

# EVA QUINTAS

PROMENADES PARTAGÉES ET  
RENCONTRES CITOYENNES

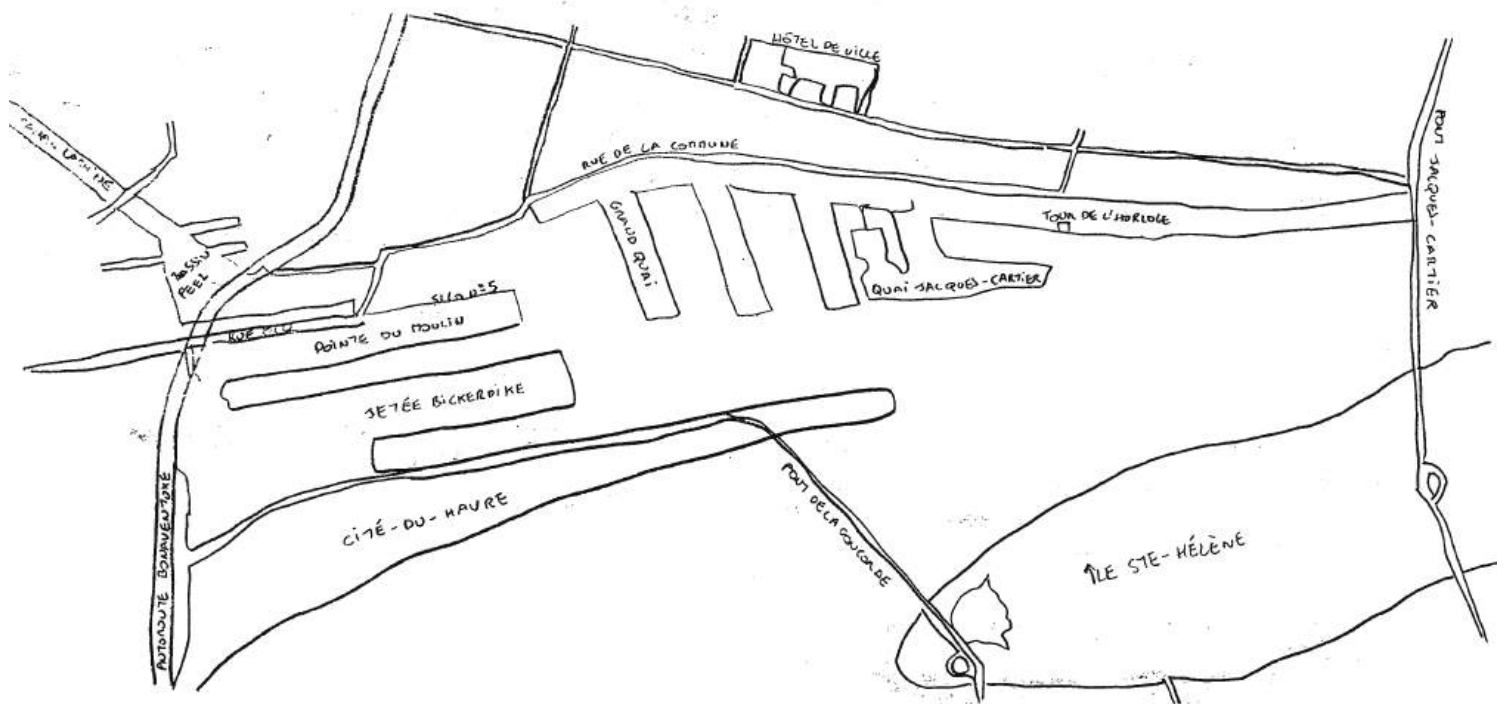


↑ Édifice des  
Commissaires du Port  
de Montréal, vers 1876  
(affiche)

# PHI

**COMMENT  
HABITE-T-ON  
LE HAVRE**

**PHYSIQUEMENT,  
SOCIALEMENT ET  
SYMBOLIQUEMENT ?**



– Je marche le havre  
et personne ne me parle  
du fleuve.

*J'habite une ville à peine île  
de moins en moins fleuve et mer  
de plus en plus ruelle et rue  
de plus en plus navire  
de moins en moins marine*

PIERRE PERREAULT

---

Quelle est-elle notre relation historique au fleuve ? En patrimoine industriel, il y a un terme en anglais : *smokestack nostalgia*. On se dit, ah, les usines avec leurs grandes tours. On romantise un peu, alors que les conditions de vie étaient terribles. On se dit, ah, la rive. Mais les Montréalais n'ont jamais eu accès à la rive. Les seuls qui avaient accès au fleuve, c'étaient les ouvriers qui travaillaient dans les usines.

À Montréal, le lien au fleuve est un lien industriel, intrinsèquement lié à l'industrialisation de la ville.

La baignade au Vieux-Port ? Non, c'est trop dangereux. La baignade au Vieux-Port ? Oui, ça nous donnerait enfin accès au fleuve.

La Société du Vieux-Port exploite une marina au Quai Jacques-Cartier, là où on souhaiterait installer un bassin public. C'est compliqué, car il y a plusieurs paliers de gouvernement, le fédéral, le municipal, des organisations privées, alors ça piétine.

L'eau est propre, le fleuve est baignable et il nous appartient.

*Le fleuve n'est pas la mer,  
pourtant je choisis le chemin  
du port. Au bout de ces pas,  
peut-être deviendrai-je aussi  
porteño que toi.*

NICHOLAS DAWSON

---

Le port s'étend sur une douzaine de kilomètres. Ça fait des milliers de personnes qui habitent ses alentours. Le port a sa raison d'être. On ne peut pas le déplacer au milieu de nulle part, il faut qu'il soit sur le fleuve. C'est la contrainte pour accueillir les milliers de bateaux qui viennent le visiter annuellement.

Il y a une mini-route, c'est une mini-ville dans une ville. On a notre propre approvisionnement en électricité, on est branché par Hydro, puis on s'occupe de tout redistribuer à nos locataires. On a des dizaines de locataires, d'opérateurs.

Deux mille bateaux par année. Plus d'un million de containers. La Maison des Marins est là pour accueillir tous ceux qui font escale ici pendant 2, 3, 4 jours, le temps de loader et décharger. À Montréal, c'est considéré comme lent, très lent. Ça donne aux marins le temps d'avoir un congé à terre. Parce que dans les autres ports, ça va super vite et ils n'ont même pas le temps de débarquer. Ce qui est très important pour la santé mentale. Les marins n'ont pas de racines pendant six à neuf mois de l'année.

14 000 marins. La saison des croisières, on peut avoir 1 000 marins en une semaine. 2% de femmes. Les derniers jours, c'est l'Inde, les Philippines, la Géorgie en Europe, l'Éthiopie même. Le Montenegro, l'Ukraine, la Russie, le plus souvent. On a des autobus pour le voyage, aller chercher les marins et les ramener au bateau. Les aumôniers vont tous les jours à bord parce que tout le monde n'a pas le temps de sortir. Parfois il y a un décès sur le bateau. Des choses qui arrivent dans nos vies, ça existe sur les navires aussi, mais les marins sont seuls.

*Je quittais Montréal par le fleuve sur un cargo allemand qui avait apporté des Volks à Montréal et qui repartait pour Bremen avec des céréales. C'est à cause de ces événements que j'ai longtemps pensé que Montréal était un port, même si Montréal ne sent pas la mer. Montréal peut sentir le pétunia, l'eau d'érable, le hot-dog steamé, la bière, les feuilles mortes, le relent de nettoyeur, la pizza, l'agneau au romarin, le pain Weston, mais Montréal ne sent jamais la mer.*

SUZANNE JACOB

---

Le port a bien changé depuis qu'il était une destination de grain avec les gros silos. Ce qui en reste, c'est une ligne de chemin de fer, la dorsale du port. Le CN passe par là. Ce n'est pas idéal comme emplacement, mais la vie historique y est inscrite. Avec le temps, les trains restent un enjeu. Parfois, on ne peut pas les garder tous à l'intérieur du port. Il faut les sortir. Il faut les immobiliser à l'extérieur pour des raisons opérationnelles.

Côté est du Vieux-Port, il y a maintenant des wagons de train stationnés là sur de longues périodes. Des fois, il y en a avec des unités de chauffage ou de climatisation à l'arrière. Ça fait un bruit qu'on entend même à l'intérieur des appartements, même fenêtres fermées. Quand on est en face d'une voie ferrée, on s'attend à ce que les trains passent. Et ils passent. Ils ne sont pas stationnés pendant des heures à faire du bruit.

L'Est est comme abandonné. On dirait que le Vieux finit au Marché Bonsecours. Après il y a plein de défaillances comme l'éclairage des rues.

Le Vieux-Montréal fait partie de mon corps et de mon cœur depuis que je suis tout petit. J'ai commencé à y travailler à 16 ans. Au Pierrots, je demandais les cartes aux gens, je n'avais même pas 18 ans.

En 1992, c'était le 350<sup>e</sup> de Montréal. Tout ce qui bougeait à Montréal voulait être au Vieux-Port parce qu'on redonnait la fenêtre sur le fleuve. L'idée, c'était de dégager le site et de connecter la ville au Vieux-Montréal. Ça ne s'était pas fait avant.

C'est encore notre *waterfront*, dont on ne prend pas soin, qui n'est pas dans un très bon état. Mon cœur saigne comme dirait ma mère

*Et Montréal qui s'était barricadée  
du fleuve. L'île voulait être d'abord sûre  
de ne pas partir avec lui. Mais maintenant  
cette confiance retrouvée. Des fenêtres  
s'ouvrent sur le Saint-Laurent. L'histoire  
installée, elle lorgne l'avenir.*

JEAN DAOUST

---

J'ai toujours aimé le quartier. Durant les années 1980 qu'on a vécues avec une crise économique, il y avait plein d'espaces abandonnés, des friches. C'était complètement sauvage, c'était industriel. De la poésie. Ces lieux-là me manquent. Je suis content qu'il en reste.

Les loyers étaient bas, n'importe quel *flyé* créatif pouvait se donner les moyens d'accomplir quelque chose. Maintenant c'est impossible. On a perdu les expérimentations artistiques qui avaient lieu dans le quartier, l'intelligence sensible et fine en art. Quand tu y penses, le premier bar punk de Montréal était au coin de la rue Saint-Paul, un peu à l'est de McGill.

Montréal, c'est une ville qui a crû en patchwork, avec des quartiers qui se sont annexés progressivement. Ces secteurs que l'on pense développer aujourd'hui, ce sont des entre-deux. Des zones limitrophes entre deux quartiers. Des trous dans la ville. Des lieux qui n'étaient pas très chers parce que déstructurés, où il se passait des choses. Aujourd'hui, on essaie de les réunir, on redéveloppe. C'est l'enjeu de la gentrification qui est encore soulevé.

Je m'inquiète quant à la disparition de nos espaces en transformation, qui sont souvent moteurs sur le plan culturel. Comme le Mile-Ex, par exemple: on voit arriver le potentiel très vite, on développe, on planifie tout, ensuite il n'y a plus tellement de place pour ce qui n'est pas planifié dans une ville.

*On m'aurait dit alors – et on a dû le faire – que Montréal était une île, je l'aurais cru, comme je croyais à l'Immaculée Conception et aux péchés mortels; je l'aurais cru sans pouvoir le vérifier, l'insularité de Montréal étant sa caractéristique la plus secrète. Car, bien que né et élevé à proximité du fleuve, je ne le voyais pas plus que je n'en respirais les effluves. C'était un fleuve repérable dans les manuels de géographie et visible du haut d'un de ces buildings où se trouve aujourd'hui mon bureau.*

ANDRÉ MAJOR

---

Je suis *all-in* pour le patrimoine, évidemment. Mais qui va payer? Parce que les citoyens et les citoyennes ne veulent pas non plus que le gouvernement y mette de l'argent. Regardez avec l'école FACE. Regardez avec le Royal Victoria. Les citoyens et citoyennes ne veulent pas qu'on mette 300 millions sur un bâtiment ou un ensemble hospitalier déchu, mais ne veulent pas non plus que ça soit donné au privé. Personne ne veut payer, mais tout le monde veut qu'on garde.

On a beaucoup trop de bâtiments patrimoniaux qui sont vacants. C'est très lourd. On a fait un déficit d'entretien, on n'a pas pris soin de ces lieux-là, on ne les a pas considérés à temps. Maintenant, il faut payer ce déficit, cette carence qui date de 20-30 ans.

Je suis un homme qui a la main en-dessous du cœur, mais je suis un homme d'affaires aussi. Je ne laisserai pas faire n'importe quoi, mais l'immobilisme, pour moi, ce n'est pas l'option.

L'effort d'investissement vient du privé. Qu'est-ce qu'y est recherché? Un succès commercial, bien sûr. Mais ça se fait souvent attendre. C'est un long processus. Comment amener du monde dans ces secteurs-là qui ont été délaissés, dévitalisés? Le processus est souvent cahin-caha, sans garantie.

*Blanc de mémoire les buildings les fumées  
Un paysage errant dans l'interdit de l'île sous le gel  
En chacun des secrets dans une langue gercée  
Le présent d'un hors temps sans contrainte sans  
Limite tellement tout a basculé fiction blanche*

CLAUDE BEAUSOLEIL

---

En 2017, la Société du Vieux-Port a lancé sa consultation publique sur le réaménagement du secteur. Elle parlait d'avoir un stationnement étagé le long de la rue de la Commune Est. Vous imaginez comment ça aurait été beau ? Puis aussi sur le quai une tour avec un hôtel. Le développement était agressif, imposant, très 1950. Il n'y a pas de raison de faire ce genre d'interventions quand on sait tout ce qu'on sait sur l'environnement, le changement climatique, le verdissement, la pollution atmosphérique, la santé environnementale.

Ça s'est clos avec la création d'un comité de bon voisinage et une entente avec laquelle on n'était pas d'accord. Il ne se passe rien depuis, ils doivent manquer d'argent !

Le Grand Quai est la dernière opération majeure, on a abaissé le quai de 30 pieds, on a quasiment les pieds dans le fleuve. C'est une installation de très grande qualité portée par le Port pour accueillir les croisiéristes, mais tout le monde en profite.

Ce que l'on veut, c'est que ce territoire du Quai de l'Horloge devienne un parc. Qu'on arrête d'avoir de l'asphalte, des stationnements, de la pollution sonore et lumineuse. C'est la Société immobilière du Canada qui cherche à rentabiliser son terrain, à générer des revenus. On aimerait que la SIC en transfère la gestion à Parcs Canada. L'idée du parc, ce n'est pas nécessairement coûteux comme solution. C'est moins coûteux, mais ça ne rapporte pas.

*Au bout de ma rue, de l'autre côté du canal, près d'un silo à grain abandonné, des arbres majestueux grimpent vers le ciel, mais chaque jour de nouveaux chantiers apparaissent, de plus en plus proches, créant tellement de bruit que les oiseaux doivent hurler. J'ai peur du jour où les arbres seront abattus pour être remplacés par un hôtel générique de luxe imaginé par l'intelligence artificielle. Pour le moment, les oiseaux crient à tue-tête.*

PASCALE TRUDEL

---

Le silo no. 5 est l'équivalent d'un château, d'un lieu magique, un peu parce qu'il est abandonné. Ce qui me touche particulièrement, c'est la nature qui a poussé autour. Il y a un contraste entre les lignes droites du silo et la nature qui est libre. Tu as les insectes, les oiseaux, tout est dans un état libre. De l'autre côté, si tu marches plus loin dans le Vieux-Port, c'est aménagé à mort.

Ce qui m'inquiète, c'est que le jour où ils vont décider ce qu'ils font avec, c'est sûr qu'ils vont couper les arbres, couper tout ce qu'il y a autour. Il y a toute une partie où ils ont enlevé du terrain et des arbres pour mettre du pavé. Probablement pour accommoder les autos, puis les affaires. À chaque fois qu'ils font ça, ils coupent la nature.

Les investissements nécessaires pour juste conserver le silo sont immenses, on ne parle même pas de le réhabiliter, alors il n'y a rien qui se passe. C'est très complexe, il y a zéro infrastructure à côté du fleuve, les eaux potables, les eaux usées, l'électricité, c'est énorme amener tout ça.

Tout à coup, pouf, surgissent des immeubles horriblement nouveaux, moches, qui remplacent tout. La Banque Nationale, c'est une catastrophe, c'est un immeuble obèse. Il est trop gros, trop large, les proportions ne sont pas belles.

Mon gros problème avec le nouvel édifice qui a un loup très mignon sur le côté, c'est qu'avant on voyait l'enseigne Five Roses. Ça n'aurait jamais dû être permis en termes de droits aériens. Ils ont fait la même chose avec la bouteille de lait près de Peel, la fameuse bouteille. Ce sont deux abominations. Il s'agit de symboles forts de Montréal, puis d'un coup, on bouche leur vue à des dizaines de milliers de personnes. Des objets patrimoniaux qui ne peuvent être appréciés qu'en étant vus. C'est vraiment inacceptable. *De facto*, je déteste cet immeuble, quelle que soit son apparence.

*Cette presque île est indigène  
par adoption  
elle résiste aux assauts  
sagaie languide qui fait face au port  
et maintient en réalité ajourée  
les îles à demi réelles  
l'ancien archipel comme un spectre  
qui hante le sous-sol des lieux amoncelé  
par effort humain*

SYLVAIN CAMPEAU

---

Avant, la Cité du Havre c'était juste un remblai, parce que les glaces au printemps rentraient dans le Vieux-Montréal. Des photos anciennes montrent des gens se promener en chaloupe, ça dérangeait beaucoup. Les quais étaient en bois, ils n'étaient pas solides. Alors, on a construit ce remblai, la digue. Et quand il a été décidé de faire l'Expo 67, elle a été élargie.

La Cité était l'entrée de l'Expo avec des pavillons canadiens où on voulait montrer à l'étranger ce qu'on était capable de faire. Le Parc des Vestiges en porte des traces, des sculptures, des bâtiments. Il y a l'ancien musée d'art contemporain, le studio Mels qui était l'Expo Théâtre, puis l'édifice du Port de Montréal, l'édifice pour la presse. Ces trois édifices, ça fait un bel ensemble, on devrait les protéger, les trois.

On essaie de sauver le musée, on a demandé qu'il soit classé monument historique. Il y a un projet pour y créer un musée des Automatistes. C'est un mouvement qui a eu lieu seulement au Québec, qui est très important dans l'histoire du Québec. Mais rien ne bouge. Le bâtiment a été utilisé comme entrepôt pour le Casino de Montréal entre les années 1998 et 2023. Loto-Québec, propriétaire du bâtiment, pourrait en faire quelque chose pour loger sa propre collection. Mais il semble qu'elle voudrait plutôt faire trois étages de stationnement en dessous de ça.

Il est question de construire sur le parc des Vestiges, entre Habitat 67 et les Studios Mels, quelque 2 600 logements. Je ne comprends pas comment ils peuvent penser à faire ça, là. C'est petit la presqu'île, il y a une seule rue qui vient ici. S'il y a un feu ou un accident ici, n'importe où, on est coincés derrière. Devant, il y a le port de Montréal, beaucoup de camions, beaucoup de circulation.

Il y a de sérieux enjeux de sécurité dans ce périmètre en dessous de l'autoroute Bonaventure. Des vies ont déjà été fauchées par des camions. Il y a comme une déconnexion entre le centre-ville et nous. Mais la proximité du fleuve me fait oublier tout ça.

La vague éternelle devant Habitat 67, c'est puissant. Il y a toujours des surfeurs là.

*Parfois, quand de grands blocs de glace se forment sur le Saint-Laurent, je me plais à croire que je pourrais les chevaucher. Qu'ils m'emporteraient vers des contrées fabuleuses où les pluies ne sauraient être acides. Où le vent ne transporterait rien d'autre que le parfum des roses sauvages et des salicaires. Pas de fumées d'usines ni de raffineries. Pas d'oléoducs. Pas de ports méthaniers. Pas de carcasses d'oiseaux englués dans le pétrole. Pas de poissons morts par milliers.*

CHRISTIANE LAHAIE

---

Ici, on appelle ça le secteur Bridge-Bonaventure. On est en plein dedans. Et le développement immobilier de Bridge-Bonaventure commence en 2026. Aujourd'hui, c'est quasiment abandonné partout, mais en fait, c'est en préparation depuis des années. Les promoteurs savaient très bien que c'était le prochain secteur après Griffintown.

C'est sûr qu'on peut s'inquiéter beaucoup de la densification, tout le monde a peur que ce soit un Griffintown 2.0, avec raison.

En ce moment, dans cette zone, on trouve des choses *underground* qui risquent de partir.

Avez-vous remarqué comment on est enclavés ? En plus, la rue est fermée pour des travaux. De l'autre côté, il y a une cimenterie. Vous les voyez, les camions qui passent depuis tantôt ? C'est grâce à eux qu'on ne respire pas et qu'on est couverts de poussière. C'est formidable.

L'idée est de passer de l'industriel lourd à l'industriel léger. Nous on est dans l'artisanat léger.

La question des silos de maltage ? Il y a beaucoup d'études en ce moment, à savoir ce qu'ils vont faire avec ça. Ça appartient en partie à la Société Immobilière du Canada, en partie au Port de Montréal. Les promoteurs vont se lancer là-dedans, c'est de la folie. Il faudrait quasiment qu'ils arrachent tout. Il y a de peinture au plomb dans les structures, et de l'amiante. Ce sont d'énormes enjeux économiques pour la remise en état du territoire ici.

*Le canal Lachine stagne et croupit entre les usines désertées. Montréal, que fais-tu ? Où as-tu rangé ta beauté ? Ton histoire ? Tes découvreurs ? Ton front glorieux ? Tes Indiens ? Le fleuve se meurt le long de tes flancs pollués.*

CÉCILE GAGNON

---

Quand cette zone-là sera abattue, les gens qui se promènent dans le Vieux Montréal ne viendront plus jusqu'ici par hasard. Il y aura des cafés, des commerces. Il va se passer quelque chose. Ce sera un lieu de balade extraordinaire, si proche du Vieux-Montréal.

C'est une vision d'avenir: développer au bassin Peel le futur Quartier des métiers d'art pour accueillir les neuf écoles-ateliers. Le Conseil de métiers d'art installerait ses locaux administratifs et ferait un centre d'interprétation des métiers d'art avec des locaux de formation.

Du *slow tourisme* expérientiel, local, immersif autour des savoir-faire à échelle humaine. L'intelligence de la tête-cœur-main. Une activité qui fait du sens dans une société en perte de sens.

C'est très positif, il y aura une bonne qualité de vie dans un tel projet, des espaces verts, des commerces de proximité. Les artisans pourront vivre dans du logement abordable. Développement de quartier, résilience sociale, on relance l'économie locale. Cette nouvelle entrée sur Montréal, on peut en faire un exemple de modèle de société. Moi je veux vivre ici!

La Ville dit: savez-vous combien ça coûte développer des infrastructures dans le secteur avec les terrains contaminés ? Au niveau des études, ça bloque; ça ne fonctionne pas. Si on ne fait pas du 40 étages, ce n'est pas possible. Si on amène du 40 étages, ça prend les infrastructures.

L'investisseur demande 18% de rendement. Le promoteur veut 18% de rendement. C'est pour ça qu'on finit par payer 1 million un condo de 1 000 pieds carrés. Les investisseurs payent, achètent d'avance, le gardent un minimum de deux ans, puis l'écoulent sur le marché. Ça, c'est une *business*. Il n'y a personne qui habite là-dedans. L'histoire de la crise du logement, c'est douteux selon moi.

*À qui appartient le fleuve ?  
À qui appartiennent les bélugas  
et les douze autres espèces de baleines du  
Saint-Laurent ?  
Qui possède le monde ?  
Comment ne pas entendre le démon du  
cynisme siffler à mes oreilles ?*

KATERI LEMMENS

---

Dans le secteur Molson on porte la vision de créer un espace public, d'offrir des vues qui n'étaient pas disponibles auparavant pour le grand public. La population n'a jamais eu un accès à la rive dans ce coin-là. Ce n'est pas comme si on lui redonnait accès à la rive: elle n'a jamais eu un accès à la rive. La Ville a eu cette fois plus d'exigences en matière d'espace public sur le fleuve.

Beaucoup de propriétaires ont des droits que plusieurs personnes n'ont pas dans la société, notamment en matière de vues et de paysages exceptionnels, parce que c'est leur propriété.

Les enjeux sont divers, de patrimoine, de propriété, de valeur de la propriété, d'inquiétude quant au bruit. Il faut distinguer les enjeux patrimoniaux des enjeux de propriétaire. Souvent, on mélange tout ça parce que ça fait notre affaire.

Le rapport au canal est particulièrement important. Les percées visuelles sur le canal sont majeures, elles racontent notre histoire. Donc, quand on voit un REM passer par-dessus le canal de Lachine, c'est scandaleux! Mais enlever le silo numéro 5, ça serait tout aussi scandaleux.

Il y a du travail à faire sur les vues locales. Notre expérience de la ville est une expérience de perspectives, de passages, avec des vues qui sont à toutes sortes d'échelles. Montréal a une topographie extraordinaire, mais on n'a pas encore appris à développer cette identité-là. Ça pourrait aider à comprendre l'importance de ce secteur du havre, pas juste comme patrimoine bâti monumental, mais comme une expérience paysagère et visuelle.

*Là je suis dépaysé  
le fleuve tranquille de mes retours  
dort au commencement de la ville  
sous le pont Jacques-Cartier  
le temps s'arrête et scintille  
au miroir de mes veilles  
je suis le voyageur de mes rêves*

JEAN ROYER

---

↓ Secteur Brige-  
Bonaventure. Plan  
directeur de mise en  
valeur. Ville de Montréal,  
2025



# RÉFÉRENCES

Beausoleil, Claude (1988). « Sans fin Montréal », *Montréal des écrivains*, dir. Louise Dupré, Bruno Roy, France Théoret, L'Hexagone et l'Union des écrivains et écrivaines du Québec, p.18

---

Campeau, Sylvain (2019). « Havres », *Dire encore après...*, Tryptique, p.62, 67

---

Daoust, Jean (1988). « Montréal a les yeux gris », *Montréal des écrivains*, p.63

---

Dawson, Nicholas (2010). « Le fleuve n'est pas la mer », *La déposition des chemins*, La Peuplade, p.65

---

Gagnon, Cécile (1988). « Myriapolis », *Montréal des écrivains*, p.102

---

Jacob, Suzanne (1988). « Un port qui ne sent jamais la mer », *Montréal des écrivains*, p.118

---

Lahaie, Christiane (2015). « Eaux noires, eaux blanches », *J'écris fleuve*, dir. Vincent Lambert et Isabelle Miron, Leméac, p.116

---

Lemmens, Kateri (2015). « Archipels », *J'écris fleuve*, p.121

---

Major, André (1988). « Une île grande comme le monde », *Montréal des écrivains*, p.153

Perrault, Pierre (1963). *J'habite une ville*, Liberté, volume 5, numéro 4, p.375

---

Royer, Jean (1988). « La ville était en moi comme j'étais en elle », *Montréal des écrivains*, p.201

---

Trudel, Pascale (2023). Texte accompagnant la pièce musicale « Obscurus umbris arborum » de l'album *Omen* en ligne.

# LITTÉRAIRES



# PARTAGES

Taïka Baillargeon  
André Bélanger  
Clara Boulinguez  
Dahlia Cheng  
Linda Colette  
Mathieu Collette  
Marina Dobel  
Talia Dorsey  
Pierre-Luc Dumas  
Yannick. B. Gélinas  
Shin Koseki  
Marilyne Lemieux  
Éric Létourneau  
Lucette Lupien  
Jean Perron  
Patricia Sarazen  
Jacynthe Tremblay  
Pascale Trudel

Graphisme : Elisa Bon

Eva Quintas, 2026  
evaquintas.ca

PHI



Conseil  
des arts  
et des lettres  
du Québec



**PHI**