



# Etude d'un paysage industrialo-portuaire : Montréal et sa reconversion

publié le 06/08/2007 - mis à jour le 26/06/2012

Collège - 6ème

## Descriptif :

Etude d'un paysage industrialo-portuaire : Montréal et sa reconversion

Désormais chef de file parmi les ports à conteneurs desservant le marché de l'Atlantique Nord, le port de Montréal manutentionne annuellement plus de 20 millions de tonnes de fret diversifié : marchandises diverses conteneurisées ou non, céréales, produits pétroliers et autres vracs solides et liquides.

## Sommaire :

- Pistes pédagogiques
- Bibliographie

Les marchandises et les produits bruts circulent de plus en plus dans le monde. Comme ces produits sont lourds et volumineux, ils sont chargés sur de gros bateaux. Mais pour réduire les coûts de transports, **on transforme les produits bruts dans les ports**. Par conséquent, de vastes espaces, les zones industrialo-portuaire (ZIP) donnent naissance à des paysages originaux sur les littoraux ou à l'intérieur d'imposantes vallées fluviales comme celle du Saint-Laurent.

Montréal fait partie de ces espaces de transit où s'est développée une ZIP. Plusieurs industries sont établies pour traiter les biens directement sur les quais : moulure de farine, raffinage du pétrole, raffinage du sucre, textiles. D'autres industries sont établies en raison des activités de transport : réparation de navire, manufacturiers de cordage et de voiles, manufacturiers et réparateurs d'équipements ferroviaires. D'autres encore s'y sont établis en raison du nombre croissant d'immigrants entrant au Canada par Montréal, produisant ainsi un grand marché de travailleurs donnant naissance à plusieurs des premières entreprises majeures de Montréal dans les domaines du vêtement ou du cuir par exemple.

Le port a aussi conduit à l'établissement d'une importante industrie des services .

\_ Désormais chef de file parmi les ports à conteneurs desservant le marché de l'Atlantique Nord, **le port de Montréal manutentionne annuellement plus de 20 millions de tonnes de fret diversifié** : marchandises diverses conteneurisées ou non, céréales, produits pétroliers et autres vracs solides et liquides.

En plus de faciliter les exportations et l'approvisionnement des industries et des commerces en matières premières et produits divers, le port de Montréal crée près de 18 000 emplois, directs et indirects, et génère des revenus annuels d'environ deux milliards de dollars.

À Montréal, les navires, les trains et les camions se relaient rapidement pour livrer la marchandise de son point d'origine à sa destination finale. Le port est, de toute évidence, avantagé par un **système de transport intermodal** parfaitement intégré.

Le port de Montréal est la liaison intermodale la plus directe entre le cœur industriel de l'Amérique du Nord et les marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée.

Le port de Montréal est en perpétuelle évolution, et d'ailleurs il s'est déplacé au fil du temps puisqu'une partie est appelée "vieux port". C'est là que la ville et le premier port de Montréal virent le jour, il y a plus de 350 ans. Cette partie a été transformée en un lieu récréotouristique fréquenté par plusieurs millions de touristes tous les ans. Le Vieux-Port ne doit donc pas être confondu avec le port où sont transbordées annuellement plus de 24 millions de tonnes de marchandises



Montréal-Anvers

de toutes sortes.

## ● Pistes pédagogiques

**1/** A partir de cartes ou en utilisant GoogleMaps, faire repérer aux élèves où se trouve Montréal et les différentes parties du port. Bien faire la distinction entre les terminaux destinés au trafic de marchandises et le "vieux port" consacré aux activités récréotouristiques.

Il est important de faire remarquer l'étalement et la segmentation de l'espace portuaire montréalais au cœur du Saint-Laurent.

D'ouest en est :

- Quai Bickerdike
- Quai de la Pointe du Moulin à Vent (Windmill)
- Quai Alexandra
- Logistec

-\* Terminal céréalier

- Terminal Racine
- Terminal Maisonneuve
- Terminal Cast
- Quais pétroliers
- Terminal Contrecoeur



Terminal Céréaliier

**2/** Ensuite les élèves peuvent essayer de déterminer la fonction de chacun des terminaux. Pour cette étape, possibilité de projeter quelques photos des différentes parties du port et son plan, ou bien de partir d'un document d'activité, et de l'excellent site internet consacré au [port de Montréal](#).

A quoi voit-on que Montréal est un port moderne et adapté à la mondialisation du commerce ? Quel est le type d'activité portuaire qui domine ?

**3/** Faire étudier une ou plusieurs photographies du port. Commencer par la description des bâtiments.



Port de Montréal

Puis faire déduire le type d'activité économique que l'on peut pratiquer dans ces bâtiments.

Repérer les différents moyens de transport que ces usines peuvent utiliser pour se fournir en produits bruts ou bien pour exporter leurs produits finis.

Quel est donc l'intérêt de faire construire des usines sur le bord du Saint-Laurent et à proximité du port ?

Qu'est-ce qui te semble occuper le plus d'espace : les usines ou les équipements de stockage des marchandises ?

A quoi peuvent bien servir toutes ces grues, que transportent-elles ?

Compare avec les ports au Japon ou bien avec le port de commerce de La Rochelle.

**4/** A partir de plusieurs cartes que l'on peut retrouver sur le [site du port de Montréal](#) faire déduire les régions industrielles desservies par Montréal.

Quels sont les moyens de transport qui permettent d'acheminer ces marchandises jusqu'à Montréal ? Et quelle est la destination de la plupart de ces marchandises ?

**5/** L'évolution de la structure interne portuaire et la reconversion du port d'origine peuvent constituer un thème d'étude. En effet, à partir des années 1970, les changements au niveau des fonctions ont eu d'importantes conséquences. Les impacts de ces changements sur le site du port et les régions avoisinantes furent significatifs.

Les plus remarquables furent les transformations dans le Vieux Montréal. Vers les années 1960, la région en bordure de l'eau fut de plus en plus délaissée et de plus en plus dégradée. Mais avec les politiques urbaines visant à rénover le Vieux Montréal en tant que tel et avec le retrait des activités portuaires du Haut Havre, le secteur est redevenu un quartier vivant, avec un caractère commercial et résidentiel grandissant.



Vieux port de Montréal

\_ A partir du site internet consacré au [port du vieux Montréal](#), commenter les aménagements réalisés pour redonner vie à cette friche. Il est possible d'établir une comparaison avec la reconversion du vieux-port de pêche de la Rochelle et des nouvelles activités sur le site de l'Encan.

Quelles sont donc les nouvelles activités qui se sont substituées aux activités traditionnelles dans ces deux espaces et où sont nées les deux cités ? Y-a-t-il des points communs ?

## ● Bibliographie

► Beauregard, Ludger. *Le Port de Montréal*

Éditeur : McGraw Hill, 1978.

► *Une Cité du cinéma dans le Vieux-Port : les pour et les contre analysés*

Association/Le Vieux Port, 1980.

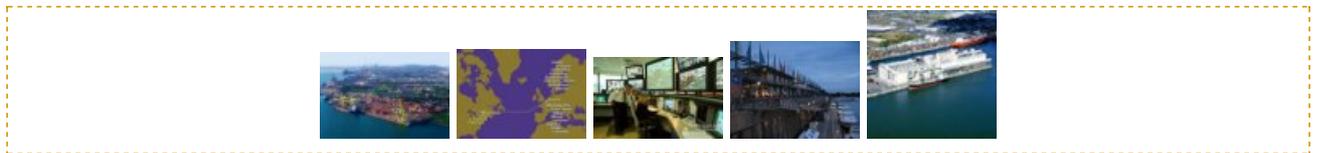
► Labelle, Ernest. « *Le Port de Montréal : un siècle et demi de construction.* »

ARQ : Architecture Quebec no. 29 (février 1986) : 27-29.

► *Une stratégie de réaménagement pour le Vieux-Port de Montréal : un programme réalisable*

Association/Le Vieux Port, 1980.

## Portfolio



## Liens complémentaires

📍 [Site du port de Montréal](#)

📍 [Site du vieux port de Montréal](#)