

LE SILO À GRAIN NUMÉRO 5 À MONTRÉAL

JOURNÉE PUBLIQUE POUR EXPLORER L'AVENIR ET LES ENJEUX DU SILO N° 5 DU PORT DE MONTRÉAL À LA LUMIÈRE D'EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES EN PATRIMOINE INDUSTRIEL

Pierre Malo, urbaniste

Des trois silos construits dans le port avant 1910, seul le silo N° 5 subsiste, les autres ayant fait place en 1983 à l'Esplanade du Vieux-Port. Le N° 5 a été construit entre 1903 et 1906 pour la compagnie du Grand-Tronc. Propriété du Port de Montréal et désaffecté depuis 1995, le silo N° 5 représente un témoin unique d'une époque aujourd'hui révolue où Montréal était la métropole mondiale de la manutention des grains.

Dans le cadre de ses activités, le groupe de réflexion sur l'avenir du silo N° 5 du Port de Montréal a tenue, le 4 octobre dernier, au Centre Canadien d'Architecture, une journée de réflexion pour explorer l'avenir du silo N° 5 ainsi que dégager les enjeux de conservation et de mise en valeur à la lumière d'expériences étrangères en patrimoine industriel. Plus de 160 personnes ont assisté à cette

journée de réflexion dirigée avec brio par monsieur Jacques Lecours. Les prochaines lignes présentent les faits saillants de cette journée fort enrichissante.

LA MÉTROPOLE ET SES SILOS

Montréal, ses grandes infrastructures portuaires et la course des Métropoles

David Hanna, professeur, département des études urbaines et touristiques, UQAM

David Hanna présente l'importance des activités portuaires sur le développement de la métropole. En effet, au cours du XIX^e siècle, les promoteurs vantaient les avantages de la proximité de Montréal par rapport à l'Europe dans le transport maritime.

La course des Métropoles s'accélère vers la fin du XIX^e siècle, lorsque Montréal se dote d'équipe-

ments portuaires des plus avant-gardistes pour l'époque:

- liaison directe vers les États-Unis grâce à l'inauguration du pont Victoria en 1859, qualifié à l'époque de la huitième merveille du monde;
- électrification du port en 1882, le premier en Amérique du Nord;
- construction des premiers silos de bois du Canadien Pacifique en 1885, ces constructions sont les premières à dépasser les clochers des églises de Montréal;
- mise en place du Plan directeur du Port en 1893 prônant notamment la construction des quais actuels, de 21 nouveaux entrepôts et d'une série de silos à grains.

Dès le début du XX^e siècle, des travaux titanesques se mettent en branle dans l'esprit du Plan directeur de 1893 par la construction notamment des silos qui seront considérés par Le Corbusier et Walter Gropius comme étant parmi les plus importantes réalisations de l'architecture moderne.

- construction en 1902 d'un silo métallique de forme cylindrique, le N° 1;
- construction entre 1903 et 1906 d'un silo métallique de forme cubique, le N° 5;
- construction en 1912 d'un silo de béton armé, le N° 2;
- construction en 1920 d'un silo de béton armé, le N° 3 dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.



Le silo N°5 représente un paysage urbain saisissant et unique...

Photo: Pierre Malo.

À cette époque, soit vers le milieu des années 1920, Montréal possède le plus grand port exportateur de grains au monde. La destinée du Port de Montréal allait cependant chuter brusquement avec la Crise des années 1930.

LE SILO N° 5, SON HISTOIRE

ET SON FONCTIONNEMENT

Jacqueline Hallé, historienne de l'architecture

1903-1906:

Construction des premiers silos cubiques en acier, le silo «B» par le Grand Tronc appelé également la «Vieille Maison»;

1912:

Construction de 28 silos circulaires de béton armé par le Grand Tronc, l'annexe «B»;

1922:

Achat par le Port de Montréal de l'ensemble du silo et de son annexe. Agrandissement de l'annexe «B» par la construction de 32 nouveaux silos de béton armé;

1957:

Agrandissement de l'annexe «B1» par l'ajout de nouveaux silos à l'est des équipements existants et rénovation du silo «B» et de son annexe;

1963:

Changement de nom pour devenir le silo N° 5.

LE SILO À GRAIN, UN MODELE IDÉAL POUR L'ARCHITECTURE MODERNE

France Van Laethem, DoCoMoMo Québec

Madame Van Laethem présente le silo à grain comme un «icône» de la modernité de par l'esthétisme et le symbolisme de ces monuments dédiés à l'architecture industrielle et portuaire. De plus, le silo à grain représente, à l'époque, l'affirmation des échanges entre les Amériques et l'Europe.

LA PROBLÉMATIQUE DE RECONVERSION DU SECTEUR

LES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Michel Lesage, vice-président Exploitation, Port de Montréal

Monsieur Lesage précise que le Port de Montréal est propriétaire de plusieurs parcelles de terrains dans ce secteur en mutation. En effet, les jetées autour des quais Bickerdike et Windmill connaissent une baisse d'achalandage à cause de la problématique de l'aménagement des quais et de l'accumulation de glace en hiver.

Concernant le silo N° 5, les autorités du Port de Montréal ont participé sur une base volontaire à une évaluation patrimoniale par le gouvernement fédéral. Le rapport préliminaire souligne la problématique liée au recyclage et à la mise en valeur de la construction de par sa taille et sa volumétrie titanesque. Les conclusions préliminaires de cette étude précisent que le silo «B», soit la «Vieille Maison» et le silo «B1» représentent pour le Port de Montréal le plus de potentiel.

Monsieur Michel Lesage mentionne également les options présentement

sur la table concernant l'ensemble du silo N° 5, soit:

- conservation intégrale;
- démolition complète ou partielle;
- vente de l'ensemble au Vieux-Port de Montréal;
- concours d'idées par un processus d'appel d'offre.

À titre de conclusion, Monsieur Lesage présente le plan d'action du Port de Montréal concernant l'ensemble du secteur du silo N° 5. Le Port de Montréal va évaluer le potentiel de réaffectation afin de poser les gestes nécessaires visant à tirer avantage du potentiel du site tout en maintenant les activités portuaires du secteur.

LA CONDITION URBAINE

Pierre Ouellet, directeur, Service d'urbanisme, Ville de Montréal

Monsieur Ouellet dresse un portrait de l'ensemble des secteurs avoisinants le silo N° 5 en précisant notamment que la Ville de Montréal investira près de 50 millions de dollars au cours des cinq prochaines années le long des berges du canal de Lachine afin de mettre en commun les efforts de revitalisation du secteur.

DÉVELOPPEMENT DU PARC DES ÉCLUSES

Pierre Émond, président, Société du Vieux-Port de Montréal

Monsieur Émond mentionne qu'il faut accepter de prendre le temps de réfléchir avant toute intervention sur une structure comme le silo N° 5, car notre expérience dans la

mise en valeur du patrimoine industriel est récente.

En effet, une fois démolie, il sera trop tard pour s'attarder sur le sort du N° 5. À ces yeux, le N° 5 représente un objet unique et considère que sans projet de remplacement, sa disparition laisserait à jamais dans ce secteur du Vieux-Port de Montréal un spectacle de désolation sans vue sur le fleuve.

Tel que mentionné précédemment, le silo N° 5 témoigne de l'importance de cette période dans le développement industriel de Montréal. Le N° 5 fait partie de la mémoire de l'histoire industrielle de la métropole. En conclusion, Monsieur Émond assure que la Société du Vieux-Port de Montréal s'impliquera activement dans tout projet de mise en valeur du N° 5.

L'ÉLEVATEUR À GRAIN N° 5 ET LA CANAL DE LACHINE:

INTERDÉPENDANCE DANS LE TEMPS ET DANS L'ESPACE

Claude Piché, régisseur du secteur de Lachine, Parcs Canada

Monsieur Piché présente la canal de Lachine comme une voie d'eau commémorative de l'industrie et du développement de l'énergie hydraulique au Canada. Le silo N° 5 et l'ancienne raffinerie de sucre Redpath, située un peu plus à l'ouest, représentent les deux vaisseaux amiral de la mise en valeur du canal de Lachine..

Le projet de réaménagement de Parcs Canada pour l'ensemble du canal de Lachine prévoit un projet

linéaire articulé autour de pôles bien spécifiques, notamment;

- le pôle du Vieux-Port et du secteur des écluses axé sur la verticalité caractérisée par la présence dominante du N° 5 dans le paysage;
- et en opposition le pôle de Lachine axé sur l'horizontalité caractérisé par le lac Saint-Louis et le cadre bâti linéaire du Vieux-Lachine.

En guise de conclusion, monsieur Piché souhaite la conservation du N° 5 et de ses structures. Parcs Canada souhaite également être associé à la mise en valeur de l'ensemble du silo N° 5.

LES EXPÉRIENCES D'AILLEURS

LES EXPÉRIENCES EN ARGENTINE
Horacio Enrique Torrent, Pontificia Universidad Catolica de Chile, Santiago, Chili

En Argentine, ce sont les compagnies de chemin de fer qui ont construit les premiers silos à grain dans le paysage du pays. À

cette époque, la construction de ces silos est considérée comme les symboles du progrès et de la vie moderne. Au cours des années 1930, plus de 130 silos sont construits dans l'ensemble de l'Argentine modifiant ainsi le paysage de ce pays.

Concernant la conservation et la mise en valeur de ces constructions, Monsieur Horacio Enrique Torrent précise que la meilleure façon de conserver les silos est de préserver la fonction initiale. Par exemple, plusieurs silos en Argentine ont été transformés en lieu d'entreposage des archives avec salles de lecture et de consultation dans les convoyeurs localisés sur la toiture. Le défi le plus important pour les projets de reconversion de silos demeure la mise en valeur sans altérer l'apparence, les proportions et l'échelle des silos. Tout un défi...

LA CONSERVATION ET LA RÉUTILISATION DES SILOS À GRAIN: EXEMPLES DES ÉTATS-UNIS ET DE L'EUROPE

Thomas E. Leary, Industrial Research Associates, Buffalo, New-York



La présentation des installations portuaires à l'heure du lunch.

Photo: Pierre Malo.

Les réutilisations les plus réussies aux États-Unis se caractérisent par une implication importante de la communauté qui s'identifie à leur patrimoine et leur histoire industrielle. Par exemple, la mise en place du «tourisme industriel» constitue aux yeux de monsieur Leary la façon la plus abordable et la plus simple de réutilisation des structures industrielles comme les silos à grain.

Les silos à grain constituent des constructions si solides et coûtent si cher à démolir qu'il est préférable de leurs trouver un usage. Par exemple, à Philadelphie, le Railroad Terminal a été transformé en centre des congrès, hôtel et restaurant... Bonne idée pour Montréal.

LE SILO DE LA CANADA MALTING
À TORONTO: PROBLÉMATIQUE ET
SOLUTIONS DE MISE EN VALEUR
Marisa William, Preservation
Officer, Toronto Historical Board,
Toronto, Ontario

Au cours des années 1910, le port de Toronto prend de l'expansion en remblayant une partie importante des berges face à la ville. Quelques années plus tard, la Canada Malting construit, en 1928, une première série de silos pour alimenter en malt l'industrie brassicole de la Ville-Reine. L'ensemble de la Canada Malting est agrandi en 1944 pour lui donner sa configuration actuelle. Plus de 40 ans plus tard, soit en 1987, la Canada Malting met fin à ses activités. En 1989, la propriété est cédée à la Metro

Toronto Authority qui vise une utilisation publique afin de pallier aux problèmes de service à la population du secteur. Depuis cette acquisition, plusieurs étapes de mise en valeur ont été mises de l'avant:

1992: —
évaluation patrimoniale de la part du bureau fédéral et du Toronto Historical Board;

1992:
charrettes de design urbain;

1993:
concours d'idées par un processus d'appel d'offre;

1995:
détermination des usages compatibles avec les structures en place;

1996:
acceptation d'un projet respectant les caractéristiques du bâtiment.

À l'heure actuelle, l'ensemble des silos de la Canada Malting est utilisé à des fins de garderie, de bureaux et de lieu d'entreposage pour les travaux publics. Le projet «Metronome», accepté en 1996, est présentement à l'étude et comprend notamment un théâtre de performance et des bureaux... Un dossier à suivre.

Cette journée enrichissante se termine par des échanges entre les participants au cours d'un 5 à 7 organisé au Quartier Éphémère dans le faubourg des Récollets au pied de l'imposant silo N° 5. ✦