

ÉTUDE PATRIMONIALE SUR LES TÉMOINS MATÉRIELS DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE ET INTERNATIONALE DE MONTRÉAL DE 1967 SUR L'ÎLE NOTRE-DAME ET LA CITÉ DU HAVRE

RAPPORT FINAL



**Laboratoire de recherche sur l'architecture moderne et le design
École de design
UQAM**

27 avril 2007

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	2
MÉTHODOLOGIE	3
LISTE DES TÉMOINS MATÉRIELS ÉTUDIÉS	4

PARTIE I

0. NOTE PRÉLIMINAIRE	6
1. LE SECTEUR DE L'ÎLE NOTRE-DAME	7
2. LE SECTEUR DE LA CITÉ DU HAVRE	18
3. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE	24
ICONOGRAPHIE	26
BIBLIOGRAPHIE	29

PARTIE II

MODE D'EMPLOI	
LISTE DES FICHES	
CARTOGRAPHIE DES TÉMOINS MATÉRIELS	
FICHES D'ÉVALUATION	17 fiches

PRÉAMBULE

Le présent document constitue une version préliminaire du rapport intitulé *Étude patrimoniale sur les témoins matériels de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967 sur l'île Notre-Dame et la Cité du Havre*. Ce rapport, qui fait suite à une première étude sur les témoins matériels de l'Île Sainte-Hélène, constitue le deuxième volet d'une démarche globale de connaissance des valeurs patrimoniales d'Expo 67.

Plusieurs des informations de base concernant l'organisation de l'Expo se trouvent dans le rapport intitulé *Étude patrimoniale sur les témoins matériels de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967 sur l'Île Sainte-Hélène* (25 février 2005). Il est donc recommandé de le consulter pour avoir une vision complète de ce dossier.

Ce rapport a été commandité par la Ville de Montréal. Son contenu a fait l'objet de discussions avec Madame Julie Boivin, du Bureau du patrimoine, de l'expertise et de la toponymie, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Monsieur Jean Laberge, de l'arrondissement de Ville-Marie et Madame Caroline Dubuc, du Conseil du Patrimoine de Montréal.

Ce rapport contient deux parties :

Partie I : un document synthèse sur les résultats de l'étude ;

Partie II : les fiches d'évaluation des 17 témoins matériels étudiés.

Cette étude a été réalisée par le Laboratoire de recherche sur l'architecture moderne et le design, École de design, UQAM.

Directeur de l'étude : Réjean Legault, professeur, École de design (UQAM)

Chercheurs :
Sophie Mankowski, M. Arch. (UBC)
Conrad Gallant, diplômé du DESS en Connaissance et sauvegarde de l'architecture moderne (UQAM)
Marie-France Morin-Messier, diplômée du DESS en Connaissance et sauvegarde de l'architecture moderne (UQAM)
Marie-France Bisson, diplômée du DESS en Connaissance et sauvegarde de l'architecture moderne (UQAM)

MÉTHODOLOGIE

Cette étude vise principalement à identifier, documenter et évaluer les témoins matériels de l'Expo 67 subsistant sur l'île Notre-Dame et la Cité du Havre, qu'ils soient d'anciens pavillons nationaux, d'anciens équipements collectifs, des éléments d'infrastructures ainsi que des œuvres d'art.

Ce rapport est le fruit d'une importante recherche documentaire (sources d'archives, sources bibliographiques, sources iconographiques) et sur des observations et relevés photographiques effectués *in situ*. Ce travail aura permis de comparer le plan d'aménagement d'origine avec l'état actuel des secteurs de l'île Notre-Dame et la Cité du Havre, et d'évaluer les transformations apportées aux deux sites. Ce travail aura également permis de faire l'étude de 17 témoins matériels (bâtiments, œuvres d'art et mobilier), chacun faisant l'objet d'une fiche d'évaluation distincte.

Recherche documentaire

L'étude a mis à profit une variété de documents textuels, graphiques et iconographiques provenant des services et centre d'archives suivants :

- Gestion de documents et archives, Ville de Montréal
- Plans d'utilisation du sol, Ville de Montréal
- Archives de la Société du parc Jean-Drapeau
- Bibliothèque et Archives nationales du Québec
- Diapothèque, Université du Québec à Montréal

Observations et relevés photographiques

Ce rapport est également basé sur des observations et relevés photographiques effectués *in situ*. Ces observations et relevés ont permis de définir la liste des témoins matériels pouvant faire l'objet d'une fiche d'évaluation distincte.

Les fiches d'évaluation

Les fiches d'évaluation sont divisées en cinq sections principales: 1. Identification ; 2. Données historiques ; 3. Description ; 4. Évaluation ; 5. Documentation.

La section 4 (Évaluation) est divisée en quatre parties qui visent à couvrir quatre volets distincts de l'évaluation patrimoniale de l'objet étudié : A. Valeur documentaire pour l'histoire de Montréal, du Québec et internationale ; B. Valeur documentaire pour l'histoire de l'architecture, C. Intégrité de l'objet et du contexte; D. Authenticité de l'objet et du contexte.

LISTE DES TÉMOINS MATÉRIELS ÉTUDIÉS

Le secteur de l'île Notre-Dame :

1. Pavillon du Québec
2. Pavillon de la France
3. Centre des arts du pavillon du Canada
4. Pavillon de la Tunisie
5. Pavillon de la Jamaïque
6. Usine d'épuration île Notre-Dame
7. Mobilier d'extérieur

8. Acier, de Pierre Heyvaert
9. Obélisque oblique, de Henri-Georges Adam
10. Container Universe, de Gerald Gladstone
11. Mât totémique Kwakiutl, de Tony et Henry Hunt

Le secteur de la Cité du Havre :

12. Habitat 67
13. Musée d'art
14. Expo-Théâtre
15. Pavillon de l'administration et de la presse

16. Lunatique, de Richard Turner
17. La giboulée, de Jean Cartier

PARTIE I

0. NOTE PRÉLIMINAIRE

Les informations de base concernant l'organisation de l'événement se trouvent dans le premier volet de l'étude sur les témoins matériels d'Expo 67. Ce document, qui est intitulé *Étude patrimoniale sur les témoins matériels de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967 sur l'île Sainte-Hélène* (25 février 2005), contient les rubriques suivantes :

1. EXPO 67 : aperçu général
 - La Compagnie canadienne de l'Exposition universelle (CCEU)
 - La Conférence de Montebello
 - Les trois composantes du site
2. LE CHOIX DU SITE DES ÎLES
 - Le débat sur le site des îles
 - L'idée du site des îles
 - Les précédents
 - L'aménagement de l'île Sainte-Hélène (1907-1953)
3. LES ILES DE L'EXPO : forme et construction
 - La forme des îles
 - La construction des îles
4. LE PLAN DIRECTEUR : objectifs et mise en oeuvre
 - Les systèmes de transport
 - Les thématiques de l'Exposition
 - L'attribution des sites
 - La topographie du site
 - L'aménagement paysager
 - Le plan directeur et la préoccupation patrimoniale
 - Le temporaire et le permanent
 - Mise en œuvre du Plan directeur
5. LE SECTEUR DE L'ÎLE SAINTE-HÉLÈNE
 - Description sommaire du plan d'aménagement
 - Modifications au plan d'aménagement
 - Les témoins matériels
6. LE SECTEUR DE LA RONDE
 - Les expositions et les parcs d'attractions
 - Le concept de La Ronde
 - Description sommaire du plan d'aménagement
 - Modifications au plan d'aménagement
 - Les témoins matériels

L'étude contient également les 3 rubriques suivantes :

8. SUR L'IDÉE DE CONSERVER LE SITE DE L'EXPOSITION
9. SUR LE DESTIN DES EXPOSITIONS UNIVERSELLES
10. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

1. LE SECTEUR DE L'ÎLE NOTRE-DAME

L'idée de la création de l'île Notre-Dame

Tel que discuté dans le premier volet de cette étude, l'idée de tenir l'Exposition universelle de 1967 sur des îles construites au milieu du fleuve doit vraisemblablement être attribuée à Guy Beaudet, directeur du Port de Montréal et membre du Conseil des ports nationaux¹. C'est lui qui aurait démontré la faisabilité et la beauté d'un tel projet au maire de Montréal lors d'un trajet sur le fleuve effectué en mars 1963². Cette interprétation est d'ailleurs confirmée par le rapport que Beaudet prépare pour le Conseil des ports nationaux et qui traite des contraintes relatives à l'usage du quai Bickerdike pour une exposition située à la Pointe Saint-Charles. Le rapport de Beaudet propose alors une variante de l'emplacement pour l'Exposition, variante basée sur l'augmentation des superficies de l'île Sainte-Hélène, de l'île Ronde et de l'île Moffat³. Fait important à souligner, Beaudet semble alors peu favorable à l'organisation d'une exposition sur le site de la Pointe Saint-Charles, ce qui l'encourage à proposer un site alternatif lui apparaissant plus approprié.

Cette discussion sur l'origine du site des îles est importante car elle permet d'évaluer le rôle des différentes instances gouvernementales dans ce choix stratégique. Elle révèle ainsi que l'idée de créer l'île Notre-Dame aurait d'abord été le fait d'intervenants qui connaissaient bien la topographie du fleuve, et qui étaient en mesure de connaître le potentiel de ce secteur composé d'îles, de hauts-fonds et d'une digue servant à la voie maritime (qui avait été inaugurée en juin 1959). Si la création du site de l'Expo au milieu du fleuve – et particulièrement de l'île Notre-Dame⁴ – fut donc certes un projet de « visionnaires », ce fut un projet dont la formulation même a été le fait d'intervenants directement associés à la gestion du Port de Montréal et à la Voie maritime du Saint-Laurent.

Construction de l'île Notre-Dame

L'île Notre-Dame trouve son origine dans le remblayage d'une zone de hauts fonds ayant permis de créer une aire nouvelle dans la région de l'île Moffat et des îlots avoisinants le long de la digue du canal de la voie maritime du Saint-Laurent. L'île Moffat couvrait une superficie d'environ 22 hectares (55 acres). La superficie totale de la nouvelle île sera de 124 hectares (310 acres). Le niveau des îlots existants sera relevé de 7.6 mètres en moyenne (25 pieds).

Tout comme pour l'île Sainte-Hélène, la construction de l'île Notre-Dame exigea des travaux de remblayage importants. Cette opération fut réalisée à l'aide du roc provenant du remblai des chantiers du métro (1960-1966), des résidus de la voie maritime (accumulés sur la rive sud), du dragage et du creusage de certaines sections du fleuve, et de l'excavation du roc provenant de l'île Verte et de l'île Ronde. C'est l'excavation des énormes blocs de pierre du cœur de ces deux petites îles qui auront permis de former le pourtour extérieur de l'île Sainte-Hélène et de l'île Notre-Dame.

¹ Pour un aperçu général de l'histoire de la forme et de la construction des îles, voir le 1^e volet de cette étude (25 février 2005), p. 10-12.

² C'est d'ailleurs l'interprétation retenue dans le rapport officiel sur l'exposition : *Rapport général sur l'Exposition Universelle de 1967*, Tome III, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1969, p. 1323.

³ Lettre de G. Beaudet, Conseil des ports nationaux, à C.F. Carsley, Commissaire général de l'exposition, au sujet du site de l'exposition, 5 mars 1963.

⁴ La résolution municipale proposant « Que l'île à former dans le fleuve Saint-Laurent le long de la voie maritime et près de l'île Sainte-Hélène porte le nom d'île Notre-Dame » a été adoptée le 1^e avril 1963. Archives de Montréal.

Tel que mentionné dans le plan directeur, l'île Notre-Dame se distinguait par l'aménagement - entre le nouveau terrain à bâtir et la digue nord de la voie maritime - de lacs et de lagunes reliées à un réseau de canaux pénétrant à l'intérieur de l'île⁵. Cette décision d'agrémenter l'île d'un réseau de canaux réglait certains problèmes, dont celui du remplissage, mais en créait d'autres. Vu les fortes variations saisonnières du niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent, il fut nécessaire d'imperméabiliser les digues de terre afin de retenir les eaux intérieures à un niveau constant et pour éviter la pénétration des eaux du fleuve. La conception des digues fut donc modifiée afin que soit ajouté un noyau étanche de till glaciaire fortement compacté⁶.

Soulignons à ce sujet qu'une station de pompage, d'une capacité de 20 000 gallons à la minute, dû être construite dans le but de régulariser les niveaux d'eau des différents plans d'eau⁷. Soulignons également que le site de l'Exposition fut un véritable terrain d'expérimentation dans le domaine du contrôle des eaux usées avec la construction de deux grandes installations d'épuration, l'une sur l'île Notre-Dame, l'autre à l'extrémité de la Cité du Havre⁸.

Le plan directeur du secteur de l'Île Notre-Dame

1. Un secteur urbanisé et ordonnancé

L'un des traits les plus significatifs du plan directeur du secteur de l'île Notre-Dame était son caractère urbain. Comme l'explique son concepteur Édouard Fiset, le plan général de l'Expo relevait davantage d'une composition urbaine que d'un aménagement paysager libre typique du jardin dit « à l'anglaise ». Il ajoute : « Le fait que les deux grands parcs, l'un existant sur l'île Sainte-Hélène, et l'autre créé de toutes pièces sur l'île Notre-Dame, soient des exemples caractéristiques de jardins à l'anglaise, accentués par contraste, le caractère hautement urbanisé et ordonnancé des secteurs réservés aux pavillons⁹ ».

Le plan directeur de Fiset donnait par ailleurs un très bon aperçu des enjeux liés à l'aménagement de l'île : « L'île Notre-Dame étant plus grande, mais moins favorablement située que l'île Verte du point de vue géographique parce que plus éloignée de l'arrivée principale, se prête beaucoup mieux à la construction de pavillons plus importants. Il est également normal que ces pavillons importants, qui sont d'ailleurs avec les édifices des thèmes les pôles d'attraction principaux de l'Exposition, soient situés plus profondément à l'intérieur afin d'attirer et retenir les visiteurs dans toutes les parties de l'Exposition. C'est en raison de ces considérations que le pavillon canadien est situé dans la partie ouest de l'île Notre-Dame sur un site par ailleurs admirable en lui-même puisqu'il embrasse la vue du fleuve et de la ville de Montréal. L'emplacement du pavillon du Canada entraîne avec lui le choix de l'emplacement des pavillons des provinces et peut-être ceux de la Grande-Bretagne et de la France¹⁰ ». Cette conception organisée autour de deux pôles aura une incidence directe sur le plan d'aménagement de la zone centrale de l'île. Fiset poursuit : « Sur l'île Notre-Dame, les

⁵ Édouard Fiset, *Les objectifs du Plan Directeur*, Compagnie Canadienne de l'Exposition Universelle de 1967, 1963, p. 4.

⁶ Jeanne Morazain, « Une ville dans la ville », *Megaplan. La revue internationale du génie québécois*, vol. 6, no. 1, 1997, p. 24.

⁷ Morazain, « Une ville dans la ville », op. cit., p. 24.

⁸ Morazain, « Une ville dans la ville », op. cit., p. 24.

⁹ Édouard Fiset, « Introduction d'un concept urbain dans la planification de l'exposition », *RAIC/L'IRAC*, vol. 42, no. 5, mai 1965, p. 56.

¹⁰ Édouard Fiset, « Le Plan Directeur », *RAIC/L'IRAC*, vol. 41. No. 1, janvier 1964, p. 56.

zones de services offerts aux visiteurs forment le centre des regroupements de pavillons établis aux deux extrémités de l'île, tandis que vers le milieu de l'île, deux autres zones forment une bande transversale qui coupe tous les canaux et les voies de piétons. Elles forment de longues places à caractère urbain attirant l'attention sur des groupements de pavillons voisins de caractère différents¹¹ ».

2. Le réseau de canaux

Le modèle urbain préconisé par Fiset avait cependant un caractère très particulier. On le constate lorsqu'il explique qu'une « des grandes attractions de l'île Notre-Dame sera, sans contredit, le canal qui la traverse entièrement d'est en ouest et qui sera enjambé par de légers et gracieux ponts et passerelles¹² ». Avec ses vingt ponts enjambant les nouveaux canaux artificiels, le modèle urbain de Fiset ne manquait pas de rappeler l'univers vénitien. Les organisateurs de l'Expo ne s'y trompent d'ailleurs pas lorsqu'ils écrivent en 1965 qu'avec « ses nombreux ponts qui donnent accès aux pavillons, ce réseau de canaux pourrait bien mériter à tout le secteur l'appellation de 'Venise de l'Expo'¹³ ».

La forme que doit prendre ce réseau de canaux est illustrée dans le premier plan d'aménagement officiel publié en janvier 1964¹⁴. Ce plan montre bien que l'Île Notre-Dame devait être traversée d'est en ouest par un imposant canal central. Le plan montre aussi que ce canal central, qui mène sur un bassin à l'est et une lagune à l'ouest, communique également avec le fleuve. Ce point de liaison avec le fleuve témoigne du fait que le projet original visait vraisemblablement à développer un système hydraulique où toutes les voies d'eau devaient être inter reliées. Le tracé des trajets des bateaux indiqués sur le plan confirme d'ailleurs cette hypothèse. Ajoutons enfin que ce dessin de janvier 1964 témoigne du caractère proprement « vénitien » du plan d'aménagement, où la configuration du canal central et des autres voies d'eau rappelle étrangement certains aspects des canaux de Venise.

Ce dessin de janvier 1964 témoigne aussi très clairement du fait que la connaissance du fonctionnement du futur réseau hydraulique de l'Île Notre-Dame n'était pas encore très développée. Nous savons en effet que l'une des conditions d'existence du réseau de canaux intérieurs sera son autonomie par rapport au système fluvial. Le plan d'aménagement proposé dans ce premier dessin s'avérait donc impossible de réaliser.

Comme nous l'avons déjà mentionné (Rapport II, page 8), l'idée de créer un réseau de canaux forcera les ingénieurs à concevoir un système d'imperméabilisation des digues de terre afin de retenir les eaux intérieures à un niveau constant et pour éviter la pénétration des eaux du fleuve. De fait, les fortes variations saisonnières du niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent ne permettait tout simplement pas de créer un réseau continu de voies d'eau.

Les nombreux dessins conservés aux Archives de Montréal témoignent par ailleurs du fait que le plan des canaux intérieurs de l'île Notre-Dame fera l'objet d'importantes modifications avant que ne soit adoptée sa forme définitive. L'absence de documents

¹¹ Fiset, *Les objectifs du plan directeur*, op. cit., p. 6.

¹² Édouard Fiset, « 5. Le Plan Directeur », in *Expo 67, L'album-mémorial de l'Exposition universelle et internationale*, Toronto, Nelson, 1968, p. 56.

¹³ « Concessions et licences. Deuxième réunion des commissaires généraux de section », Département de l'exploitation, octobre 1965, n.p., p. 23.

¹⁴ *Le Canada reçoit*, Compagnie canadienne de l'Exposition Universelle de 1967, Ottawa, janvier 1964. (Ce document est constitué d'un coffret contenant 7 fascicules).

écrits directement associées à ces dessins ne permet pas toujours d'expliquer les raisons ayant motivé la production de ces variantes. Mais ils révèlent que le plan directeur ne sera qu'un guide, et que le plan d'aménagement final fera l'objet de nombreuses modifications.

L'un de ces dessins montre d'ailleurs que dès mai 1964, l'idée d'un canal central est abandonnée au profit d'un réseau intérieur de forme vaguement rectangulaire et qui permet aux embarcations de naviguer en circuit fermé. Ce plan indique aussi que l'idée d'une communication avec le fleuve a maintenant été abandonnée.

Le plan d'aménagement de l'île Notre-Dame sera plusieurs fois modifié au cours de l'année 1964, répondant en cela aux besoins changeant relativement au nombre, à la localisation et à la superficie des pavillons à construire. Les changements apportés au plan d'aménagement de l'île auront certes des conséquences sur le dessin de nombreux détails concernant le réseau de canaux. Mais l'idée d'un système de canaux en circuit fermé de forme rectangulaire, et distribuant le cœur du secteur « urbanisé et ordonnancé » de l'île, sera conservée.

Nous savons que l'un des avantages offerts par le plan d'aménagement de l'île Notre-Dame, avec ses importants plans d'eau, était que la superficie totale pouvait être adaptée suivant les besoins de la programmation. Cette flexibilité sera largement exploitée lorsque surviendront les multiples crises déclenchées par le manque de matériaux de remblayage disponibles. Elle le sera encore lorsque les organisateurs seront confrontés aux besoins d'espace provoqué par l'afflux de nouveaux pavillons. Mais si des modifications furent ainsi apportées au plan d'aménagement, et ce jusqu'aux premiers mois de l'année 1967, le plan des canaux que nous connaissons aujourd'hui fut arrêté dès décembre 1964, et sera par la suite très peu modifié.

Le réseau de canaux qui sera finalement construit adoptait la forme d'un long rectangle légèrement incurvé suivant la courbe de la face Nord de l'île Notre-Dame. Deux courts canaux latéraux situés aux deux extrémités de cette longue boucle permettaient de relier ce circuit fermé avec la lagune et le Lac des Régates. Un prolongement du canal vers l'est rejoignait un bassin faisant face à l'ancien pavillon de l'URSS. De même, un prolongement à l'ouest menait vers un bassin situé en face du pavillon du Canada. Quinze ponts et passerelles d'une longueur moyenne de 23 mètres (75 pieds) étaient distribués de façon régulière en vue de permettre d'enjamber les canaux¹⁵.

Une dénivellation d'environ 4 mètres (13 pieds) séparait les ponts, situés au niveau du sol artificiel, des bordures (ou allées) longeant les canaux. Ces jeux de niveaux, négociés à l'aide d'escaliers et de rampes, permettaient de multiplier les expériences spatiales du site. Les bordures des canaux et des bassins furent construites à l'aide d'empierrements retenus dans des formes de treillis métalliques selon le procédé italien appelé « gabbione ».

La plupart des observateurs ont généralement souligné le caractère ludique des plans d'eau et des canaux. Dans l'album souvenir de l'exposition, l'architecte Claude Beaulieu écrit : « L'élément liquide pris les aspects les plus variés. A l'intérieur de l'île Notre-Dame, au bord du Lac des Régates, les pavillons environnés d'eau formèrent la frange

¹⁵ « Emplacement de l'Expo », in *Manuel d'information*, Services d'information – Expo 67, 15 avril 1966, S 54 page 2.

d'un réseau de canaux qui donnèrent au sol l'aspect d'une vaste mosaïque à claire-voie dont les éléments disloqués se reliaient par ponts et passerelles aux pavillons, aux aires de repos, aux berges et aux jardins¹⁶ ».

Il est toutefois important de souligner que pour les concepteurs, les canaux devaient également jouer un rôle comme l'une des composantes du système global de circulation sur le site de l'Exposition. Les circuits de navigation sur les canaux furent en effet conçus en vue de permettre aux visiteurs de se déplacer d'un bout à l'autre de l'île. La navigation sur les canaux était assurée par 17 embarcations du type « vaporetto » vénitien ainsi qu'une flottille de gondoles¹⁷. Ce réseau « intérieur » était d'ailleurs complété par un système de navigation sur la lagune et par une ligne de bateau passeur.

3. La topographie

Le plan directeur de l'île Notre-Dame se distinguait également par la grande attention portée à la construction minutieuse de la topographie. Fiset explique : « Pris dans son ensemble, l'emplacement de l'Exposition donnera l'impression d'être un grand espace plat, sans rien qui vienne couper l'horizon, de quelque côté que l'on se tourne. Sur le terrain même, cependant le niveau du sol sera varié, s'élevant à partir des paisibles sentiers qui longent les canaux jusqu'aux ponts surélevés pour redescendre vers les places ouvertes et s'élever de nouveau pour suivre le niveau d'implantation des divers pavillons¹⁸ ». Ce travail topographique prendra forme à l'aide de plusieurs éléments et traitements différents : « Le sol sera doté de revêtements divers et de certains accidents artificiels, tels qu'escaliers, plans inclinés, passerelles, talus, terrasses, rues et places publiques¹⁹ ».

4. Les pavillons et l'eau

Enfin, le plan directeur témoigne d'une réflexion poussée sur les rapports à établir entre les pavillons et l'eau. De fait, Fiset s'attendait à ce que les architectes veuillent disposer leur pavillon de telle sorte que ceux-ci aient l'air de surgir de l'eau. C'est pour cette raison que dans le cas des pavillons situés près des surfaces d'eau, il ne fut pas exigé de retrait face aux rives : « On permettra que les pavillons qui seront en bordure de la grande lagune et non des canaux fassent saillie sur l'eau²⁰ ». Dans le but d'exploiter ces possibilités au maximum, Fiset prévoyait même une extension des pavillons, soit sur des pilotis, soit sur des plates-formes flottantes.

5. Le temporaire et le permanent

Les Expositions universelles étant conçues comme des événements temporaires, la plupart des pavillons et installations devaient être démantelés ou démolis après l'événement²¹. Le plan directeur était d'ailleurs très clair à ce sujet : « La plupart des bâtiments de l'Exposition seront des constructions temporaires, constituées, dans la plupart des cas, par des éléments légers préfabriqués²² ». Les deux seuls secteurs destinés à accueillir des structures permanentes étaient la Cité du Havre et La Ronde, et les constructions sur l'île Notre-Dame ne devaient avoir qu'un statut temporaire.

¹⁶ Claude Beaulieu, « L'architecture », in *Expo 67. Album-mémoriel de l'Exposition universelle*, Thomas Nelson & Sons, 1968, p. 338.

¹⁷ « Concessions et licences », op. cit., p. 23.

¹⁸ Fiset, *Les objectifs du plan directeur*, op. cit., p. 7.

¹⁹ Fiset, *Les objectifs du plan directeur*, op. cit., p. 7.

²⁰ Fiset, *Les objectifs du plan directeur*, op. cit., p. 10.

²¹ Pour un aperçu général sur cette question, voir le 1^e volet de l'étude, p. 15-17.

²² *Les objectifs du plan directeur*, op. cit., p. 9.

Quelques commanditaires tenteront toutefois de faire exception à la règle. Ce fut le cas du pavillon du Québec. Le concours lancé pour sa conception stipulait en effet que le pavillon devait être conçu de telle manière qu'après l'Expo, il puisse accommoder les fonctions suivantes : un musée d'Art contemporain, un conservatoire de Musique et d'Art dramatique, un théâtre de conservatoire, et un théâtre expérimental²³. Mais la révision du projet à la baisse obligera le commanditaire à abandonner cette idée. Ce fut aussi le cas du pavillon de la France. Il semble en effet que des pourparlers aient eu lieu entre les gouvernements québécois et français pour que le pavillon soit remis à l'Université de Montréal après la tenue de l'Expo²⁴. Bien que cet accord n'aura pas de suite, il confirme l'intention des autorités françaises de faire du pavillon de la France un équipement permanent.

Modifications apportées au site et aux bâtiments

La fermeture officiellement de l'Expo, en octobre 1967, n'entraînera pas la fermeture des îles au public. Dès l'été 1968, l'Exposition sera ouverte de nouveau, cette fois sous l'appellation officielle de « Terre des Hommes ». Cette exposition estivale se tiendra sur les deux îles jusqu'en 1972, et sur l'île Sainte-Hélène seulement jusqu'en 1981.

Fermée au public en 1972, l'île Notre-Dame fera alors l'objet de plusieurs interventions qui en modifieront profondément la physionomie et l'usage. Ces interventions dont nous allons parler plus bas vont s'accompagner de plusieurs campagnes de démolitions des pavillons construits pour l'Exposition²⁵ :

- 1973 : Démolition d'une quinzaine de pavillons en vue de faire place aux installations destinées à accueillir les jeux olympiques de Montréal, dont le bassin olympique qui nécessitera à lui seul la démolition de douze structures ;
- 1976 : Deuxième vague de démolition qui fait disparaître sept pavillons dont la plupart étaient dans un état avancé de dégradation ;
- 1978 : Démolition de sept pavillons dont la disparition facilitera l'aménagement de la piste de course du circuit Gilles-Villeneuve;
- 1979 : Démolition de neuf pavillons dont plusieurs sont dégradés et dont la disparition facilitera l'aménagement du site pour accueillir les Floralies internationales de Montréal de 1980;
- 1986 : Démolition de 13 pavillons dont la plupart sont dans un état de dégradation avancé.

Parmi les nombreuses interventions sur le secteur de l'île Notre-Dame, cinq d'entre elles auront modifié le plan, la topographie ou le paysage du site de façon significative: le bassin olympique (1976), le circuit Gilles-Villeneuve (1978), les Floralies internationales (1980), le parc-plage (1990) et le Casino de Montréal (1993).

²³ « Projet lauréat du concours pour le Pavillon du Québec à l'Exposition mondiale », *Architecture Bâtiment Construction*, janvier 1965, p. 20.

²⁴ Laurence Bonfils, *La reconversion du site et des pavillons de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967*, Volume A. Maîtrise en histoire de l'art, Université Lumière Lyon 2, septembre 1996, p. 39.

²⁵ Société du parc des Îles, « Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, Près de quatre décennies d'évolution (1963 - 1999) », Parc des îles de Montréal, Février 1999.

1. Le bassin olympique (1976)

La première modification majeure de l'île Notre-Dame surviendra au moment des Jeux Olympiques de 1976 avec la décision d'y aménager le bassin olympique devant servir aux épreuves d'aviron et de canoë. Le bassin olympique est une construction de 2190 mètres (7185 pieds) de longueur, de 115 mètres (337 pieds) de largeur, et de 2,3 mètres (7.5 pieds) de profondeur. Le bassin comportait 6 couloirs pour les concours d'aviron et neuf pour ceux de canoë et de kayak. La construction du bassin modifiera profondément la configuration du secteur sud de l'île situé le long de la digue de la voie maritime.²⁶ Elle obligera aussi à apporter des modifications au réseau de canaux, dont certains seront remblayés. Le Lac des Régates et le secteur naturel situé à l'extrémité ouest de l'île seront également transformés. Près de 40% de la surface de l'île Notre-Dame sera ainsi modifiée par l'aménagement du bassin²⁷.

De plus, le secteur est de l'île sera complètement réaménagé pour permettre la construction des divers bâtiments et équipements connexes : un quartier des athlètes, un pavillon d'administration, des gradins permanents, des gradins temporaires, deux hangars permanents, un hangar temporaire, une tour de départ, une tour d'arrivée ainsi que quatre postes de contrôle le long du bassin. Au total, plus de douze pavillons seront démolis en vue de permettre l'aménagement du bassin.

2. Le circuit Gilles-Villeneuve (1978)

Avec la création de l'Association montréalaise d'action récréative et culturelle (AMARC) le 7 octobre 1977, une association mandatée pour gérer le site que l'on appelle encore « Terre des Hommes », l'île Notre-Dame devient officiellement un secteur destiné aux activités récréatives et culturelles. La première intervention de l'AMARC, en 1978, sera la signature d'une entente avec le Grand Prix du Canada en vue de l'aménagement d'une piste de course automobile²⁸. L'aménagement de cette piste ayant soulevé des réticences au sujet de l'avenir de l'île Notre-Dame, le maire Jean Drapeau se chargea de convaincre ses interlocuteurs du peu d'impact de cette intervention. Il écrit en juin 1978 : « Sur l'île Notre-Dame, il y a une route de ceinture et des chemins depuis la création de cette île pour l'exposition universelle de 1967. C'est précisément à même cette route et ces chemins que la nouvelle route doit être aménagée²⁹ ».

Le parcours de 4,5 km fut inauguré le 10 octobre 1978. La vision optimiste du maire sera cependant contredite par la réalité des besoins inhérents à la construction d'une piste de course automobile. De fait, les routes et chemins existants ne purent à eux seuls répondre aux besoins de la piste et certains aménagements supplémentaires furent nécessaires. Car si une section du circuit reprend effectivement le tracé de bouts de routes existantes, la plus grande partie de la piste se développe sur de nouvelles surfaces. De plus, les routes existantes devront être élargies de plusieurs mètres pour répondre aux besoins du circuit. Soulignons enfin que la construction d'une telle piste exigeait plusieurs aménagements permanents, dont les butoirs, les remparts de protection, les gardes-fous et les passerelles au-dessus de la route.

²⁶ Guy Pinard, « En attendant les Jeux, l'île ND décrépît », *La Presse*, 25 septembre 1974.

²⁷ Gilles Léveillé, « Cri d'alarme des Espaces verts : Le canal olympique est en voie d'engloutir l'île Notre-Dame », *Le Devoir*, 14 juin 1973.

²⁸ « Administration du Grand Prix du Canada 1978 », Archives du Parc Jean-Drapeau, 16 mars 1978.

²⁹ Lettre du Maire de Montréal Jean Drapeau, adressée au Ministre délégué à l'environnement Marcel Léger. Archives du Parc Jean Drapeau, 14 juin 1978.

Si le circuit se distinguait d'abord par le faible impact de ses aménagements temporaires (points de ravitaillement, tableaux d'affichage, sanitaires, casse-croûte et autres lieux de service, etc.), la construction en 1988 du complexe du Grand Prix (garages, tour, paddock club, etc.) lui donnera un caractère beaucoup plus permanent. En 1995, des modifications apportées au tracé du circuit vont poursuivre l'autonomisation de la piste de course par rapport aux routes et chemins d'origine³⁰. L'examen du plan actuel montre d'ailleurs très bien que le tracé du circuit ne suit que très peu la route de ceinture originale, modifiant ainsi de façon significative les tracés du plan d'aménagement de 1967.

3. Les Florales internationales (1980)

En 1980, le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'AMARC s'unissent pour recevoir les Florales Internationales. L'organisation de cet événement constituait une première du genre en Amérique du Nord. Agréées par l'Association internationale des producteurs de l'horticulture (AIPH) et le Bureau international des expositions (BIE), les Florales Internationales de Montréal seront le théâtre de la première rencontre en Amérique des grandes traditions horticoles du monde.

L'exposition florale occupera environ 14 hectares (35 acres) de l'île Notre-Dame, et comprendra les jardins de 12 pays, de 33 provinces, de villes, d'institutions, de compagnies et de commanditaires privés³¹. L'organisation de l'événement aura un impact significatif sur l'état physique des aménagements hérités d'Expo 67. Car si l'événement demandera la démolition d'au moins sept pavillons - incluant l'un des imposants pavillons thématiques-, il permettra aussi d'effectuer d'importants travaux de réfection sur les bâtiments et infrastructures existants. Au niveau des bâtiments, l'événement permettra d'effectuer le nettoyage, la réfection et/ou la rénovation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, de plusieurs pavillons, dont ceux du Québec, du Canada, de la France et de la Jamaïque³².

Au niveau des infrastructures, les travaux seront de plusieurs ordres :

- réfection de plus de 2,5 km de bordures en gabions des canaux ;
- réparation de plus de 1 km de sentiers longeant les canaux;
- réparation des ponts au-dessus des canaux;
- remise en condition de plus de 4 km de routes asphaltées;
- remise en condition de près de 4,5 km de sentiers;
- remise en état de 4 kiosques de renseignements,
- réparation et/ou nettoyage des fontaines et sculptures;
- remise en état de l'éclairage et du mobilier urbain.

L'organisation des Florales exigera de plus la mise en place de nouveaux aménagements, dont :

- un nouveau parc de stationnement (pour 189 automobiles et 11 autobus) sur le pont de la Concorde et le pont des îles;
- une aire de pique-nique, un théâtre de plein air ainsi qu'un réseau de colonnes d'éclairage et de colonnes de son³³.

³⁰ « Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame », op. cit.

³¹ « Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame », op. cit.

³² « Florales, Planification et organisation, Cheminements critiques (échéanciers), Construction ». Archives du Parc Jean-Drapeau, 1^{er} janvier 1978.

³³ « Florales 1980, Bilan d'organisation, Construction », Archives du Parc Jean-Drapeau, 1979.

L'organisation des Floralies permettra donc de favoriser la conservation physique de nombreux témoins matériels hérités d'Expo 67. Mais l'impact de cet événement ne se résume pas à ces travaux de réfection. Car les Floralies seront aussi l'occasion de réviser l'une des idées maîtresses du plan directeur de l'Expo : le caractère urbain et ordonnancé du site. Avec les Floralies, plusieurs des tracés et éléments d'origine (sentiers, escaliers, etc.) seront en effet effacés au profit d'un plan plus organique. Mais plus significative encore est la perte du caractère urbain des canaux au profit d'une « naturalisation » qui met l'accent sur leur caractère pittoresque.

L'apport des Floralies au site et aux témoins matériels hérités d'Expo 67 est donc à la fois significatif et paradoxal. Il est significatif car l'événement aura permis de favoriser la conservation physique de plusieurs des bâtiments et éléments d'infrastructure d'origine. Il est paradoxal dans la mesure où l'événement aura également joué un rôle non négligeable dans la transformation du caractère du site, accélérant le passage du plan urbain à l'environnement naturel.

4. Le parc-plage (1990)

En 1986, l'Association montréalaise d'action récréative et culturelle (AMARC) propose son « Plan directeur de réaménagement » du site des îles. Le plan suggère la création d'un nouveau paysage à vocation environnementale, sportive, et culturelle. L'une des nombreuses interventions sera la transformation des restes du Lac des Régates hérité de l'Expo en un « parc-plage » qui sera inauguré en 1990. Réalisé par l'équipe du Jardin Botanique, le nouveau lac est unique en son genre : puisé à même le fleuve (près des rapides de Lachine), l'eau du lac est filtrée par des méthodes naturelles et purifiée à l'aide de technologies douces³⁴. Viendront s'y ajouter le chalet de la plage (1990) et le pavillon des Activités nautiques (1991). Situé à l'extrémité ouest de l'île Notre-Dame, dans un secteur déjà largement modifié par la construction du bassin olympique, le parc-plage n'aura que peu d'impact sur la physionomie de l'île. Mais son aménagement confirme la nouvelle vocation hybride donnée à l'île Notre-Dame.

5. Le Casino de Montréal (1993)

La dernière intervention significative sur le site de l'île Notre-Dame concerne l'installation, en 1993, du Casino de Montréal dans l'ancien pavillon de la France. En vue de cette installation, le bâtiment fera l'objet d'importants travaux de réfection. L'aménagement du casino nécessitera également la construction d'un stationnement souterrain et d'une extension à l'arrière du bâtiment, des ajouts qui vont modifier de façon notable la morphologie du site. L'ouverture du casino aura aussi un impact sur les voies d'accès à l'île Notre-Dame, nécessitant le prolongement du Pont des îles et l'aménagement d'une bretelle permettant l'accès au stationnement intérieur³⁵. L'augmentation du trafic automobile exigera par ailleurs la réfection complète du Pont des îles (1997).

L'installation du casino aura également un impact sur l'ancien pavillon du Québec qui est situé tout à côté. Celui-ci sera en effet vendu à la Société Loto-Québec en 1994 en vue d'en faire une extension au casino existant. Le raccord entre les deux bâtiments sera fait au moyen d'une imposante passerelle en forme de tuyau qui transforme profondément la relation entre les deux anciens pavillons.

³⁴ « Un bain de nature, Le lac de l'île Notre-Dame », *Vivre Montréal*, Publication de la Ville de Montréal, n.d.

³⁵ Voir à ce sujet la fiche sur le Pont des îles incluse dans le premier volet du rapport.

Commentaires sur l'intégrité physique du secteur de l'île Notre-Dame

Depuis son inauguration en 1967, le secteur de l'île Notre-Dame a fait l'objet de nombreuses interventions qui en ont modifié substantiellement la topographie et le plan d'aménagement. La construction du bassin olympique (1976), l'aménagement du circuit Gilles-Villeneuve (1978) et l'organisation des Florales (1980) ont eu un impact majeur sur les voies de circulation, les circuits piétonniers, et les plans d'eau d'origine. Ces événements ont également été l'occasion d'accélérer la démolition de pavillons qui étaient pour la plupart destinés à n'être que temporaires.

Il nous faut toutefois ajouter que l'aménagement actuel de l'île Notre-Dame, avec son réseau de canaux et de ponts, demeure néanmoins un témoin significatif du plan directeur d'origine proposé par Édouard Fiset. Et qu'étant donné l'effacement presque complet du plan d'aménagement d'origine sur le secteur de l'île Sainte-Hélène, il demeure de plus l'un des seuls témoins concrets de ce plan directeur.

Commentaires sur les témoins matériels

Les commentaires qui suivent offrent un aperçu succinct de l'état physique et l'authenticité des diverses composantes du secteur de l'île Notre-Dame. Soulignons toutefois que ces commentaires ne sont pas exhaustifs et que certains d'entre eux doivent être lu en relation avec les fiches d'évaluation :

- Les **pavillons** : Le secteur de l'île Notre-Dame recèle les vestiges de cinq pavillons d'origine : France, Québec, Canada, Tunisie, et Jamaïque. Bien que ces pavillons ont tous subi d'importantes transformations, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, deux d'entre eux - les anciens pavillons de la France et du Québec - forment néanmoins un ensemble significatif qui témoigne bien de l'intention du plan directeur d'origine.

- Les **voies de circulation** : Les voies de circulations de l'île ont été beaucoup modifiées, tant au niveau du réseau piétonnier qu'à celui des voies de circulation automobile. Malgré l'ampleur des modifications apportées à ces voies, l'île a cependant conservé des traces significatives et représentatives du réseau de circulation d'origine.

- Les **canaux** : Bien que le réseau de canaux ait subi quelques modifications, dont le remblayage de certaines sections et la modification de certains tracés, il conserve néanmoins une configuration qui témoigne bien du plan d'origine. Soulignons toutefois que la disparition de la plupart des pavillons, et la naturalisation de la grande majorité des berges des canaux, a eu pour effet de modifier radicalement le caractère de ce réseau, le faisant passer d'un environnement urbain à un environnement naturel.

- Les **infrastructures** : Le secteur de l'île Notre-Dame abrite encore deux importants témoins matériels des infrastructures construites pour l'Expo 1967. Le premier est l'usine d'épuration des eaux usées, qui comprend trois parties : la station de pompage, le bassin de traitement et, à l'extrémité de l'île, l'ouvrage d'évacuation (voir fiche). Toujours opérationnelle, cette usine d'épuration innovante avait fait l'objet de nombreux commentaires dans la presse populaire et spécialisée. Elle se distingue par sa station de pompage de forme cylindrique, un bâtiment qui est encore en assez bon état. Le deuxième témoin est la sous-station électrique, un bâtiment d'intérêt conçu par les architectes David et Boulva. Notons qu'au moment de l'Expo, la sous-station était équipée d'une paroi vitrée qui permettait aux visiteurs de voir l'intérieur de l'installation électrique. Ajoutons toutefois que le bâtiment est aujourd'hui en assez mauvais état.

- Le **meuble d'extérieur**: L'île Notre-Dame est le secteur qui contient le plus grand nombre de vestiges du mobilier d'origine. Le relevé *in situ* a permis de localiser plusieurs lampadaires le long des canaux, dans les jardins hérités des Floralies, près des anciens pavillons du Québec et de la France, et autour de la Plage. On n'y trouve cependant aucun vestige significatif des autres composantes du mobilier d'origine tels que bancs, poubelles et cabines téléphoniques. Ajoutons de plus qu'il ne reste aucun témoin d'ensembles intégrés (Ex : lampadaires + bancs + poubelles) qui faisaient la spécificité de ce système de mobilier urbain.

- Les **œuvres d'art** : Le secteur de l'île Notre-Dame abrite quatre œuvres d'art public datant d'Expo 67 : Acier, de Pierre Heyvaert; Obélisque oblique, de Henri-Georges Adam; Sculpture-fontaine, de Gerald Gladstone; et Mât totémique Kwakiutl, de Tony et Henry Hunt. Bien que l'état de ces œuvres soit fort variable, elles constituent toutes des témoins significatifs de l'Exposition.

6. LE SECTEUR DE LA CITÉ DU HAVRE

L'idée de l'extension de la jetée Mackay

Comme nous l'avons vu plus haut au sujet de l'île Notre-Dame, l'idée de tenir l'Exposition universelle de 1967 sur des îles construites au milieu du fleuve doit être attribuée à Guy Beaudet du Port de Montréal. Soulignons toutefois que la proposition de Beaudet visait d'abord à trouver une alternative au site de la Pointe Saint-Charles, qui était alors l'un des sites étudié par les experts³⁶. Le rapport soumis par Beaudet mentionnait d'ailleurs les nombreux travaux qui auraient été nécessaires pour permettre la poursuite sans entraves des activités portuaires³⁷.

De fait, dans l'annonce faite par la Ville de Montréal du site de l'Exposition le 28 mars 1963, il n'est fait mention que des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame³⁸. Dans la lettre qu'il écrit au premier ministre John Diefenbaker, Drapeau décrit la jetée Mackay comme « une langue de terre qu'il s'agirait d'aménager pour permettre d'y établir une route complétée d'un pont afin de relier cette partie de la ville à l'île Sainte-Hélène³⁹ ». La jetée Mackay apparaît alors comme un simple point de passage entre la ville et le site de l'exposition. Ce n'est qu'un peu plus tard, pendant le développement du projet au cours de l'été 1963, que la jetée Mackay sera finalement intégrée au concept et au site de l'exposition.

Historique et construction de la Cité du Havre

La Cité du Havre que l'on connaît aujourd'hui trouve son origine dans le remblayage d'une jetée, étroite et longue, qui était à l'origine un brise-lames (ou brise-glace). Située dans le prolongement de la pointe des Moulins, à l'entrée du pont Victoria, la première jetée, construite à la fin du 19^e siècle, fut mise en oeuvre pour protéger la ville contre les inondations printanières. D'abord dénommée « quai de Garde » (1891), puis « jetée Mackay » à partir de 1908, la jetée brise-glace fut prolongée dans le cadre de la constitution du site de l'Expo 67. C'est alors qu'elle fut rebaptisée sous le nom de Cité du Havre.

L'élargissement de la jetée Mackay la fit passer de 47 hectares (115 acres) à une superficie totale de 54 hectares (134 acres). La jetée fut également allongée d'environ 750 mètres, et surélevée d'environ 3 mètres (environ 10 pieds)⁴⁰. À lui seul, le remblayage de la jetée Mackay et des terrains en amont exigera 4,8 km de digues et 1,75 million de mètres cubes de remblai. Les travaux, exécutés par la Compagnie de l'Expo au compte du propriétaire, le Conseil des ports nationaux, furent complétés en octobre 1965⁴¹. Contrairement aux îles sur le fleuve, la Cité du Havre demeurera propriété du Conseil des ports nationaux pendant et après l'Expo.

³⁶ C'est le site de la Pointe Saint-Charles qui fut d'ailleurs privilégié par les experts mandatés pour étudier la question de la localisation de l'Exposition. Voir : « Opinion sur le choix de l'emplacement de l'exposition internationale et universelle, Montréal 1967 », préparé par Affleck-Desbarats-Dimakopoulos-Lebensold-Size, architectes, Montréal, Québec, 14 mars 1963.

³⁷ « Rapport de la Commission des Ports Nationaux », [à vérifier], 3 mars 1963.

³⁸ *Emplacement de l'Expo 67, À Montréal, sur le Saint-Laurent*, Ville de Montréal, n.d. (28 mars 1963).

³⁹ Lettre du maire Jean Drapeau au premier ministre du Canada, John Diefenbaker, concernant le choix du site de l'exposition universelle. 25 mars 1963. Fonds du Comité exécutif (VM74).

⁴⁰ La jetée Mackay s'avancit initialement jusqu'à l'extrémité actuelle du complexe d'Habitat.

⁴¹ « Emplacement de l'Expo », *Manuel d'information, Services d'information – Expo 67*, 15 avril 1966, S 54 page 1.

La Cité du Havre : territoire et limites

Nous venons d'écrire que la jetée Mackay fut renommée Cité du Havre au moment de l'Expo. Il faut cependant ajouter à ce sujet que le secteur de la Cité du Havre tel que désignée sur les plans de l'exposition comprenait à la fois le terrain de la jetée et une portion de la Pointe Saint-Charles connue auparavant sous le nom de « Victoria Town ». Ce secteur, qui appartenait à la Ville de Montréal, fut dégagé et aménagé pour ajouter 14 hectares (35 acres) au site de l'Exposition⁴². C'est cette zone qui accueillera l'Autostade, son stationnement et le terminus d'autobus, et sur laquelle sera construite l'autoroute Bonaventure.

L'extension du site de l'exposition sur le territoire de la Pointe Saint-Charles amène d'ailleurs à poser la question des limites actuelles de la Cité du Havre. Il faudrait en effet statuer si la Cité du Havre comprend l'ensemble du secteur désigné pour l'exposition de 1967, ou si elle correspond plutôt au territoire de l'ancienne jetée Mackay.

Le plan directeur du secteur de la Cité du Havre

1. La porte d'entrée de l'Exposition

Dans le plan directeur présenté par Fiset en décembre 1963, le secteur de la Cité du Havre porte encore le nom de jetée Mackay⁴³. Si le plan manque encore de précision au niveau des concepts qui doivent présider à l'aménagement du site même, il est très clair sur le rôle de porte d'entrée que doit jouer le secteur. Il y est déjà prévu que la Cité du Havre soit le point de chute des divers modes de transport automobile (autobus, taxis, voitures privées), et serve de point de départ pour le réseau interne de transport que constituait l'Expo-Express. Cette fonction de point de chute pour les véhicules automobiles aura toutefois un impact déterminant sur le caractère du secteur, avec l'aménagement des nouveaux accès automobiles en vue de faciliter le lien avec le centre-ville, et la construction des zones de stationnement.

Le statut de porte d'entrée de la Cité du Havre sera peu après confirmé au moyen de stratégies proprement architecturales. Comme Fiset le précisera peu après : « Cette entrée est marquée par des constructions permanentes groupées autour d'une place à l'échelle requise par les grands mouvements de foules comme il s'en produit à des points de départ ou d'arrivée des centres urbains⁴⁴ ». Cette entrée, qui sera appelée Place d'accueil, fut conçue comme une place surélevée qui servait également de terminus pour la ligne de l'Expo-Express.

2. La Cité du Havre et la ville

Le plan directeur précisait également le thème qui devait guider l'aménagement du secteur. Fiset explique : « La jetée Mackay, voisine de la ville, constitue la première zone thématique. Elle est reliée directement au grand ensemble 'Habitat 67', groupe d'unité d'habitation constitué de structures superposées, où logera entre autres le personnel de l'exposition. Ici, le sous-thème de 'Terre des Hommes', c'est 'l'homme dans la cité'⁴⁵ ». De fait, contrairement aux deux autres secteurs de l'Exposition, la Cité du Havre n'était pas destinée à accueillir les pavillons nationaux, étant plutôt affectée aux pavillons privés et aux pavillons thématiques.

⁴² « Emplacement de l'Expo », op. cit., S 54 page 1.

⁴³ Fiset, *Les objectifs du plan directeur*, op. cit., 13 p.

⁴⁴ Fiset, « Introduction d'un concept urbain dans la planification de l'exposition », op. cit., p. 58.

⁴⁵ Fiset, *Les objectifs du plan directeur*, op. cit., p. 5.

Comme l'explique Fiset, cette décision s'inscrivait dans une vision d'ensemble du développement du secteur : « Pour ne pas compromettre l'avenir des îles, nous avons concentré dans la Cité du Havre les grands projets de caractère permanent : musée, stade, théâtre, pavillon de l'administration et de la presse, centre de radio-télévision, plusieurs d'entre eux devant rester accessibles au public sans qu'il soit nécessaire de pénétrer dans l'Exposition. Ce noyau administratif et culturel, complément d'Habitat 67, donnait un élan et une orientation au développement de ce secteur important de la métropole et lui ouvrait une fenêtre sur le fleuve⁴⁶ ». L'un des traits distinctifs du plan pour la Cité du Havre était d'ailleurs que celle-ci devait servir de point de contact entre la ville et l'exposition.

Plusieurs pavillons furent d'ailleurs conçus pour être des structures permanentes : le Pavillon de l'administration et de la presse, le Centre international de la radiotélévision, le Musée d'art, la Maison Olympique. Bien que le plan ne soit pas très explicite à ce sujet, il semble qu'une zone d'une superficie de 22 hectares (55 acres) situé à l'extrémité sud de la Cité du Havre avait été prévue pour accueillir ces constructions permanentes.

3. La grille de rues de la Cité du Havre

Le plan directeur présenté par Édouard Fiset en décembre 1963 décrit les orientations générales relatives à l'aménagement des secteurs de l'Exposition. Mais il n'est pas très explicite en ce qui a trait à la configuration précise des voies de circulation. Le plan directeur ne fait d'ailleurs pas mention de l'orientation de la grille de rues de la Cité du Havre.

Un examen du premier plan officiel illustrant l'aménagement prévu pour la Cité du Havre laisse cependant voir que le mode d'implantation au sol prévu pour ce secteur est déjà à 45 degrés⁴⁷. Ce plan, un document inclut dans le boîtier qui était envoyé aux pays intéressés à participer à l'Exposition, est daté de janvier 1964. Il montre entre autres la configuration générale du premier projet pour Habitat : une série de volumes pyramidaux bordés de voies de circulation. Le plan montre aussi que l'implantation des immeubles se fera à 45 degrés par rapport à l'axe est-ouest de la Cité du Havre.

L'avant-projet présenté par Safdie en février 1964 propose un complexe contenant 950 logements et devant occuper une bonne partie de la langue de terre. Mais dès octobre 1964, l'architecte se voit forcé de réduire l'ampleur du projet. Habitat sera finalement ramené à 158 unités et se verra amputé de près des 2/3 de sa longueur. La version réduite du projet sera finalement construite sur la section est, à l'endroit où la parcelle est plus étroite, offrant ainsi une meilleure vue sur le fleuve et la ville. Mais le plan d'aménagement de la section ouest ainsi libérée conservera l'orientation à 45 degrés apparemment prévue aux plans d'origine.

Le vide créé par la réduction du projet pour Habitat sera rempli par l'ajout de plusieurs nouveaux pavillons. Le plan de la voirie sera d'ailleurs adapté pour accueillir ces nouvelles constructions. Certaines de ces modifications s'écartent de la grille orthogonale. Pensons entre autres au rond point dit « des limousines », et des sentiers de forme plus « organique ». Mais l'orientation de la trame à 45 degrés est demeurée une caractéristique prépondérante du plan d'aménagement.

⁴⁶ Fiset, « 5. Le Plan Directeur », op. cit., p. 48.

⁴⁷ *Le Canada reçoit*, Compagnie canadienne de l'Exposition Universelle de 1967, Ottawa, janvier 1964. (Ce document est constitué d'un coffret contenant 7 fascicules).

Modifications apportées au site et aux bâtiments

Nous avons mentionné plus haut que dès l'été 1968, les secteurs de l'île Sainte-Hélène et de l'île Notre-Dame seront de nouveau ouverts au public dans le cadre de l'exposition permanente maintenant appelée « Terre des Hommes ». Tel ne fut toutefois pas le cas de la Cité du Havre, dont le site ne sera pas inclus dans le programme de cette nouvelle exposition⁴⁸.

Dès la fermeture l'Expo, il est annoncé que le gouvernement fédéral prendrait à sa charge la Cité du Havre « où se trouve Habitat 67, le Centre international de radiodiffusion, l'Expo-théâtre, l'édifice de l'administration et de la presse, et d'autres bâtiments dont le caractère est moins permanent⁴⁹ ». Il est également dit qu'Ottawa « se chargera de l'entretien de ces édifices, de la démolition des pavillons jugés superflus, et aménagera les espaces devenus vacants⁵⁰ ».

Le 1^e janvier 1968, la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967 disposa des biens sur la Cité du Havre de la façon suivante : une partie fut cédée à la Province de Québec, une autre à la Ville de Montréal, une troisième au gouvernement du Canada. L'Autostade et l'Autoparc Victoria devinrent par décret la propriété du gouvernement du Canada qui en chargea la gestion à la Société centrale d'hypothèques et de logements. Celle-ci avait également la charge d'Habitat 67⁵¹. Le Pavillon de l'administration et de la presse fut cédé au Conseil des ports nationaux. Le Musée d'art et l'Expo-Théâtre furent cédés au gouvernement du Québec. Le Centre international de radiotélévision demeura sous la régie de Radio-Canada. La démolition de la plupart des autres pavillons et infrastructures temporaires, dont les pavillons thématiques et la Place d'Accueil, se fera entre 1968 et 1970.

Plusieurs projets de réutilisation du site seront formulés au cours des années, tant par le gouvernement fédéral que par la Ville de Montréal. L'intérêt pour ce secteur urbain était tel que dès mai 1967, la Ville exprimera le besoin de prendre toutes les mesures nécessaires pour avoir juridiction sur cette partie du site de l'Exposition en vue de contrôler sa vocation future⁵². La question de la propriété et de la gestion du site demeurera d'ailleurs un dossier complexe, qui mènera entre autres à plusieurs échanges de terrains entre les autorités concernées.

Parmi les nombreux projets formulés, mentionnons entre autres :

- le projet de la SCHL d'aménager un complexe résidentiel (1968);
- l'idée de la Fondation Molière d'y aménager une Cité du cinéma (1968);
- la suggestion de Moshe Safdie d'y construire le village Olympique (1973);
- l'intention du gouvernement fédéral d'y développer un « grand projet d'aménagement résidentiel » d'une valeur de \$100 millions (1982).

Commentaires sur l'intégrité physique du secteur de la Cité du Havre

Fortement liée à la ville, la Cité du Havre est un secteur en transition rapide. Vieille d'à peine un siècle, cette langue de terre est passée – suite à l'Expo 67 - d'une occupation

⁴⁸ Jean-Claude Leclerc, « La Cité du Havre ne fera pas partie de la Terre des hommes », *Le Devoir*, 11 novembre 1967.

⁴⁹ Marcel Pépin, « L'exposition permanente du maire Drapeau. Ottawa ne s'y oppose pas, mais ne la financera pas », *Le Droit*, Ottawa, 25 octobre 1967.

⁵⁰ « L'exposition permanente du maire Drapeau », op. cit.

⁵¹ *Rapport annuel. Société centrale d'hypothèques et de logements*, Ottawa, 1968, n.p.

⁵² « Utilisation future du site de l'exposition universelle de 1967 », Service d'urbanisme, VdeM, 15 mai 1967, p. VI-1.

portuaire et industrielle à une vocation résidentielle et collective. Elle s'articule aujourd'hui en deux zones aux fonctions distinctes : la zone ouest, à vocation commerciale, qui s'étend de l'autoroute Bonaventure jusqu'au milieu du site ; la zone est, à vocation résidentielle, qui s'étend sur la deuxième moitié du site jusqu'à la pointe de la Cité.

La zone ouest, marquée par la présence du Pavillon de l'administration et de la presse, du Musée d'art et de l'Expo-Théâtre, a évidemment subi des transformations majeures depuis l'Expo. Soulignons entre autres la démolition, en 2004, du Centre international de la Radio-Télévision. Mais l'ensemble formé par ces trois pavillons permanents (incluant l'œuvre de Richard Turner dans son bassin) demeure néanmoins assez représentatif du mode d'aménagement (morphologie, implantation, tracés, etc.) développé pour l'Expo. Cette zone conserve également plusieurs traces (ou ruines) de l'aménagement d'origine, dont l'allée bordant l'Expo-Théâtre qui mène à l'œuvre de Jean Cartier, ainsi que plusieurs allées piétonnes et quelques témoins des fondations des bâtiments.

La zone est, marquée par la présence d'Habitat, a également subi des transformations majeures. Mais celles-ci ont été faites en fonction de la vocation résidentielle du secteur. À la fin des années 1980, Tropiques Nord fut construit sur le terrain adjacent à Habitat du côté ouest, un immeuble à appartements de luxe dont l'architecture contraste avec celle du complexe expérimental en béton, mais non la vocation. De fait, Moshe Safdie espérait qu'Habitat 67 soit le point de départ du re-développement résidentiel du secteur et lorsque son projet fut réduit de 950 à 158 unités, il demanda néanmoins que le secteur soit zoné résidentiel⁵³. Ajoutons toutefois qu'au moment de la vente d'Habitat 67 par la SCHL, en 1985, le territoire environnant n'était encore réglementé par aucun zonage officiel⁵⁴. Ce n'est qu'en 1992, avec l'adoption du Plan d'urbanisme de Montréal, que cette zone se verra accordée un zonage à la fois résidentiel et commercial. La construction de Profil O en 2005, une tour de 14 étages érigée sur le site de la Maison Olympique démolie en 2002, viendra d'ailleurs confirmer et consolider la vocation résidentielle du secteur.

Ajoutons également que le terrain située immédiatement à l'est d'Habitat, qui était zoné résidentiel, a récemment fait l'objet d'une modification de zonage. Cette modification effectuée par l'arrondissement de Ville-Marie en novembre 2001 visait à conserver l'intégrité du site de la pointe de la Cité du Havre, aménagé en 1985, et à confirmer sa vocation de parc.

Soulignons enfin que l'aménagement du Casino de Montréal sur l'île Notre-Dame aura un impact non négligeable sur l'ensemble du secteur de la Cité du Havre. L'impact le plus notable concerne l'augmentation importante de la circulation automobile le long de l'avenue Pierre-Dupuy (du nom du commissaire général de l'Expo), celle-ci étant la route d'accès privilégiée aux îles et au casino. Le deuxième concerne la transformation de larges surfaces en zones de stationnement automobiles pour répondre aux besoins du casino. Le troisième impact concerne la transformation du Musée d'art en bâtiment-annexe du casino, la fermeture de cet édifice à toute activité publique perturbant grandement la relation entre les trois composantes de cet ensemble de bâtiments⁵⁵.

⁵³ Moshe Safdie, *Beyond Habitat*, Cambridge, The MIT Press, 1970, p. 90.

⁵⁴ *La Presse*, 9 juin 1985.

⁵⁵ Ville de Montréal, «Règlement 3892», 28 juillet 1969.

Commentaire sur les témoins matériels

Les commentaires qui suivent offrent un aperçu succinct de l'état physique et de l'authenticité des diverses composantes du secteur de la Cité du Havre. Soulignons toutefois que ces commentaires ne sont pas exhaustifs et que certains d'entre eux doivent être lu en relation avec les fiches d'évaluation.

- Les **pavillons** : Nous avons vu l'une des vocations du secteur de la Cité du Havre était d'accueillir les édifices permanents. Ces édifices, qui avaient des fonctions administratives ou culturelles, furent regroupés le long d'une allée. Aujourd'hui, trois des pavillons construits de part et d'autre de cette allée sont encore debout: l'Expo-Théâtre (1965-1966), un bâtiment qui contient maintenant des studios de cinéma et dont l'architecture épurée d'esprit fonctionnaliste a été beaucoup modifiée ; le Musée d'art (1965-1967) qui abritait l'exposition d'art d'Expo 67 et qui, après avoir été le Musée d'art contemporain de Montréal jusqu'en 1992, est maintenant occupé par Loto-Québec; et le Pavillon de l'administration et de la presse (1964-1966), un édifice d'intérêt et bien conservé devenu le siège administratif du Port de Montréal. Le quatrième bâtiment construit le long de cette allée, le Centre international de la Radio-Télévision (1964-1966), un édifice moderne d'esprit classique qui fut longtemps utilisé pour des activités de tournage, a été démoli en 2004. Cette section de la Cité du Havre se caractérise aussi par ses aménagements au sol faits d'allées pavées, de talus et de surfaces gazonnées qui donnent naissance à une topographie distinctive.

- **Habitat 67** : Œuvre de jeunesse de Moshe Safdie, Habitat 67 (1964-1967) est un complexe résidentiel dont l'extérieur et le site a conservé une grande intégrité physique. Le complexe est très bien entretenu grâce à la mise en place par l'administration actuelle d'une équipe technique locale et permanente. L'intérêt d'Habitat, à la fois ancien pavillon thématique d'Expo 67 et immeuble résidentiel novateur, est multiple. Il constitue un document éloquent tant de l'histoire du Québec et du Canada que de l'histoire de l'architecture locale et internationale.

- Les **voies de circulation** : Les voies de circulations de la Cité du Havre ont été très peu modifiées, tant au niveau du réseau piétonnier qu'à celui des voies de circulation automobile. Notons à ce sujet qu'une section de ce réseau piétonnier situé dans la section se trouvant entre l'Expo-Théâtre et la nouvelle tour d'habitation Profil O existe encore aujourd'hui, bien que dans état de ruine avancé. Malgré l'ampleur des changements d'usage depuis 40 ans, l'île a néanmoins conservé des traces significatives et représentatives du réseau de circulation d'origine.

- Les **infrastructures** : La plupart des infrastructures d'origine, dont le réseau ferré de l'Expo-Express, ont été démolies. Notons cependant la présence de l'une des deux stations d'épuration des eaux usées, située au pied du Pont Victoria. Notons également le quai en béton servant de terminal pour l'Hovercraft, un élément d'infrastructure qui est aujourd'hui utilisé pour des activités sportives libres (surf sur le fleuve).

- Le **meublement d'extérieur**: Hormis quelques bancs situés près d'Habitat, et quelques lampadaires encore présents dans le secteur en friche au centre de la Cité du Havre, ce secteur ne contient aucun autre témoin des éléments de mobilier urbain d'origine.

- Les **œuvres d'art** : Le secteur de la Cité du Havre abrite deux œuvres d'art public datant d'Expo 67 : Lunatique, de Richard Turner, une œuvre en assez bon état mais située dans un bassin vide, et La giboulée, de Jean Cartier, une œuvre qui est aujourd'hui dans un état avancé de dégradation.

3. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE

À la lumière de l'étude qui précède, et de la connaissance découlant des 17 fiches d'évaluation qui suivent, il est possible de formuler la synthèse suivante :

L'île Notre-Dame : témoin matériel d'Expo 67

Les îles construites sur le fleuve Saint-Laurent en vue d'accueillir l'Expo 67 constituent l'un des plus importants témoins matériels de l'événement. Comme nous l'avons vu dans le premier volet de cette étude, la forme des îles fut le résultat d'une médiation complexe entre les visions d'architectes et les études d'ingénieurs hydrauliques. La réalisation de ce projet ambitieux nécessitera des travaux majeurs qui forceront les ingénieurs civils et les constructeurs à user d'audace.

Malgré les nombreuses modifications apportées à l'aménagement et à la topographie de l'île Notre-Dame depuis 1967, son contour a conservé son intégrité physique. Et malgré les changements importants apportés à sa fonction et son usage, l'île construite en vue d'accueillir un événement à la fois culturel et ludique a conservé un bon degré d'authenticité. À ce titre, l'île elle-même, création d'architectes, d'ingénieurs et de constructeurs, constitue un témoin exceptionnel d'Expo 67.

Le secteur de l'île Notre-Dame

Bien que le secteur sud de l'île Notre-Dame ait été passablement transformé par la construction du bassin olympique, et bien que les tracés des voies de circulations aient été modifiés pour permettre la création du circuit Gilles-Villeneuve, le plan actuel de l'île est néanmoins resté assez fidèle à l'aménagement d'origine. De fait, c'est ce secteur de l'Expo, avec son réseau de canaux, de ponts, et de voies piétonnes qui rappelle le mieux le contexte urbain inscrit au plan directeur de l'exposition.

Nous avons vu que le caractère « vénitien » de l'île Notre-Dame, avec son réseau de canaux et de voies piétonnes, n'était pas fortuit. De fait, à cette époque, la ville de Venise fut souvent prise comme modèle pour illustrer l'idée (ou l'idéal) de la ville piétonne. Il semble donc possible d'affirmer que la conception du réseau de canaux de l'île Notre-Dame fut fortement marquée par les réflexions contemporaines sur la cité piétonne. Les vestiges du réseau de canaux et des voies piétonnes constituent donc un témoignage altéré, mais significatif, d'une vision humaniste de l'urbanisme moderne.

Le secteur de l'île Notre-Dame abrite encore cinq témoins matériels des pavillons construits pour Expo 67, dont trois – les anciens pavillons du Canada, du Québec et de la France – furent parmi les plus importants de l'Expo. Bien que leurs intérieurs ont tous été transformés, certains même de façon radicale, ces bâtiments demeurent néanmoins des témoins significatifs de l'architecture de l'exposition. Ce secteur abrite aussi quatre œuvres d'art héritées d'Expo 67 dont deux, celles situées tout près des anciens pavillons de la France et du Québec, sont dans un très bon état de conservation.

Ajoutons enfin que c'est ce secteur de l'Expo qui contient le plus de vestiges du mobilier urbain d'origine. Le relevé in situ a permis de localiser plusieurs lampadaires le long des canaux, près des anciens pavillons du Québec et de la France, et autour de la Plage. Bien que ces éléments soient dans des états de conservation variables, ils témoignent ici encore du caractère urbain du site de l'exposition.

Le secteur de la Cité du Havre

Tout comme les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, la Cité du Havre que nous connaissons aujourd'hui est la résultante d'un projet de construction majeur qui modifiera substantiellement la configuration de la zone du port de Montréal. À ce titre, le secteur de la Cité du Havre constitue aussi un témoin matériel significatif de l'événement que fut Expo 67.

Le secteur de la Cité du Havre se divise aujourd'hui en deux zones : la zone ouest, qui abrite encore aujourd'hui trois anciens pavillons, et la zone est, qui abrite Habitat 67. Conçue comme la porte d'entrée de l'exposition, la zone ouest de la Cité du Havre a été transfigurée par la démolition des pavillons et des infrastructures de l'Expo. Mais contrairement aux autres secteurs de l'Expo, la Cité du Havre n'a pas fait l'objet d'interventions majeures en vue d'en transformer le site et les tracés.

Cette zone abrite trois anciens pavillons de l'Expo : le Pavillon de l'administration et de la presse, le Musée d'art et l'Expo-Théâtre. Sauf en ce qui a trait à l'ancien pavillon de l'administration, ces bâtiments ont beaucoup perdu de leur intégrité. Mais l'ensemble formé par ces trois pavillons permanents demeure néanmoins très représentatif du mode d'aménagement développé pour ce secteur de l'Expo. L'implantation à 45 degrés de la trame de rues de la zone ouest du secteur demeure en effet une particularité du plan de la Cité du Havre. Héritée du plan d'aménagement de l'Expo, cette trame se distingue de celles des autres secteurs de l'exposition et de celles de la ville. Elle constitue à ce titre une trace significative de l'aménagement d'origine de l'Exposition universelle.

La zone est, qui abrite Habitat 67, a également été transformée par la démolition des anciens pavillons de l'Expo. Mais les nouvelles constructions qui marquent cette zone ont été faites en fonction de la vocation résidentielle du secteur. Œuvre de l'architecte Moshe Safdie, Habitat est un complexe résidentiel dont l'extérieur et le site ont conservé une grande intégrité physique. Le complexe est très bien entretenu grâce à la mise en place par l'administration actuelle d'une équipe technique locale et permanente. L'intérêt d'Habitat, à la fois ancien pavillon thématique d'Expo 67 et immeuble résidentiel novateur, est multiple. Il constitue un document éloquent tant de l'histoire du Québec et du Canada que de l'histoire de l'architecture locale et internationale.

ICONOGRAPHIE

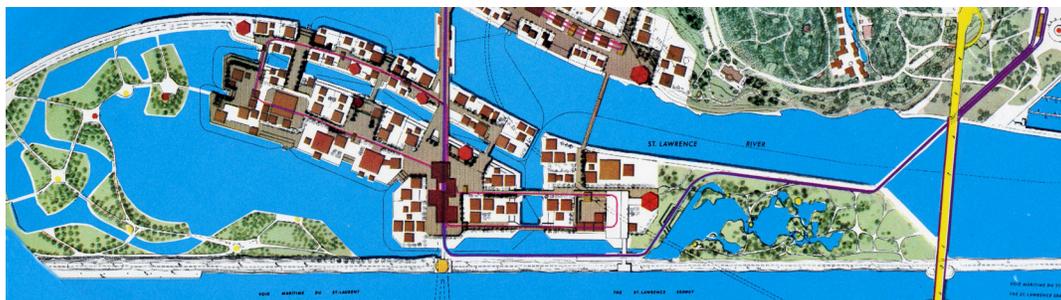


Fig. 1 : Plan préliminaire de l'île Notre-Dame et de ses canaux (janvier 1964).
Source : Fonds Expo 67, Archives nationales du Canada.



Fig. 2 : Plan de l'île Notre-Dame et des canaux durant Expo 67 (1967).
Source : Fonds Expo 67, Archives nationales du Canada.

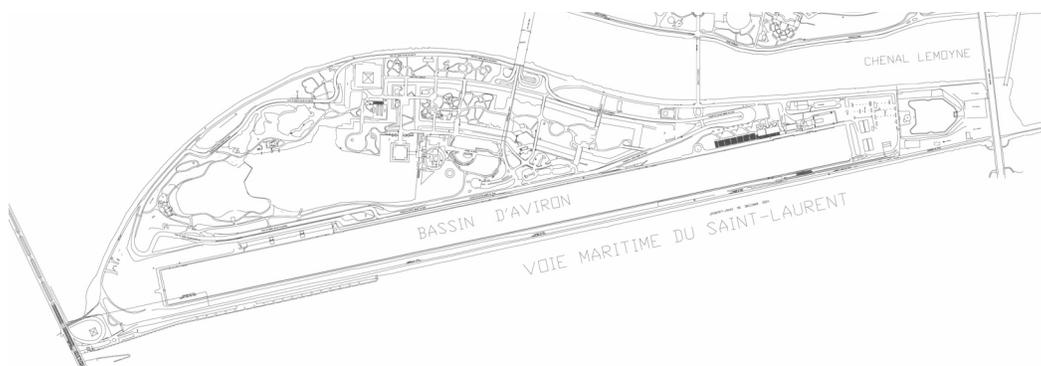


Fig. 3 : Plan de l'île Notre-Dame et du bassin olympique (2002).
Source : Plans d'utilisation du sol, Ville de Montréal.



Fig. 4 : Plan préliminaire de la Cité du Havre (janvier 1964).
 Source : Fonds Expo 67, Archives nationales du Canada.



Fig. 5 : Plan de la Cité du Havre durant Expo 67 (avril 1967).
 Source : Fonds Expo 67, Archives nationales du Canada.



Fig. 6 : Vue aérienne d'une section de la Cité du Havre en 1967.
Source : Archives de Montréal, Ville de Montréal.



Fig. 7 : Vue aérienne de la Cité du Havre en 2002.
Source : Navigateur urbain, Ville de Montréal.

BIBLIOGRAPHIE

Articles (revues, journaux)

BÉDARD, CHARBONNEAU, et LANGLOIS, architectes, « Projet d'emplacement pour l'exposition universelle internationale de 1967 », *Architecture Bâtiments Construction*, vol. 18, no. 201, janvier 1963, p. 22-27.

CORMIER, Anne, « L'Expo 67 revisitée », *ARQ/Architecture Québec*, no. 69, octobre 1992, p. 27.

FISSET, Édouard, « Le Plan Directeur », *RAIC/L'IRAC*, vol. 41, no. 1, janvier 1964, p. 56.

FISSET, Édouard, « Introduction d'un concept urbain dans la planification de l'exposition », *RAIC/L'IRAC*, vol. 42, no. 5, mai 1965, p. 56.

LANGLOIS, Conrad, « Choisir Pointe-St-Charles comme site de l'Expo : un gaspillage », *La Patrie*, semaine du 6 au 12 décembre 1962.

LECLERC, Jean-Claude, « La Cité du Havre ne fera pas partie de la Terre des hommes », *Le Devoir*, 11 novembre 1967.

LÉVEILLÉ, Gilles, « Cri d'alarme des Espaces verts : Le canal olympique est en voie d'engloutir l'île Notre-Dame », *Le Devoir*, 14 juin 1973.

MARCOUX, Alain, « L'effet des médiations sur le choix du site et sur le développement du plan d'ensemble d'Expo 67 », *JSSAC/JSÉAC*, vol. 29, no 1-2, 2004, p. 27-38.

MILLER, Jerry, « Expo 67 : a search for order », *The Canadian Architect*, mai 1967, p. 44-54.

MORAZAIN, Jeanne, « Une ville dans la ville », *Megaplan. La revue internationale du génie québécois*, vol. 6, no. 1, 1997, p. 24.

PÉPIN, Marcel, « L'exposition permanente du maire Drapeau. Ottawa ne s'y oppose pas, mais ne la financera pas », *Le Droit*, Ottawa, 25 octobre 1967.

PINARD, Guy, « En attendant les Jeux, l'île ND décrépît », *La Presse*, 25 septembre 1974.

« Projet lauréat du concours pour le Pavillon du Québec à l'Exposition mondiale », *Architecture Bâtiment Construction*, janvier 1965, p. 20.

VARRY, Jacques, « Réflexions sur l'Expo 67 », *Architecture Bâtiments Construction*, vol. 22, no. 254, juin 1967, p. 17-35.

Livres

COLLECTIF, *Images de villes idéales : les expositions universelles*, Montréal, Centre Canadien d'Architecture, 1993, 35 p., ill.

DUPUY, Pierre, *Expo 67 ou la découverte de la fierté*, Montréal, Éditions de l'Homme, 1972, 237 p., ill.

Expo 67. Guide officiel, Montréal, Les éditions MacLean-Hunter, 1967, 352 p., ill.

FULFORD, Robert, *Portrait de l'Expo*, Toronto, McClelland and Stewart, 1968, 203 p., ill.

GRENIER, Raymond, *Regards sur l'expo 67*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1965.

JASMIN, Yves, *La petite histoire d'Expo 67*, Montréal, Éditions Québec/Amériques, 1997, 455 p.

KALIN, I., *Expo '67. Étude sur les matériaux, systèmes et techniques de construction employés à l'exposition universelle et internationale de 1967*, Montréal, Canada, Direction des matériaux Ministère de l'Industrie et du Commerce, Ottawa, Imprimerie de la Reine, 1969, 317 p., ill.

L'album-mémorial de l'Exposition universelle et internationale de première catégorie tenue à Montréal du 27 avril au 29 octobre 1967, Compagnie canadienne de l'Exposition universelle, Toronto, Nelson, 1968.

Le Canada reçoit, (coffret incluant 7 fascicules), Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967, Ottawa, janvier 1964.

PINARD, Guy, *Montréal, son histoire, son architecture*, Tome 3, Montréal, Éditions du Méridien, 1987, 560 p., ill.

SAFDIE, Moshe, *Beyond Habitat*, Cambridge, The MIT Press, 1970, 244 p., ill.

Études / Rapports

BONFILS, Laurence, *La reconversion du site et des pavillons de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967*, Volume A, Maîtrise en histoire de l'art, Université Lumière Lyon 2, septembre 1996, 90 pages + annexes.

Emplacement de l'Expo 67, À Montréal, sur le Saint-Laurent, Ville de Montréal, n.d. (28 mars 1963).

Exposition Universelle et Internationale de 1967, Descriptions des pavillons de l'Expo 67 rédigées par les participants eux-mêmes, (Publication réservée à l'usage exclusif de la C.C.E.U.) Montréal, décembre 1966.

Les objectifs du plan directeur, Compagnie Canadienne de l'Exposition Universelle de 1967, Montréal, 1963, 12 p.

Opinions sur le choix de l'emplacement de l'exposition universelle et internationale, rapport préparé par Affleck Desbarats Dimakopoulos Lebensold Sise, Architectes, Beauchemin Beaton Lapointe, Ingénieurs Conseils, 14 mars 1963.

Plan directeur de mise en valeur et de développement du parc des îles, Ville de Montréal, Parc des îles de Montréal, 1993, 90 p., ill.

Rapport annuel. Société centrale d'hypothèques et de logements, Ottawa, 1968, n.p.

Rapport général sur l'Exposition universelle de 1967, Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967, Tome III, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1969.

Société du parc des Îles, « Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, Près de quatre décennies d'évolution (1963 - 1999) », Parc des Îles de Montréal, Février 1999.

Utilisation future du site de l'exposition universelle de 1967, Service d'urbanisme, Division de l'aménagement urbain, Ville de Montréal, 15 mai 1967.