir l'existence d'une infraction, mais non l'identité de la ou des personnes responsables des rejets. Par conséquent, le ministère a décidé de clore l'enquête.

En 2002, la Ville a proposé de construire un système visant à empêcher les substances en phase flottante de s'écouler dans le fleuve Saint-Laurent. Le Canada affirme qu'Environnement Canada a exprimé son inquiétude à propos de la capacité d'un tel ouvrage d'intercepter les contaminants en phase dissoute. Dans sa réponse, le Canada affirme qu'Environnement Canada discute avec la province de Québec et avec la Ville de Montréal dans le but de trouver une solution globale au problème.»

Commission de coopération environnementale de l'Amérique du Nord, « Technoparc de Montréal : le Secrétariat recommande la constitution d'un dossier factuel », Communiqué de presse émis le 27 avril 2004.

Une semaine après l'émission du communiqué de la CCE, la ministre de l'Industrie et ministre responsable de Développement économique Canada annonce que le gouvernement du Canada renouvelle son appui à la Société du Havre de Montréal, un organisme créé au lendemain du Sommet de Montréal 2002 dans le but de proposer à l'administration montréalaise un plan de développement pour le territoire compris, grossièrement, entre les ponts Jacques-Cartier et Champlain et entre la rue Saint-Antoine au nord et le fleuve Saint-Laurent au sud.

Cette annonce ministérielle a lieu le même jour où la Société du havre, après plus d'un an de travail intense, dévoile son plan d'action intitulé « Le havre de Montréal, VISION 2025 ». Dans son plan d'aménagement, la Société suggère, entre autres, que l'autoroute Bonaventure, propriété de Transports Canada dont l'exploitation est confiée à la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée, soit reconfigurée afin de permettre un accès sécuritaire aux berges du fleuve Saint-Laurent à l'ensemble de la population montréalaise.

Le plan de la Société envisage aussi l'élargissement de la vocation du Technoparc, bien qu'elle soit consciente des problèmes de contamination des sols de ce secteur et surtout, n'oublie pas tout le potentiel de développement que représentent les terrains désaffectés du Canadien national. Aussi, suggère-t-elle que dans tout plan de développement éventuel des vastes terrains industriels aménagés il y a plus de cent cinquante ans par le Grand Tronc, il y ait une zone tampon sous forme de parc linéaire entre les ateliers de VIA Rail et ceux propriétés du CN.



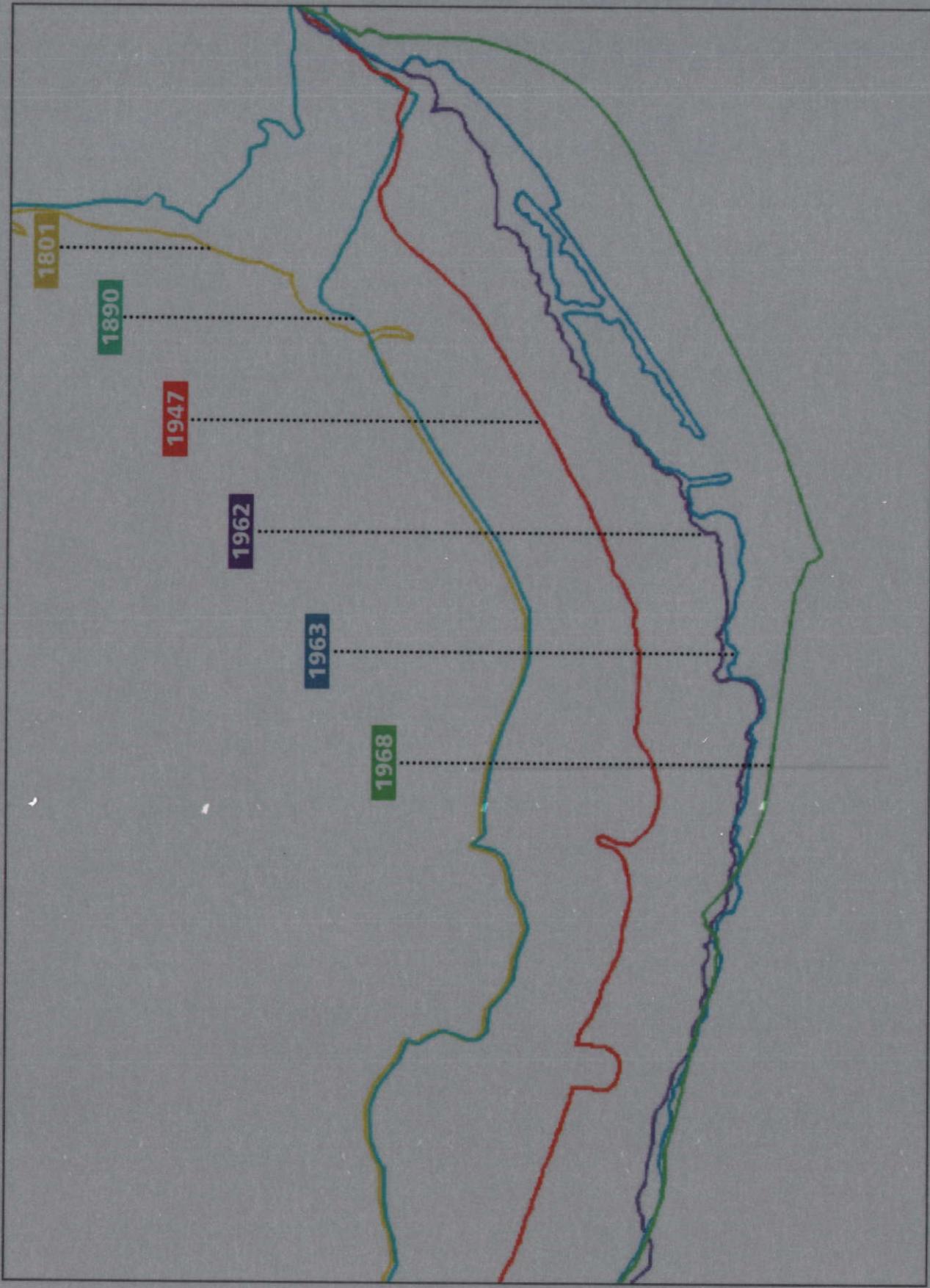
Vision du futur développement du site
Christian Thiffault, Architectes pour la Société du Havre de Montréal

10. Perspectives

Le site de l'ancien Autoparc Victoria, parce qu'il sert de zone tampon entre la propriété du CN et le fleuve, est la cause d'impacts environnementaux négatifs sur le fleuve et des mesures de mitigation doivent donc y être mises en place. La Ville de Montréal reconnaît une certaine part de responsabilité en tant que nouveau propriétaire du site et depuis l'apparition des premières résurgences d'hydrocarbures au fleuve, en amont du pont Victoria, la Ville a maintenu des opérations de récupération en berge : conjointement avec le CN au début, et seule depuis le retrait de cette ancienne société de la Couronne en 1997. Parallèlement à cette démarche, l'administration municipale a mandaté divers consultants afin de mettre en place une solution permanente. À ce jour, c'est plus de 2 millions de dollars qui ont été investis par la Ville de Montréal sur la route de la solution aux impacts environnementaux négatifs du secteur.

Au printemps 2004, le gouvernement du Canada annonce des investissements de 3,5 milliards de dollars sur une période de 10 ans pour décontaminer les sites de propriété fédérale, de même qu'une enveloppe additionnelle de 500 millions de dollars pour favoriser l'assainissement de sites à responsabilité partagée comme les étangs bitumineux de Sydney en Nouvelle-Écosse. Pour le bien de la collectivité montréalaise, il reste au gouvernement fédéral à reconnaître que les nombreuses sociétés de la Couronne qu'il a créées sur près de 150 ans et qui ont occupé les berges du fleuve Saint-Laurent ont plus que contribué à l'état actuel des terrains du Technoparc et qu'en regard de ce contexte historique, il est pleinement justifié qu'une partie de cette enveloppe soit consacrée à la réhabilitation de ces terrains.

À l'heure où plus d'un projet de mise en valeur de l'ancien Autoparc Victoria et des terrains du Canadien National sont en discussion, la recherche et l'application d'une solution permanente à la problématique environnementale de ce site s'imposent et le financement de celle-ci appartient tant aux propriétaires actuels des lieux qu'aux anciens.





Bibliographie sélective

Documents historiques :

- Chicoine, Emilia, C.N.D.; La métairie de Marguerite Bourgeois à la Pointe-Saint-Charles, Montréal, Edition Fides, 1986, 359 p.
- Linteau, Paul-André; Histoire de Montréal depuis la Confédération, Montréal, Editions du Boréal, 1992, 613 p.
- MacKay, Donald; L'histoire du CN, Montréal, Editions de l'Homme, 1992, 473 p.
- Pinard, Guy; Montréal - Son histoire - Son architecture, Tome 3, Montréal, Editions La Presse, 1989, 560 p.
- Robert, Jean-Claude; Atlas historique de Montréal, Montréal, Editions Art Global / Libre Expression, 1994, 167 p.
- Rumilly, Robert; Histoire de Montréal, Tome 2, Montréal, Editions Fides, 1970, 419p.

Archives municipales de Montréal (cartes, monographies, etc)

Documents techniques :

- ADS associés Itée; Caractérisation du site et des environs de l'Adacport - Rapport de caractérisation final, novembre 1988.
- ADS Groupe-Conseil inc; Evaluation de la migration des hydrocarbures en phase flottante hors de la propriété du CN à Pointe St-Charles, octobre 1992.
- ADS Groupe-Conseil inc; Caractérisation des espaces publics du Technoparc - Ancien site de l'Adacport, décembre 1992.
- ADS Groupe-Conseil inc; Relevé des berges du fleuve Saint-Laurent à Pointe-Saint-Charles. Rapport final, juin 1994.
- Aménatech inc; Etudes supplémentaires de six sites de disposition de déchets solides sur les terres fédérales au Québec, 1985.
- Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du SUD-OUEST de Montréal (CREESOM); Sud-Ouest : organiser notre développement ensemble - Résumé du rapport final, Montréal, Novembre 1989,
- La Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967; Rapport général sur l'Exposition universelle de 1967, Tome III, 1969.

- Les Conseillers Beak Ltée; Étude de génie de l'environnement - Site de l'Adacport - Autoparc Victoria, janvier 1979.
- Dessau inc; Technoparc Montréal métropolitain - Campus de Montréal - Contrôle environnemental des travaux de remblayage, septembre 1997.
- Envir-Eau inc; Les Chemins de fer nationaux du Canada (CN) - Antenne Butler - Pointe-Saint-Charles - Étude de caractérisation, septembre 1992.
- Foratek International Inc; Étude des sites de disposition de déchets solides sur les terres fédérales au Québec - Rapport final Phase II, mars 1984.
- Foratek International Inc; Étude de gaz - Site de l'Adacport, mars 1985.
- Golder Associés Ltée; Canadien national - Antenne Butler - Système d'interception d'hydrocarbures - Plans de construction, août 1996.
- Miri Valorex inc; Technoparc - Écoulement d'hydrocarbures au fleuve St-Laurent - Rapport d'analyse de la valeur, juin 1999.
- SNC-Lavalin Environnement inc; Caractérisation environnementale complémentaire (volets 1, 2 et 3), Projet d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures, Technoparc, Montréal, mars 2002.
- SNC-Lavalin Environnement inc; Étude d'avant-projet d'interception et de récupération des phases flottantes d'hydrocarbures au site du Technoparc, Montréal, avril 2002.
- Société du havre de Montréal; Le havre de Montréal : Vision 2025. La ville et son fleuve/Une proposition pour l'avenir, Montréal, 2004.
- Ville de Montréal, CIDEM; Plan d'action de la Ville de Montréal pour la relance économique du sud-ouest, Montréal, Mars 1990.
- Ville de Montréal, Service des travaux publics; Mémoire exposant le problème de l'élimination des déchets, 13 décembre 1951.

Remerciements

« L'Autoparc Victoria : petite histoire d'une occupation fluviale » a été rendu possible grâce à la collaboration des personnes suivantes :

- | | |
|------------------------------|---|
| M. Serge Barbeau, | Ingénieur de section, Division des laboratoires, Service des infrastructures, transport et environnement (SITE) |
| M. André Campeau, | Chef de division, Division des laboratoires, SITE |
| M. Gilles Collette, | Technicien en géomatique, Division de la géomatique, SITE |
| M. Claude Émard, | Adjoint au directeur général adjoint, SITE |
| Mme Suzanne Marinier, | Designer graphique, Division des moyens de communication, Service des services administratifs |
| Mme Lucie Pelletier, | Agente de bureau, Division de la gestion des documents, Direction du greffe, Service des affaires corporatives |
| M. Germain Pigeon, | Chef de division, Division de la géomatique, SITE |
| M. Yvan Rheault, | Ingénieur, Division des laboratoires, SITE |