



expo17 Une Expo internationale à Montréal

Ce document est la propriété d'Expo 17, une entité enregistrée au niveau fédéral établie pour la planification et la promotion d'une exposition internationale au Canada en 2017. Expo 17 n'est affilié ni à la ville de Montréal, ni à aucune autre ville ou organisation. Sauf avis contraire, toutes les photos utilisées dans ce document sont de l'auteur, des archives nationales, ou de la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967. Voir conditions supplémentaires en page 49. Tous droits relatifs à ce document sont réservés. Des copies peuvent être obtenues sur demande écrite. • Révision 01 Septembre 2007



PARTIE 1 • UNE EXPO À MONTRÉAL

- 2 Propos d'une exposition
- 2 Nom et type d'exposition
- 4 Date de l'exposition
- 5 Lieu de l'exposition
- 6 Architecture
- 8 Thème
- 10 Etudes de faisabilité et soumission de candidature
- 11 Financement
- 15 Fréquentation
- 17 Marketing

PARTIE 2 • EXPO 17 – UNE PROPOSITION

- 18 INTRODUCTION
 - ZONE 1
 - 21 Historique
 - 23 Aménagement et usage
 - 24 Obstacles
 - 25 Solutions
 - ZONE 2
 - 31 Historique
 - 32 Aménagement et usage
 - 33 Obstacles
 - 34 Solutions
 - ZONE 3
 - 36 Historique
 - 37 Aménagement et usage
 - 38 Obstacles
 - 38 Solutions
- TRANSPORTS
- 40 Historique
- 41 Expo Express
- 42 Expo Express 2017
- 44 Sommaire
- 45 Plan du site de l'expo

PARTIE 3 • APRÈS L'EXPOSITION

- 46 APRÈS L'EXPOSITION
- 48 CONCLUSION
- 49 CONTACTS ET REMERCIEMENTS

Introduction



Montréal, 1967

Le 28 avril 1967, en dépit de contraintes matérielles quasi-insurmontables, la ville de Montréal ouvre officiellement les portes de l'une des expositions mondiales les plus célèbres. Expo 67 a été la première exposition de première Catégorie à se tenir en Amérique du Nord et a été unanimement reconnue comme un miracle technologique et architectural. S'étendant sur deux îles artificielles créées au milieu du fleuve Saint-Laurent, Expo 67 a non seulement redéfini le concept de l'exposition mondiale, mais a également introduit une série de "premières" culturelles et technologiques, allant jusqu'à la création du terme plus accrocheur d'Expo.

Expo a été bien plus que l'événement culminant du centenaire du Canada, et pour cela, elle est demeurée bien plus qu'une référence dans l'histoire canadienne. Elle a contribué de manière significative à l'émergence de l'identité québécoise et a projeté Montréal sur la scène internationale. Sur ce plan, les retombées et le prestige international reliés à Expo 67 se font encore sentir de nos jours, presque quarante ans après la fermeture officielle de l'exposition.

Ce document est une proposition pour la tenue d'une nouvelle exposition mondiale à Montréal, en 2017. Il ne s'agit en aucune manière d'une étude de faisabilité, mais plus exactement d'un appel à l'action.

Expo 17 permettrait d'atteindre les objectifs suivants:

- Renforcer l'unité et l'estime du Canada en rappelant le temps glorieux d'Expo 67. Expo 17 célébrerait le 150^{ième} anniversaire du Canada et le 50^{ième} anniversaire d'Expo 67.
- Répondre aux changements démographiques et assurer un futur pour la famille et les communautés au Canada. Cet objectif serait atteint grâce à Habitat 2017 – un modèle de communauté urbaine composé de logements familiaux abordables à haute-densité et orientés vers le développement durable.
- Améliorer et étendre le havre de Montréal ainsi que l'infrastructure des transports collectifs. Expo 17 permettrait de réaliser plusieurs, voire l'ensemble, des objectifs présentés dans le rapport Vision 2025 publié par la Ville et la Société du Havre de Montréal.
- Sauvegarder le fleuve Saint-Laurent. Expo 17 pourrait constituer le point de départ de l'assainissement environnemental de la Rive Sud-Ouest de Montréal. En utilisant les mêmes méthodes de construction que pour la création des Îles Notre-Dame et Sainte-Hélène pour Expo 67, les architectes d'Expo 17 pourraient niveler et étendre la zone côtière du Technoparc de Montréal et mettre fin au déversement de matières toxiques dans le Saint-Laurent.

Berceau de l'industrie canadienne, Montréal était par le passé la plus grande et la plus progressive des métropoles au pays. Elle a aujourd'hui besoin d'un catalyseur pour se projeter dans le 21^{ème} siècle. Une étude préliminaire a été rédigée par la Société du Havre. Cependant, un événement de l'ampleur d'une exposition internationale participerait sans nul doute à donner le coup d'envoi du développement futur de la ville et à repositionner Montréal sur la scène internationale.



Propos d'une Exposition

Une exposition internationale sert traditionnellement à la fois de vitrine technologique et culturelle ainsi qu'à relancer l'économie, tout en conférant à la ville et la nation d'accueil un prestige international. Planifiée correctement afin d'attirer un nombre suffisant de visiteurs, une exposition internationale peut générer des revenus, touristiques et autres, bien au-delà de sa durée officielle.

Les expositions internationales facilitent de plus en plus la réhabilitation sociale et environnementale de secteurs de la ville touchés par un déclin ou des changements commerciaux et industriels. Expo 86, avec la revitalisation de la zone désaffectée du front de mer de Vancouver, et Expo 98 à Lisbonne, avec la décontamination d'un ancien site d'entreposage de pétrole et de fabrication de produits chimiques sur la rivière Tage, figurent parmi les exemples les plus récents.

Les objectifs principaux d'Expo 17 viseraient à décontaminer la Rive Sud-Ouest de Montréal, créer un modèle de communauté urbaine basé sur la réhabilitation urbaine et le développement durable, à améliorer et étendre le réseau des transports collectifs, à développer d'autres formes de transport

respectueux de l'environnement, et à sauvegarder le fleuve Saint-Laurent. Ces questions seront approfondies dans la Partie 2.

Nom de l'Exposition

Le nom officiel serait Expo 17. Il est non seulement plus facile à prononcer et à promouvoir que "Expo 2017", et confère également une consonnance de jeunesse et vitalité, les jeunes années d'un nouveau millénaire.

Type d'Exposition

L'organisme de réglementation des expositions internationales, le Bureau International des Expositions (BIE) basé à Paris, répartit actuellement les expositions internationales sanctionnées en deux catégories : "enregistrées" et "reconnues". Une exposition enregistrée (anciennement exposition "universelle") est plus grande en magnitude et dure au maximum six mois. Une exposition reconnue (anciennement exposition "spéciale") est réduite par sa taille et sa thématique et dure normalement un maximum de trois mois. A titre de référence,



Avant et après : Expo 98 à Lisbonne est situé sur un ancien site d'entreposage de pétrole et produits chimiques, sur la rivière Tage. Le nettoyage a été effectué selon des directives environnementales du Canada.



Expo de l'Habitation 2001: Avec le gratte-ciel Turning Torso en pièce centrale, la ville de Malmö a converti ses chantiers navals abandonnés en Ville de Demain. Sources: Malmö, HSB Turning Torso (© Pierre Mens)

Expo 67 à Montréal serait aujourd'hui classée comme une exposition enregistrée alors que Expo 86 à Vancouver serait considérée une exposition reconnue.

Le BIE régit également d'autres formes d'expositions "spéciales", en particulier les expositions horticoles comme les Floralies internationales. En fait, ce type d'exposition horticole, ou "expo florale" commence à rivaliser avec les expositions internationales classiques par la taille, la magnitude et plus particulièrement la fréquentation. Les expositions horticoles sont réglementées conjointement par le BIE et l'Association Internationale des Producteurs Horticoles (AIPH).

Une autre forme d'exposition a récemment vu le jour en Europe, l'Exposition Européenne de l'Habitation. L'exemple le plus proéminent est celui de la "Ville de Demain" qui a eu lieu en 2001 à Malmö, en Suède. Cette exposition comprenait la reconquête d'une zone industrielle en front de mer et la création d'une toute nouvelle communauté basée sur un développement urbain durable.

La ville de Newcastle, au nord de l'Angleterre, envisage de tenir la prochaine exposition de l'habitation vers 2008. Dans une récente Invitation à Soumission à l'attention des promoteurs privés, Newcastle décrit les objectifs suivants :

"L'ambition d'une Exposition de l'Habitation est d'agir comme un catalyseur pour la régénération du West End (Quartier Ouest) de la ville. L'Expo se tiendra à Scotswood, une zone qui a été fortement touchée par le déclin urbain dans les dernières décennies, a accusé une importante perte de population, et souffre d'un taux de chômage élevé, de la pauvreté et de la stigmatisation." (traduction libre)

La présente proposition explorera les trois principales formes d'expositions du BIE ainsi que l'Exposition Européenne de l'Habitation. L'accent sera mis sur une exposition reconnue par le BIE, combinée possiblement avec une exposition horticole et/ou de l'habitation, en respect avec les objectifs d'Expo 17. Ceci impliquera de porter une attention particulière à l'un des facteurs cruciaux à l'organisation d'un événement d'ampleur internationale : le choix d'une date propice pour la tenue de l'exposition.



Expo 90 à Osaka. Les Floralies Internationales, ou Expo Florale, commencent à rivaliser en taille et en ampleur avec les expositions internationales traditionnelles.

Choix d'une date pour la tenue de l'Exposition

Depuis la création du BIE en 1928, les dispositions relatives à la tenue et la fréquence d'une exposition internationale ont connu maintes révisions et exceptions. Entre les années 80 et le début des années 90, une série d'expositions se sont tenues les unes à la suite des autres, voire simultanément et donc se faisant concurrence. Le BIE a alors adopté de nouvelles dispositions ayant trait à la taille, la classification, et la fréquence des expositions internationales :

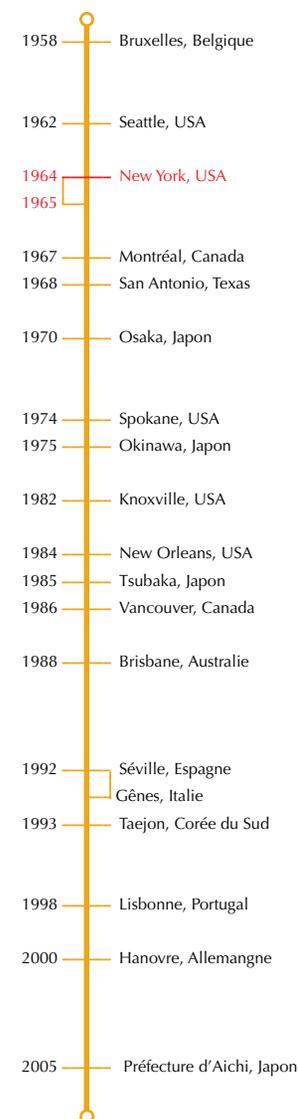
- L'intervalle officiel entre deux expositions enregistrées est de cinq ans. Hanovre (Allemagne) a tenu la première expo du nouveau millénaire en 2000 et Aichi (Japon) a récemment accueilli Expo 2005. Même si ces expos avaient initialement été sanctionnées sous les dispositions précédentes, elles ont d'emblée adopté les nouvelles règles. La première exposition officielle à opérer entièrement selon les nouvelles dispositions sera Shanghai (Chine) en 2010.
- La tenue d'une exposition reconnue est permise entre deux expositions enregistrées. La première exposition reconnue sous la nouvelle réglementation aura lieu à Saragosse (Espagne) en 2008. Par la suite, une exposition reconnue prendrait par conséquent place en 2012 et 2017.
- Une nation spécifique se voit octroyer le droit d'organiser une exposition approuvée par le BIE (enregistrée ou reconnue) tous les quinze ans. Une exposition horticole comme les Floralias est autorisée tous les dix ans.

Afin de s'assurer le meilleur soutien du public et des partenaires financiers, et d'assurer la meilleure fréquentation possible, une nation d'accueil choisira d'organiser une exposition internationale en conjonction avec la célébration d'un événement majeur de son histoire. Par exemple, Expo 67 commémorait le centenaire du Canada. Expo 86 célébrait le 100^{ième} anniversaire de Vancouver. Expo 2000 à Hanovre marquait l'entrée dans un nouveau millénaire ainsi que le 10^{ème} anniversaire de la réunification de l'Allemagne, et Expo 92 à Séville commémorait le cinq-centième anniversaire du voyage de Christophe Colomb.

L'exposition enregistrée suivant Shanghai en 2010 ne pourrait donc prendre place qu'en 2015.* Cependant, l'année 2017 marquera le cent-cinquantième anniversaire du Canada ainsi que le 50^{ième} anniversaire d'Expo 67 et serait ainsi une date plus appropriée pour une exposition internationale au Canada. En d'autres termes, il serait du meilleur intérêt de la ville de Montréal d'organiser une exposition reconnue de plus petite envergure en 2017 plutôt qu'une exposition enregistrée plus grande en 2015.



Expo 67 marquait le 100^{ième} anniversaire du Canada et Expo 86 célébrait les 100 ans de la fondation de Vancouver ainsi que la liaison de l'Ouest par rail de CPR.



Historique des expositions internationales depuis 1958. Toutes étaient approuvées par le BIE, sauf celle de New York en 1964-65.

* Le dépôt des candidatures pour Expo 2015 s'est clôturé le 2 novembre 2006. La prochaine exposition enregistrée disponible sera 2020.



Lieu de l'Exposition

Un lieu tout indiqué serait celui des îles créées pour Expo 67 - aujourd'hui appelées Parc Jean-Drapeau - la Cité-du-Havre et la Rive Sud-Ouest de Montréal. Ces zones sont partie intégrante des plans de développement préconisés dans Vision 2025 de la Société du Havre.

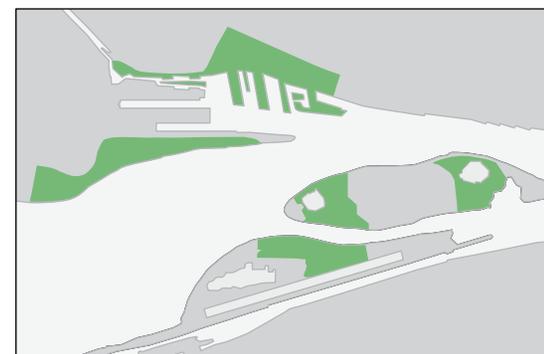
L'objectif primordial de Vision 2025 est de redonner aux Montréalais accès aux berges du Saint-Laurent, et s'articule autour de trois axes stratégiques :

- la réappropriation de l'espace riverain
- la réappropriation de l'espace urbain
- le développement urbain durable

Le Technoparc de Montréal et l'autoroute Bonaventure, le long de la Rive Sud-Ouest, représentent, aussi bien physiquement que financièrement, les obstacles majeurs à ce projet. L'autoroute, construite à l'origine pour amener les visiteurs sur le site d'Expo 67, a malheureusement séparé les Montréalais des berges du Saint-Laurent et a coupé du reste de la ville toute une portion de terre

et une communauté autrefois vibrante. Vision 2025 considère la relocalisation de l'autoroute comme étant un élément incontournable à tout schéma de redéveloppement de cette zone. Depuis des années, le dépotier sur lequel à été édifié le Technoparc laisse s'infiltrer des toxines dans les eaux du fleuve Saint-Laurent et présente un besoin urgent de décontamination.

La présente proposition aura comme fil directeur la volonté d'apporter des réponses à ces multiples défis.



Périmètre proposé pour Expo 17 (voir page 45 pour plus de détails).



De nuit ou de jour, Expo 67 brillait de tout son éclat. Des sondages effectués pendant l'exposition ont révélé que l'architecture constituait l'attrait principal.

Architecture

Une étude menée auprès des visiteurs d'Expo 67 a révélé qu'ils avaient surtout été attirés par l'architecture des lieux. Les infrastructures, nichées dans l'écrin formé par les deux îles et la péninsule, offraient une telle variété de formes et de tailles, que ce résultat n'était guère surprenant. Les visiteurs d'Expo 67 comparèrent même l'expérience à un état d'euphorie, la "sensation expo" (the "expo feeling"), comme elle avait été surnommée à l'époque. Nombreux d'entre eux se contentèrent de déambuler en admirant les pavillons.

La tendance récente, liée à la nécessité compréhensible de réduire les coûts de construction, a donné naissance à des expositions internationales aux allures de parcs industriels. Expo 2000 à Hanovre, par exemple, a obtenu une permission spéciale du BIE pour abriter une section de l'expo dans des halles déjà existantes, et fournir des cubes pré-fabriqués et ré-utilisables pour une partie des autres infrastructures. Bien que certains pavillons aient été de conception plus créative, l'apparence générale et la disposition de l'expo ont été citées

comme des facteurs ayant contribué au faible taux de fréquentation d'Expo 2000 – probablement le plus bas de l'histoire pour un événement de cette ampleur*.

La conception des pavillons nationaux d'une exposition enregistrée revient traditionnellement aux nations participantes, laissant libre cours à la création d'une architecture novatrice, voire spectaculaire. L'exposition reconnue, d'un autre côté, ne permet aux nations participantes ni de concevoir ni de construire leurs propres pavillons. Il revient à la nation d'accueil de fournir toutes les structures, et les nations participantes installent seulement leurs expositions. Même si ces règles imposent un certain degré d'uniformité structurelle, le BIE ne régleme pas nécessairement l'aspect visuel des pavillons nationaux, ni la taille ou l'apparence des pavillons thématiques.

La présente proposition s'axant plus sur la possibilité d'une expo reconnue, il y est présumé que le



USO CHAPPELL

Expo 2000 (Hanovre) et Expo 2005 (Aichi). Récemment, même les plus grandes expositions ont réduit l'innovation architecturale.

* D'autres facteurs comme le choix de la ville (Hanovre plutôt que Berlin), un marketing insuffisant, et des frais d'entrée inhabituellement élevés ont également contribué à ce résultat.



Structures emblématiques héritées des expositions internationales : Crystal Palace (1851-1854), Tour Eiffel (1889-), Atomium (1958-), Space Needle (1962-). Sources: Tristan Nitot, David Gosciny, Space Needle

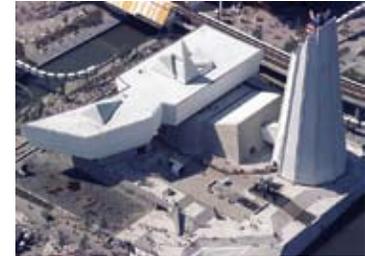
Canada – en tant que nation d'accueil – serait responsable de l'ensemble de l'architecture. Par conséquent, les planificateurs d'Expo 17 pourraient concevoir des pavillons à la fois visuellement excitants, tout en étant écoénergétiques, et « recyclables » après l'exposition. Des besoins en infrastructures spécifiques – tels une clinique médicale ou une bibliothèque dans une communauté rurale – pourraient être identifiés à l'avance à travers le pays, et incorporés dans le plan directeur du site. Après l'exposition, ces pavillons seraient démantelés et installés dans leurs localités respectives. Les pavillons qui resteraient à Montréal pourraient, bien sûr, être prévus et utilisés selon le même principe.



L'ancien pavillon yougoslave d'Expo 67 abrite maintenant un musée maritime à Terre-Neuve. Source: DC Hillier



L'innovation architecturale a atteint son zénith à Expo 67. Les pavillons de la France et du Québec (ci-dessus) abritent aujourd'hui le Casino de Montréal.





Les pavillons thématiques L'Homme Explorateur et L'Homme à l'Oeuvre à Expo 67.

Thème

Le choix du thème est probablement l'élément le plus critique pour les planificateurs d'une exposition internationale. Depuis environ les années soixante-dix, les expositions internationales connaissent une crise identitaire croissante que les thématiques et approches récemment choisies n'ont pas encore réglée. Organisées sous forme de foires mondiales jusqu'au XIX^{ème} siècle, les expositions internationales ont évolué pour devenir des événements technologiques et culturels sophistiqués. Leur apogée pourrait bien avoir été atteinte en 1967, à un moment où l'inconscient collectif ne se préoccupait pas encore des désastres environnementaux ou du bien-être de la planète. Depuis, la technologie et l'industrie, autrefois la colonne vertébrale d'une exposition internationale, sont considérées avec de plus en plus de scepticisme par le grand public, en particulier en Europe et en Amérique du Nord. Et il a été assez souvent répété que les expositions internationales se sont elles-mêmes vidées de leur sens, devenant graduellement de moins en moins significatives dans un monde dans lequel l'accès généralisé à la technologie rend l'information immédiatement disponible via l'Internet.

Bien que les expositions plus récentes aient fait de réelles tentatives pour répondre à ces défis, il reste encore du chemin à parcourir avant que la popularité et la fréquentation n'atteignent à nouveau les niveaux d'Expo 1967 à Montréal ou d'Expo 1970 à Osaka, et ceci en dépit d'une population mondiale plus importante, d'un plus haut niveau de revenu dans les pays développés, et de moyens de transport internationaux plus abordables et efficaces. En fait, la facilité relative avec laquelle le citoyen moyen peut voyager autour du monde a souvent été citée comme rendant les expos internationales caduques.

Ces questionnements sont invariablement repris par les critiques ; il est d'autant plus intéressant dès lors de souligner que les expositions internationales battent un record de longévité dans la catégorie des morts annoncées. Aux yeux de l'opinion publique, Expo 67 elle-même était prévue pour être un désastre, une expédition coûteuse et dénuée de sens dans « l'institution fatiguée » des expositions mondiales, et un échec annoncé pour le pays. Mis à part le Maire Jean Drapeau et un petit groupe de planificateurs et d'officiels, quasiment personne au Canada ou à l'extérieur du pays ne croyait qu'Expo 67 réussirait le double tour de force d'ouvrir en

temps et en heure, et d'attirer plus de cinquante millions de visiteurs à Montréal.

Tout cela n'aurait pu être possible sans les joueurs-clés impliqués ; cependant, le mérite du succès intemporel d'Expo 67 revient aux artistes, scientifiques, intellectuels et planificateurs, réunis pendant trois jours à la conférence Montebello, au Québec. C'est là qu'est né le thème révolutionnaire d'Expo 67, Terre des Hommes ("Man and his World"). Une fois adopté, il a influencé et unifié l'exposition entière, de son contenu à ses thématiques de couleurs, des transports à l'infrastructure, en passant par l'éclairage et l'aménagement paysager. Sans ce thème et son pouvoir unificateur, Expo 67 n'aurait pu remporter un tel succès.

"Le développement du site de cette exposition devra, dans son ensemble, refléter la primauté donnée aux valeurs humaines et aspirations dans le thème Terre des Hommes [Man and his World]. Elle ne doit pas être présentée comme une Terre des Nations ou une Terre des Machines."
(traduction libre)

- Conférence de Montebello, 1963



Exemples de thèmes à Expo 86 et Expo 90. Une sélection et implémentation bien étudiée du thème central est cruciale au succès d'une exposition. Sources : Susan Chance-Rainwater, Ichiro Masuda

Expo 86, considérée en son temps comme une exposition très réussie dans sa catégorie (exposition spéciale), a également su utiliser de manière efficace la mise en avant d'un thème central. Basé sur les transports et la communication (World in Motion, World in Touch - Le Monde en Mouvement, le Monde en Contact), Expo 86, tout comme Expo 67, a su maintenir l'équilibre entre les aspects commerciaux de l'exposition internationale et sa valeur éducative.

“Dans le passé – à l’Exposition Universelle de Paris en 1889, par exemple – la technologie était célébrée avec grand optimisme car elle représentait une libération des contraintes de l’Europe féodale et agricole, et l’avènement d’une nouvelle ère scientifique. De nos jours, les gens portent sur les progrès technologiques un regard ambivalent, mêlant enthousiasme et précaution, curiosité et ressentiment, ébahissement et (dans le cas de la prolifération nucléaire) peur panique. Highway 86 maintient l’équilibre fragile de cette relation, avec humour et une perturbante subtilité en même temps.” (traduction libre)

- Ron Woodall, directeur créatif, Expo 86

Décrit comme un “pavillon de plein air”, Highway

86 se présentait sous la forme d'une sculpture massive représentant une autoroute ondulante chargée de voitures et autres moyens de transport, tous étrangement dépourvus de conducteurs ou de passagers. A la fois amusante et intellectuellement provocante, elle devint l'attraction-phare d'Expo 86. Les promoteurs de l'Expo sur l'Habitation 2001 à Malmö, Suède, exprimaient ainsi les considérations majeures sous-jacentes au choix de la disposition et du thème de l'exposition :

“Nous nous trouvons aujourd’hui, tout comme notre société pré-industrielle autrefois, au seuil d’une nouvelle ère. L’industrialisation, après avoir créé des emplois et la prospérité pour les masses, est aujourd’hui peu à peu remplacée par « l’écocycle » les technologies de l’information. Les désastres écologiques survenus tout autour de la planète démontrent la vulnérabilité de la société ... Nous réalisons en tant qu’humains que tout ce dont nous avons besoin pour travailler se trouve ici sur terre, et de plus en plus de personnes réalisent le fait que nous devons être conscients des limites que cela implique. Nous serons bientôt tous forcés d’accepter ce fait, que ce soit en tant que producteurs ou en tant que consommateurs.”

(traduction libre)

Une fois le thème de l'exposition choisi, il devient le point de convergence et partie intégrante de la campagne de marketing envers les visiteurs. Mal défini ou insuffisamment implémenté, le thème d'une exposition internationale peut devenir un tendon d'Achille, attirant une publicité négative et érodant éventuellement la fréquentation.

En résumé, une exposition internationale ferait aujourd'hui face à un défi complexe en ce qui concerne la perception publique de son thème central. Alors que des expositions comme Expo 67 ou Expo 86 touchèrent à peine aux préoccupations du monde, une exposition contemporaine se devrait d'apporter des solutions. Idéalement, la métropole d'accueil elle-même offrirait un exemple fonctionnel de ce qui peut être accompli, une réalité rassurante pour le visiteur de l'exposition et une lueur d'espoir pour le futur.

La présente proposition préconise de choisir un thème provocateur pour Expo 17. Il serait également primordial que la ville de Montréal – bien avant l'exposition – s'attèle activement à redéfinir son infrastructure et ses transports autour des aspects environnementaux et sociaux de l'exposition.



Plusieurs villes au Canada, dont Toronto, Edmonton et Ottawa, ont exprimé leur intérêt à tenir une exposition internationale. Sources : Leonard G, S Dengler (CC/GNU)

Études de faisabilité et Dépôt de Candidature

Bien que la ville de Montréal n'ait exprimé à ce jour aucune intention d'accueillir une exposition, le rapport Vision 2025 de la Société du Havre apporte beaucoup d'éléments de base pour une étude de faisabilité. Une candidature réussie pour une exposition internationale à Montréal permettrait vraisemblablement de réaliser la majeure partie de l'agenda 2025, sans délai supplémentaire.

Nombre d'autres villes canadiennes ont récemment exprimé leur intérêt à tenir une exposition sanctionnée par le BIE, soit une exposition enregistrée en 2015* (Edmonton et Toronto), ou en 2020 (Vancouver, conjointement avec Seattle). La ville d'Edmonton a depuis abandonné l'idée d'organiser Expo 2015 ; en revanche, la ville de Toronto a commissionné et complété une étude de faisabilité, ainsi qu'une soumission de candidature. Cependant, des désaccords survenus entre la ville, le gouvernement provincial et le fédéral quant au financement ont eu

pour résultat l'annulation de la soumission, juste avant son arrivée au bureau du BIE à Paris. Bien qu'aucun niveau de gouvernement n'ait apporté d'argument qui justifierait la tenue d'un événement d'une telle importance seulement deux ans avant le cent-cinquantième de la nation, il est à noter que les représentants du BIE se montraient apparemment très réceptifs à une candidature nord-américaine, aucune exposition ne s'y étant tenue depuis 1986.

A moins que le BIE ne puisse être persuadé de différer l'exposition enregistrée officielle de 2020 en 2017, le concept de tenir une exposition enregistrée au Canada est, selon notre analyse, peu réaliste. L'année 2020 n'offre aucune pertinence significative par rapport au développement de l'histoire du Canada et serait par conséquent difficile à promouvoir au niveau national. Il devient également de plus en plus difficile d'obtenir une exposition enregistrée, autrefois expo "universelle",

du fait qu'un nombre croissant de nations établies et de nations émergentes rivalisent pour cet honneur. La recrudescence d'intérêt pour ces événements gigantesques s'expliquerait en partie du fait des récentes restrictions placées sur les plus petites expositions reconnues. Une exposition enregistrée a peu de limitations de taille et d'ampleur, alors que les expositions reconnues, supposément réservée aux nations en développement, ont récemment été réduites à une zone d'exposition maximale de 25 hectares et sont traditionnellement restreintes à un thème plus simple. **

Depuis la première publication de cette proposition, les villes de Hamilton, Edmonton et Ottawa ont récemment exprimé leur intérêt à organiser une exposition reconnue en 2017. Lille, en France, pourrait également se lancer dans la course.

* Le 2 mai 2006, Izmir (Turquie) a officiellement soumis la première candidature pour organiser une exposition en 2015. Selon les règles du BIE, toutes les candidatures devaient être déposées au plus tard le 2 novembre 2006. À ce jour, la compétition est clôturée. Les candidats officiels sont Izmir et Milan. La prochaine exposition enregistrée disponible sera celle de 2020.

** Expo 2008, la première expo reconnue sous les nouvelles directives, se tiendra en Espagne, qui n'est certainement pas considérée comme une nation en développement. (Voir Partie 2)



Financement

La majeure partie du financement d'une exposition provient traditionnellement de la nation d'accueil, laquelle est tenue par le BIE d'assurer la réalisation finale de l'événement. Au Canada, le financement reviendrait en second lieu au gouvernement provincial. La ville hôte et les partenaires privés constituant les autres sources de financement.*

A titre d'exemple, le financement d'Expo 67 a nécessité que le gouvernement fédéral absorbe 50 pour cent des coûts, le gouvernement provincial 37,5 pour cent, et la ville de Montréal 12,5 pour cent. Un nombre important de pavillons et de structures auxiliaires ont également été financés par de multiples entreprises et organisations. L'exposition a coûté un total de 432 millions (BIE, en dollars de 1967) et s'est clôturée avec un déficit d'exploitation final de 211 millions** qui a été partiellement compensé par le transfert des avoirs entre les trois niveaux de gouvernement.

Expo 86 a coûté 802 millions (BIE, dollars de 1986) et a résulté en un déficit de 311 millions qui a été

rapidement éliminé grâce au transfert des avoirs et à une lotterie provinciale créée spécialement pour l'occasion.

Une exposition internationale se solde communément par un déficit; cependant, Expo 67 et Expo 86 ont toutes deux généré un profit substantiel pour le pays. Les statistiques pour les deux expositions montrent qu'une augmentation des revenus issus tant du tourisme et de l'impôt sur le revenu que d'autres sources générées par la construction et la tenue d'une exposition internationale, ont permis au gouvernement fédéral de bénéficier d'un retour sur investissement de plusieurs fois le montant initial.

Ces chiffres ne comptabilisent ni les bénéfices additionnels dérivés des améliorations apportées aux infrastructures, ni les retombées de prestige international inhérentes à de tels événements.

Cependant, Montréal n'a que récemment terminé de payer pour les Jeux Olympiques de 1976 (officiellement en novembre 2006) et ne verrait

que peu d'intérêt à financer une autre exposition ou tout autre événement similaire qui engendrerait un déficit. Le Québec, qui comptait récemment le plus haut niveau d'endettement par capita sur le continent, n'aurait bien évidemment aucun intérêt à augmenter cette charge. Montréal a cependant besoin d'améliorer son front de mer et son infrastructure de transport. En fait, la Société du Havre a exprimé en termes très clairs que la situation est d'une importance capitale pour l'avenir de la ville et de la province, voire du pays.

Le financement éventuel d'Expo 17 pourrait provenir de trois sources principales :

- **GOUVERNEMENT**
(fédéral/provincial/municipal)
- **PRIVÉ**
(entreprises/commandites de groupes d'intérêt)
- **MIXTES**
(partenariats public/privé)

* Ottawa devrait appliquer et se porter garant de l'exposition internationale; cependant une législation fédérale datant de 1995, et à laquelle la ministre des finances a récemment fait allusion, a apparemment transféré la responsabilité de tout déficit final vers la province et la ville d'accueil de l'exposition.

** Chiffres officiels du BIE. D'autres estimés se situent entre 270-280 millions CDN.



Les longs hivers et l'abondance d'une électricité peu coûteuse font du Québec le plus important consommateur par capita en Amérique du Nord. Sources : World66 (CC), Khaled, Québec en Images

FINANCEMENT FÉDÉRAL : Une part considérable des coûts de construction seraient consacrés à l'assainissement environnemental de la Rive Sud-Ouest, dont la responsabilité incomberait en partie au gouvernement fédéral. Selon le rapport final de la Société du Havre, jusqu'à 80 pour cent des coûts de remise en état des sites pourrait potentiellement provenir d'Ottawa. Le nettoyage du Saint-Laurent — autrefois l'artère vitale du Canada — pourrait également entrer dans cette catégorie.

Le financement de l'exposition proprement dite dépendra de la manière dont les promoteurs d'Expo 17 exprimeront sa pertinence par rapport à l'unité nationale et à l'image du Canada au plan international. Expo 17 pourrait s'avérer une excellente opportunité pour le Canada de rebâtir son identité nationale et se repositionner sur la scène mondiale.

FINANCEMENT PROVINCIAL : La province a déjà fait allusion à une solution pour réduire sa dette sans augmenter les impôts : réduire la consommation d'énergie et vendre le surplus produit par les installations électriques existantes et/ou futures. Le Québec, habitué depuis longtemps à ce que l'électricité coûte peu et vienne en abondance, est devenu le plus gros consommateur par capita

au Canada, voire au monde. Les longs hivers y contribuent certes, mais ils n'expliquent pas un taux de consommation d'électricité de presque trois fois la moyenne de l'OCDE et presque le double de celui des États-Unis. Si le Québec pouvait atteindre, ou même approcher, le taux de consommation de l'OCDE, des milliards de dollars en électricité pourraient être potentiellement disponibles à l'exportation. L'Ontario, qui souffre d'une pénurie d'électricité et envisage en ce moment même la construction d'une centrale nucléaire de 40 milliards de dollars, pourrait être un client tout trouvé.

Il est cependant difficile d'encourager et de mettre en place une politique de conservation de l'énergie sans le soutien généralisé du grand public. Expo 17 pourrait constituer le catalyseur nécessaire, offrant une plateforme de lancement afin de promouvoir les économies d'énergie et encourager le soutien public tout en présentant Montréal comme une ville moderne soucieuse de la protection de l'environnement.

La province pourrait également considérer le lancement d'une loterie « spéciale Expo », à l'instar de la Colombie-Britannique qui a ainsi liquidé la dette d'Expo 86. Cette loterie pourrait éventuellement être organisée avant l'exposition,

encourageant les Québécois à soutenir activement Expo 17, tout en apportant la preuve d'un soutien financier solide à la soumission de candidature de la ville auprès du BIE.

Enfin, la province pourrait introduire une taxe spéciale sur le sucre et/ou la « malbouffe ». D'abord appliquée au financement de l'Expo, cette taxe pourrait ensuite être transférée au système de santé provincial.

FINANCEMENT MUNICIPAL : Avec un déficit projeté de 273 millions pour 2008, Montréal a un besoin urgent de trouver de nouvelles sources de revenus. Contrairement aux autres villes principales, Montréal n'a pas à l'heure actuelle le pouvoir politique de mettre en oeuvre des formes de financement plus créatives - voire socialement et environnementalement plus progressives. En effet, près de 80% de son budget de fonctionnement annuel provient uniquement des revenus en taxes foncières. La ville espère changer cette situation en négociant avec la province.*

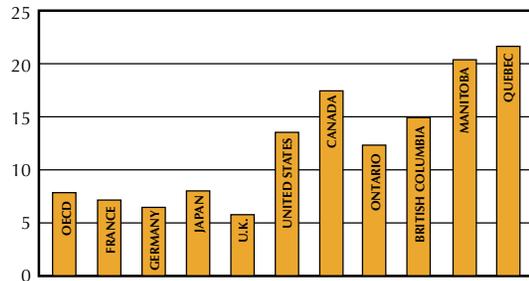
Une exposition internationale, en unissant gouvernements, milieu des affaires et milieu communautaire autour d'une cause commune avec une date butoir précise, pourrait être le facteur

* Des avancées ont eu lieu dans ce domaine, bien que les détails ne soient pas encore publics.

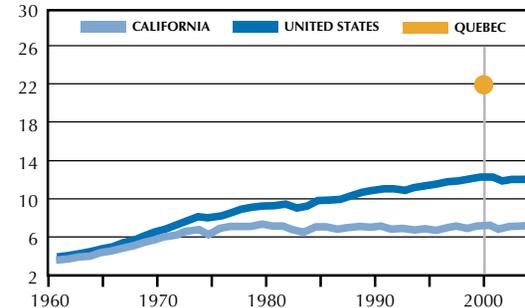
La consommation d'électricité par capita au Québec est trois fois celle de la moyenne OCDE et deux fois plus élevée que celle des États-Unis. En termes d'électricité utilisée pour produire un dollar de PBN, le Québec se classe en tête du monde.

Sources : FCPP (FC0013), Energy Probe (Tom Adams); IEA World Energy Stats 2000, StatsCan (57-001-XPB)

CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ PAR CAPITA (MWh/personne)



CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ PAR CAPITA (MWh/personne)



La Californie est un exemple concret de la faisabilité et des avantages d'économiser l'électricité. Alors que la consommation a presque doublé aux États-Unis depuis 1970, elle est restée constante en Californie, un pionnier en implémentation de nombreuses initiatives de conservation.*

Sources: StatsCan, http://www.eia.doe.gov/emeu/states/sep_use/total/csv/use_csv (Arthur Rosenfeld)

déclenchant d'un tel changement. Ceci permettrait ensuite à Montréal d'ajuster son système de taxation afin de mieux répondre à des critères de durabilité sociale et environnementale, tout en balançant son budget. Cela pourrait également encourager des investissements commerciaux additionnels en



BRUNO DUBRE

En appliquant des mesures spéciales pour régler la circulation et la qualité de l'air, Montréal pourrait encourager la conservation d'énergie, tout en améliorant le transport collectif et l'attrait touristique.

rendant la ville moins dépendante des augmentations directes des taxes foncières. En créant des taxes relatives à des causes spécifiques, la ville permettrait également au public de participer de manière plus active à l'amélioration du futur de Montréal.

FINANCEMENT PRIVÉ : Les expositions internationales ayant pour ancêtre les grandes foires industrielles européennes, il n'est pas surprenant que la participation des entreprises soit un élément-clé, de même qu'une importante source de financement. Cela étant dit, le BIE considère avoir un mandat traditionnel d'éducation et n'encourage ni publicité, ni promotion excessives lors de ses expositions. C'est l'une des raisons pour lesquelles la World's Fair de New York en 1964-65 n'a pas été reconnue par le BIE, qui a fini par retirer la participation de ses membres signataires, dont le Canada, l'Australie, l'URSS et la majorité de l'Europe de l'Est.** Le grand public est également devenu de plus en plus sceptique envers la promotion corporative et se détournerait, sans doute avec raison, d'une exposition internationale explicitement dominée par l'entreprise privée.



L'expo de New York était considérée trop commerciale par ses critiques et le BIE. Source : <http://naid.spps.ucla.edu/ny64fair> (J Stanton)

* Les coupures de courant en 2001, qui ont été largement publicisées, étaient dues à une combinaison de déréglementation et de conditions météorologiques particulièrement difficiles.

** Certaines nations ont participé de manière non officielle, principalement par le biais d'organisations de commerce ou de tourisme. Les autres facteurs ayant mené au ban par le BIE comprennent les frais facturés aux exposants et une durée de deux saisons (1964-65) au lieu d'une seule.



Pavillons privés à Expo 67



Expo 67, probablement plus encore qu'aucune autre exposition internationale, a réussi à intégrer une présence corporative de taille sans offenser le BIE, les critiques ou les visiteurs. L'exposition s'affichait ouvertement comme "non-commerciale" et ses planificateurs étaient déterminés à en faire une expérience éducative et édifiante. Cependant, certains des pavillons les plus mémorables étaient le résultat d'initiatives privées et ont créé une notoriété publique durable pour les compagnies et les organisations concernées. Les intérêts canadiens et québécois étaient également représentés au Centre du Commerce International et Industries du Québec, tous deux situés près de la Place d'Accueil sur la presqu'île de la Cité-du-Havre. À l'écart de l'effervescence de l'exposition, ces deux structures ont facilité le développement d'occasions d'affaires internationales tout en offrant un lieu privé où échanger des idées (Expo-Club).

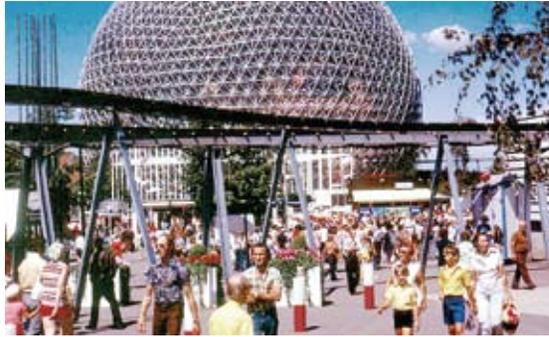
Expo 17 devrait suivre le même modèle que son prédécesseur, i.e., encourager les commandites privées dans le but d'améliorer l'expérience du visiteur tout en assurant une notoriété à long-terme pour les entreprises et les organisations participantes.

FINANCEMENT MIXTE : Vision 2025 et Expo 17 prévoient tous deux un développement immobilier conséquent dans la zone Bonaventure/Technoparc, dont une grande partie pourrait être financée par la pré-vente de condominiums et de complexes d'affaires. La construction d'Habitat 2017 (voir Partie 2) et la relocalisation de l'autoroute Bonaventure pourrait être partiellement accomplies de cette manière. L'assainissement environnemental de cette zone nécessitera l'engagement des trois niveaux de gouvernement, ainsi que la participation de fonds privés pour les développements immobiliers.

En conclusion, il est important que la ville et la province démontrent un soutien sans équivoque à Expo 17 et que le public soit informé et intéressé dès le départ. Grâce à l'application progressive d'initiatives publiques et privées, une importante portion de l'exposition pourrait être couverte sans engendrer de déficit. À la fermeture de l'exposition, ces mêmes mesures pourraient continuer à s'appliquer pour résorber la dette provinciale.



Le Kaleidoscope, commandité par les compagnies de produits chimiques du Canada, s'est révélé être l'un des pavillons les plus populaires d'Expo.



Fréquentation

La fréquentation d'une exposition internationale varie considérablement et n'est pas nécessairement liée à la taille réelle de l'exposition ou à sa classification officielle. Des expositions reconnues, qui sont plus petites en taille, ont parfois eu de meilleurs résultats que de grandes expositions enregistrées, tout en coûtant moins dans leur mise en oeuvre. De même, la fréquentation dans certains pays fortement peuplés, garantissant supposément une fréquentation nationale importante, a parfois été moindre que dans d'autres nations peu peuplées et fortement dépendantes du nombre de visiteurs étrangers.

Le Canada, avec deux* expos internationales – une dans chacune des catégories officielles - a eu des résultats exceptionnellement positifs en termes de fréquentation. Expo 67, à l'origine prévue pour attirer 26 millions de visiteurs, en a vu plus de cinquante millions passer ses portes. La ville de Vancouver, avec Expo 86, détient toujours le record pour une exposition spéciale de plus petite envergure : les treize millions de visiteurs prévus se sont transformés en plus de vingt-deux millions.

Les visiteurs étrangers comptaient pour une part importante dans les chiffres cités ci-dessus, faisant ainsi de ces deux expositions de véritables événements internationaux, qui ont indéniablement réussi à présenter le Canada aux yeux du reste du monde. Ceci respecte l'esprit international d'une exposition, tout en présentant le tourisme et la technologie à un plus large auditoire, ouvrant ainsi la voie à de nouvelles occasions d'affaires autant au niveau local qu'à l'étranger.

La fréquentation nationale est, bien sûr, tout autant cruciale. Montréal, une métropole vraiment bilingue, pourrait bien avoir bénéficié d'un avantage concurrentiel par rapport à d'autres villes canadiennes en ce qui a trait à la fréquentation nationale et étrangère. Elle a la capacité d'attirer non seulement une portion importante de visiteurs du monde anglo-saxon, mais également de pays francophones. Le français est actuellement une langue officielle dans non moins de 29 pays. Au niveau national, Montréal continue à attirer un grand nombre de Canadiens anglophones et francophones chaque année. Ceci signifie que tout visiteur parlant

l'une de ces deux langues peut communiquer librement en dehors du périmètre de l'exposition – une distinction importante si la ville souhaite s'intégrer réellement à l'événement et étendre à d'autres quartiers les bénéfices des revenus issus du tourisme. Intégrer Montréal à l'exposition aurait le pouvoir d'augmenter les niveaux de fréquentation et d'encourager les visiteurs à étendre leur séjour, en leur offrant plus que l'exposition seule.

Finalement, il est essentiel que toute ville canadienne accueillant un événement de l'importance et du coût d'une exposition internationale ait une raison culturelle/historique fondée de le faire. Tel que mentionné précédemment, Expo 17 coïnciderait avec deux célébrations d'importance : le 150^{ième} anniversaire de la confédération et le 50^{ième} anniversaire d'Expo 67.

* Trois expos, en réalité. Montréal a également tenu la toute première exposition horticole sanctionnée par le BIE en Amérique du Nord, les Floralias, en 1980 sur l'Île Notre-Dame.



FRÉQUENTATION DES EXPOSITIONS 1958-2005

DATE	VILLE	TYPE	DURÉE (MOIS)	NATIONS PARTICIPANTES	TAILLE	FRÉQUENTATION (EN MILLIONS)
1958	Bruxelles	Enregistrée	6	42	200 HA	41.45
1962	Seattle	Reconnue	6	24	30 HA	9.61
1967	Montréal	Enregistrée	6	62	400 HA	50.31
1968	San Antonio	Reconnue	6	23	37 HA	6.40
1970	Osaka	Enregistrée	6	75	330 HA	64.22
1974	Spokane	Reconnue	6	10	40 HA	4.80
1975	Okinawa	Reconnue	6	37	100 HA	3.49
1982	Knoxville	Reconnue	6	16	30 HA	11.13
1984	Nouvelle Orléans	Reconnue	6	26	34 HA	7.34
1985	Tsukuba	Reconnue	6	48	100 HA	20.33
1986	Vancouver	Reconnue	5	54	70 HA	22.11
1988	Brisbane	Reconnue	6	36	40 HA	18.57
1992	Gênes	Reconnue	3	54	25 HA	1.70
1992	Séville	Enregistrée	6	111	215 HA	41.81
1993	Taejon	Reconnue	3	141	90 HA	14.01
1998	Lisbonne	Reconnue	4	143	50 HA	10.13
2000	Hanovre	Enregistrée	5	155	160 HA	18.00
2005	Aichi	Enregistrée	6	121	173 HA	22.10
<i>1990</i>	<i>Osaka</i>	<i>Horticole</i>	<i>6</i>	<i>81</i>	<i>140 HA</i>	<i>23.13</i>

Niveau de fréquentation approximatif des expositions internationales depuis 1958. Lorsque disponibles, les chiffres ont été obtenus des registres officiels du BIE. Pour faciliter la comparaison, les nouveaux termes “enregistrée” et “reconnue” ont été employés. À noter :

- La majorité des expositions citées seraient normalement classées dans les catégories Spéciale pour les plus petites et Générale ou Universelle pour les plus grandes. La première expo reconnue ne se tiendra qu’en 2008 et la première expo enregistrée qu’en 2010.
- Les plus grandes expositions (en gras) ont le potentiel d’attirer plus de visiteurs ; cependant, leur plus grande ampleur ne garantit pas leur succès. Depuis 1985, les expositions plus modestes, d’une durée de 5 à 6 mois, ont totalisé des niveaux de fréquentation égaux ou supérieurs à celles des expos plus grandes. Expo 86 à Vancouver, par exemple, d’une durée de cinq mois, a surpassé Expo 2000 et Expo 2005 en termes de fréquentation.
- À l’exception de Gênes, les chiffres mensuels pour les expositions de plus courte durée sont proches ou excèdent les niveaux de fréquentation des expos de plus longue durée depuis 1970.
- Les conséquences négatives de la tenue simultanée d’Expo 92 à Gênes et d’Expo 92 à Séville ont donné lieu à l’implémentation de règles plus strictes quant à la fréquence des expositions suivantes. Expo 84 à la Nouvelle Orléans a par ailleurs souffert de la tenue concomitante d’un autre événement international, les Jeux Olympiques de 1984 à Los Angeles.
- Lors des expos de Séville et Aichi, les visiteurs étrangers totalisaient moins de cinq pour cent de la fréquentation totale.
- Expo 90 à Osaka (listée séparément en italique) est un exemple particulièrement intéressant. Classifiée en tant qu’expo spéciale horticole (Floralies), Expo 90 a dépassé toutes les autres expos depuis 1970 à l’exception de Séville.



Le “passport” Expo (à droite), conçu pour Expo 67, était délivré à la place du simple ticket d’entrée. Le concept, qui fut presque refusé par l’Assemblée générale des commissaires généraux de section, encourageait les visiteurs à prolonger leur séjour et à visiter le plus grand nombre possible de pavillons pour obtenir l’estampe-souvenir. Le passeport est depuis devenu un incontournable lors d’expositions.

Marketing

La faible fréquentation lors d’expositions internationales récentes peut s’expliquer en partie par le manque de marketing. Les plaintes à ce sujet étaient nombreuses et vocales au lendemain d’Expo 2000 à Hanovre, Allemagne, qui, contre toute attente, a tenu sa première exposition enregistrée (et une des plus grandes de l’histoire) avec une des fréquentations les plus faibles. Expo 2005 à Aichi, malgré une meilleure fréquentation que Hanovre, a souffert aussi du manque de promotion. En fait, certaines sources ont remarqué que non seulement le reste du monde n’était pas informé, mais que nombre d’habitants de Tokyo ne savaient apparemment pas qu’une exposition internationale se déroulait dans leur arrière-cour.*

Expo 67, au contraire, a bénéficié à la fois d’une controverse étendue et d’un marketing efficace. Le projet était si ambitieux – et semblait si irréalisable – que la nation entière, si ce n’est le monde entier, retenait son souffle. Une fois les portes ouvertes, Expo est devenue la destination ultime pour ce qui s’est révélé être sans doute la plus grande célébration d’anniversaire que le monde avait pu connaître. C’était l’événement culminant d’une

série de festivités à travers le pays, et il couronnait le centenaire du Canada. Ceci souligne à nouveau l’importance de rattacher l’exposition internationale à un anniversaire significatif et de promouvoir ce dernier événement en conjonction avec le thème de l’exposition.

Sauf catastrophe nationale majeure ou calamité mondiale, il y a peu de raison qu’une exposition internationale bien organisée et bien promue ne soit pas une réussite. Expo 67 a eu lieu au moment où le terrorisme au Québec faisait peser une menace sérieuse et que des bombes stratégiquement placées avaient déjà tué ou blessé de nombreuses personnes à Montréal. Pas moins de dix-sept représentants d’Etats ou leurs épouses ont reçu des menaces de mort durant Expo et d’aigus conflits de travail ont menacé de paralyser la ville plus d’une fois. Juste avant l’ouverture d’Expo 86, la navette spatiale Challenger avait explosé et le pire désastre nucléaire jamais enregistré avait eu lieu à Tchernobyl. Ces deux incidents dominaient les bulletins de nouvelles et ont menacé de faire de l’ombre au tout premier événement d’envergure mondiale organisé par Vancouver. Au lieu de cela, grâce à un marketing

réactif et bien ciblé, Expo 86 est devenue l’exposition la plus réussie dans l’histoire de sa catégorie.

Il faut cependant reconnaître qu’aucune campagne de marketing ne peut sauver un événement mal organisé qui ne tiendrait pas ses promesses. Une exposition internationale est un événement coûteux qui dispose de peu de temps pour se rajuster en cas de publicité négative de la part des médias et du bouche-à-oreille. Expo 67 et Expo 86 ont été des réussites car elles ont offert énormément plus que ce à quoi le public s’attendait et ont instantanément généré une réaction positive. Dans notre monde d’aujourd’hui dominé par l’Internet et la diffusion rapide de l’information par le biais des sites Web et forums, une telle rétroaction devient encore plus importante que jamais.



Expo Ernie, l’ambassadeur électronique d’Expo 86, a remporté un succès instantané auprès du public.

* Il n’en demeure pas moins qu’Expo 2005 a non seulement dépassé son niveau de fréquentation projeté, mais s’est également clôturée avec un profit de 100 millions de \$CAN.

PARTIE 2

Expo 17– Une Proposition

Introduction

Cette partie présente plus en détail ce à quoi Expo 17 pourrait ressembler. Pour les besoins de cet exemple il est présumé que :

- Cette zone d'exposition peut être modelée sur mesure pour accommoder n'importe quel type d'exposition officiellement sanctionnée.
- Le thème de cette exposition inclurait des questions sociales et environnementales.
- La ville, en particulier le Vieux Montréal et la Rive Sud-Ouest, ferait partie intégrante de l'événement et serait présentée comme un exemple concret du thème et des objectifs de l'exposition.
- L'autoroute Bonaventure serait relocalisée suivant les propositions de Vision 2025. L'accès à la jetée Bickerdike serait ainsi toujours assuré pour les activités de transport maritime.
- Le Casino de Montréal déménagerait à une nouvelle localisation, possiblement dans un

complexe hybride de plusieurs étages sur la jetée Bickerdike qui continuerait à permettre le transport de container au niveau principal.

- Le circuit Gilles-Villeneuve pourrait être redessiné et éventuellement relocalisé sur la Rive Sud-Ouest.
- La Ronde serait repensée pour mieux s'intégrer à la thématique de l'exposition internationale.
- Un nouvel Expo Express circulerait sur le même circuit que son prédécesseur, mais serait prolongé par une liaison fluviale depuis la pointe est de l'Île Sainte-Hélène jusqu'au Vieux-Montréal, puis se dirigerait vers l'ouest le long de l'ancienne ligne du vieux-port jusqu'à la Cité-du-Havre. Les ateliers de montage et d'entretien pour les wagons seraient situés à Pointe-Saint-Charles.

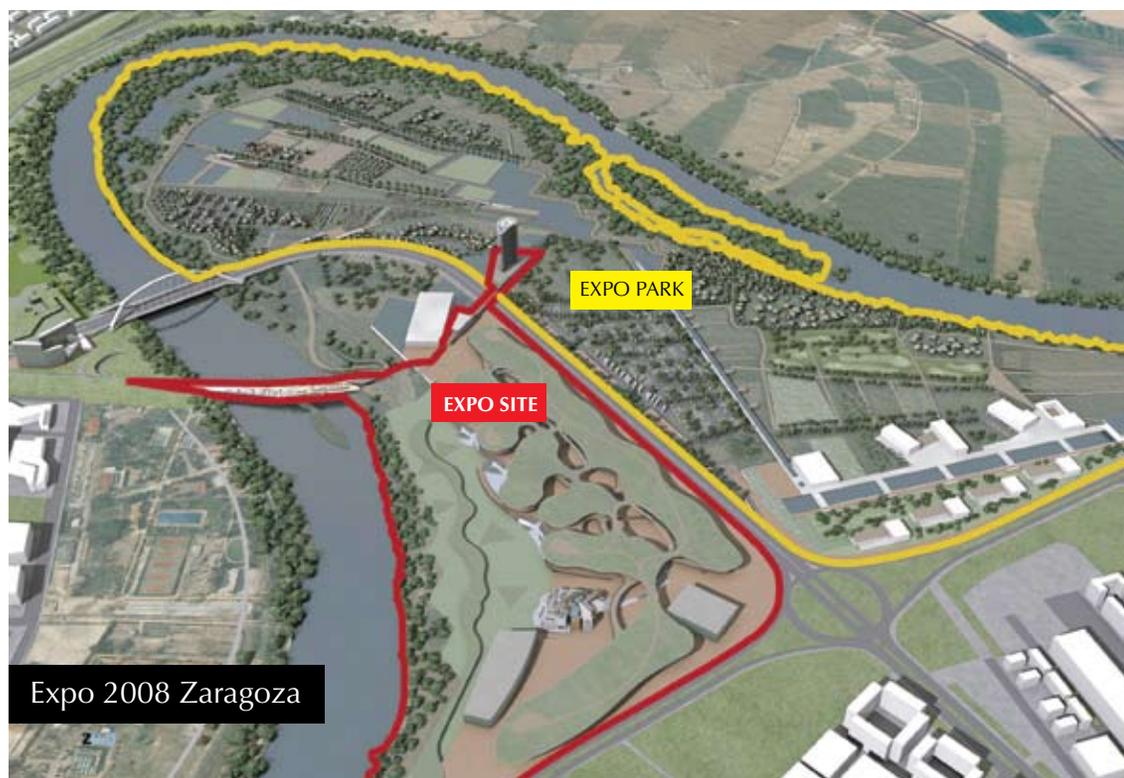
La disposition finale de l'exposition dépendra du type d'exposition que Montréal se verra attribuer. Même si le site proposé serait suffisamment grand pour une exposition enregistrée, une attention spécifique a été donnée à l'organisation d'une exposition reconnue combinée à une exposition horticole et/ou sur l'habitation. Ceci permettrait non seulement d'augmenter la fréquentation potentielle et la zone d'exposition, mais serait de plus très approprié à la disposition géographique et aux aspects environnementaux d'Expo 17. Montréal, avec les Florales de 1980, et la ville de Québec, avec Québec en Fleur, ont déjà acquis une expérience considérable et une reconnaissance certaine en événements horticoles. Une exposition sur l'habitation correspondrait bien à l'aspect de renouvellement urbain de l'exposition, en particulier la communauté Habitat 17 pour la Zone 1.



Expo de l'Habitation 2001 (Malmö) et Expo 90/Floralies (Osaka). Une exposition de l'habitation et/ou florale irait bien avec une expo reconnue en 2017. Sources : Ville de Malmö, Ichiro Masuda

Il faut noter que l'Espagne accueillera la première expo reconnue sous la nouvelle réglementation, en 2008, à Saragosse. Les résultats de cette exposition auront vraisemblablement un impact sur les dispositions et réglementations des futures expositions reconnues.

Il faut aussi souligner que la limite actuelle de 25 hectares pour les expositions internationales reconnues fait référence seulement à l'espace officiel de l'exposition. Les zones d'amusement, d'espaces verts, et toute exposition ou zone non-incluse dans le ticket d'entrée de l'exposition peuvent être exemptés de cette limitation.



Le périmètre officiel de l'exposition (en rouge) d'Expo 2008 est de 25 hectares, cependant, le site complet est bien plus grand. Expo 2008 sera la première exposition reconnue organisée selon la nouvelle réglementation.

Expo 17 peut être planifiée dans trois zones majeures :

ZONE 1 - Habitat 2017
(Technoparc - Cité du Havre)

ZONE 2 - Parc Jean-Drapeau
(Ile Sainte-Hélène - Ile Notre-Dame)

ZONE 3 - Vieux-Montréal
(Marché Bonsecours - Pointe-à-Callière)



ZONE 1 HABITAT 2017

Historique

Habitat 67, le complexe dessiné par l'architecte Moshe Safdie, était l'un des pôles d'attraction d'Expo 67. Principalement un système d'espaces de vie pré-fabriqués et empilés les uns sur les autres, Habitat épousait, bien avant son temps, une architecture urbaine à haute-densité, à une époque à laquelle les banlieues résidentielles constituaient encore la norme.

Conçu à l'origine comme une communauté auto-suffisante de presque un millier d'unités, Habitat a finalement été réduit à 158 unités et n'avait pas été achevé au moment de l'ouverture d'Expo en avril 1967. Le projet a alors été présenté comme un chantier en cours, ce qui n'a fait qu'ajouter à sa popularité. Les visiteurs fascinés pouvaient observer non seulement les intérieurs stylés et les jardins-terrasses des sections habitées, mais aussi une mise en scène statique du processus de construction, qui comprenait un module en béton suspendu du haut d'une grue, surplombant le complexe. Situé à la Cité-du-Havre et plus récemment converti en un complexe d'immeubles, Habitat continue à servir de rappel principal du succès inégalé d'Expo.

Malheureusement pour l'architecte d'Habitat, la réduction du nombre d'unités à 158 a résulté

en une augmentation substantielle des coûts de construction par unité. Par conséquent, Habitat a été considéré par les développeurs/promoteurs comme irréaliste et grandiose – tout au moins en 1967. Peu, voire aucun des critiques d'Habitat, n'ont pris en considération les plans originaux de l'architecte, qui recommandaient non seulement une densité minimale de presque mille unités, mais aussi un complexe de magasins et de services en rez-de-chaussée, afin de participer à la réduction des coûts du bâtiment. De plus, le coût de l'équipement de production des modules — normalement classifié dans les investissements capitaux — a été rattaché par erreur à l'addition totale du produit fini, estampillant Habitat d'un prix de revient qui ne reflétait en aucune manière ni son dessein, ni son intention originelles.

Habitat est probablement le seul complexe haute-densité en Amérique du Nord qui offre vraiment les avantages de la vie de banlieue dans un espace aussi restreint. Chaque unité a son propre jardin et l'immeuble en entier est conçu pour offrir un maximum d'intimité et de fonctionnalité. Le concept d'Habitat serait mieux décrit comme un quartier de banlieue empilé en une pyramide urbaine.



Les plans initiaux d'Habitat 67 prévoyaient un minimum de presque 1000 unités qui auraient couvert la totalité de la Cité du Havre.



Une grue place un module sur le complexe Habitat 67.

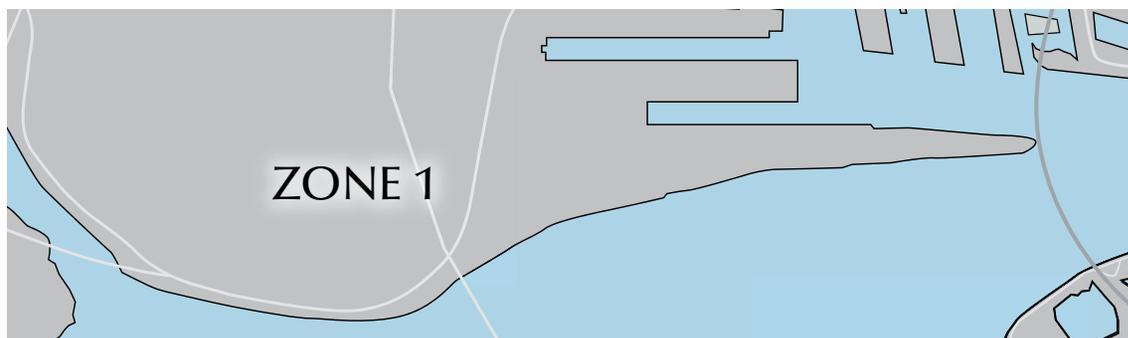
Dans de nombreuses villes,
le condominium moderne
prévoit tout, sauf une famille.

Aujourd'hui, en dépit d'une demande croissante pour des habitations de haute-densité pour familles, des tours d'appartements continuent à s'élever dans le ciel comme de simples immeubles de bureaux, attirant principalement des célibataires aisés, des couples de professionnels, ou des Empty-nesters, couples plus âgés qui ont quitté les banlieues, une fois leurs enfants devenus adultes. Au moment même où les statisticiens observent un déclin des taux de natalité dans les villes occidentales, et que les politiciens préviennent d'une "bombe à retardement" démographique, le marché de l'immobilier continue à pousser les jeunes couples dans des espaces de vie de plus en plus petits et dispendieux qui prennent rarement les enfants en compte. Il reste à réaliser (ou à ce qu'il soit clairement prouvé) que la ville elle-même peut contenir et nourrir la famille tout en offrant une mobilité totale grâce aux transports collectifs.



“Notre faiblesse démographique ne produira pas que des effets économiques. On peut craindre en effet qu’elle nous entraîne dans un cercle vicieux qui aura des impacts sociaux et culturels importants. Après être devenu, au cours des dernières décennies, une exceptionnelle terre d’accueil, un Québec plus âgé et moins dynamique aura de plus en plus de mal à attirer des immigrants. Le déclin démographique s’en trouvera aggravé, accentuant d’autant la menace pesant sur la vitalité de nos institutions culturelles. Le poids du français en Amérique, déjà minuscule, diminuera encore.”

– p5, “Pour un Québec Lucide”



Zone 1 – Aménagement et usage

Idéalement, une grande exposition pointe vers l’avenir et propose des options concrètes. Bien qu’étant seulement un prototype, Habitat 67 a réussi à relever ce défi. Habitat 2017 pourrait reprendre le flambeau là où il a été laissé et potentiellement transformer Montréal en ville du futur.

Habitat 2017 pourrait non seulement être un exercice en habitation urbaine, mais aussi une vitrine en termes de conservation et sources d’énergies alternatives. Vision 2025 a déjà fait allusion à un générateur d’électricité basé sur le courant du fleuve Saint-Laurent. Si un tel projet pouvait être réalisé avec un impact environnemental ou esthétique minimal, il pourrait probablement fournir en électricité la totalité de la communauté Habitat et offrir une attraction supplémentaire à l’exposition elle-même.

Une localisation appropriée pour Habitat 2017 serait une zone où le projet aurait un impact plus marqué : l’entrée de la Cité-du-Havre et la section adjacente du Technoparc de Montréal. Peu de Montréalais savent aujourd’hui qu’une partie considérable de Griffintown et la totalité de la commune de Victoriatown furent rasées en 1964 afin de faire de la place pour l’autoroute Bonaventure, l’autostade

- récemment démantelé, et des milliers d’espaces de stationnement où s’élève aujourd’hui le Technoparc. Habitat 2017 pourrait constituer un bond majeur dans la direction opposée, en remplaçant une autoroute disgracieuse et une zone délaissée par une communauté toute nouvelle. De manière plus significative, il réunirait finalement les Montréalais avec les berges du fleuve Saint-Laurent.



Moins intrusifs que les barrages hydro-électriques traditionnels, les générateurs au fil de l’eau actuels ont encore un impact sur la vie aquatique. Un générateur dans le Saint-Laurent présenterait des défis en termes de protection de la migration des poissons et d’autres facteurs.



Le centre de Victoriatown, qui a été démolé en 1964. L’église à Griffintown (ci-dessous) resta debout jusqu’en 1970.



SOURCE: [HTTP://POINTSTCHARLES2.HOMESTEAD.COM/DILU09.HTML](http://pointstcharles2.homestead.com/dilu09.html)



PHOTOS: SOCIÉTÉ DU HAVRE

Obstacles

Les plus grands défis dans cette zone seraient la relocalisation de l'autoroute Bonaventure, l'assainissement environnemental de la Rive Sud-Ouest et la sauvegarde du fleuve Saint-Laurent. C'est ici qu'une grande exposition peut venir en aide. Selon le BIE, une exposition internationale a pour but principal :

“l'enseignement pour le public, faisant l'inventaire des moyens dont dispose l'homme pour satisfaire les besoins d'une civilisation et faisant ressortir dans une ou plusieurs branches de l'activité humaine les progrès réalisés ou les perspectives d'avenir.”

En d'autres termes, le BIE recherche l'innovation et un futur tangible pour notre civilisation – et pas seulement une exposition élaborée. Si les résultats de récentes expositions et sondages de l'opinion publique peuvent se révéler une quelconque indication, le BIE pourrait très bien se faire l'écho de sentiments nourris par le grand public. Une exposition qui réussirait à fournir les éléments énumérés plus haut aurait non seulement une chance d'attirer un large public, mais pourrait aussi encourager de nouvelles idées pour l'assainissement environnemental et l'habitation urbaine, positionnant ainsi la technologie et l'industrie canadiennes à l'avant-scène dans ces secteurs.

FLEUVE SAINT-LAURENT - DÉCHARGE DU TECHNOPARC DE MONTRÉAL Résumé des résultats d'analyses d'échantillons aux dates spécifiées Station T-3, site de déversement (au bord de l'eau)		
PARAMÈTRE	RCQ _{Ea} (UG/L)	20 JAN 02 (EAU) CONC. (UG/L)
Acénaphène	5.8 (i)	<1000
Acénaphthylène	pas de RCQ _{Ea}	<1000
Anthracène	0.012 (i)	<1000
Benzo(a)anthracène	0.018 (i)	4500
Benzo(a)pyrène	0.015 (i)	<1000
Benzo(b+k)fluoranthène	pas de RCQ _{Ea}	<1000
Benzo(ghi)perylène	pas de RCQ _{Ea}	<1000
Chrysène	pas de RCQ _{Ea}	<1000
Dibenzo(a,h)anthracène	pas de RCQ _{Ea}	<1000
Fluoranthène	0.04 (i)	2200
Fluorène	3.0 (i)	<1000
Naphthaline	pas de RCQ _{Ea}	<1000
Phénanthrène	1.1 (i)	<1000
Pyrène	0.4 (i)	3200
Indéno(1,2,3-cd)Pyrène	0.025 (i)	<1000
Total BPC	pas de RCQ _{Ea}	8530

RCQ_{Ea}: Recommandations pour la Qualité de L'eau (protection de la vie aquatique) Source: EBI



Dans son état actuel, le Technoparc de Montréal fait peser une menace constante sur le fleuve Saint-Laurent. Des infiltrations de BPC au point de déversement ont été mesurées comme étant jusqu'à 8,5 millions de fois le niveau autorisé. Les barrages mobiles pour contenir les toxines sont estimés comme largement inefficaces. Environnement Canada qualifie également les BPC comme “trop dangereux pour l'écosystème et les humains pour permettre leur présence, si infime soit elle.” (Traduction libre)



Avant et après : l'île Sainte-Hélène et la Voie Maritime du Saint-Laurent (1963); construction des îles (1963-64); l'île Sainte-Hélène et l'île Notre-Dame (1967)

Solutions

Une solution d'ingénierie possible pour la Rive Sud-Ouest peut sans doute être trouvée en comparant les défis auxquels se trouva confrontée la Ville de Montréal – qui fut responsable de construire, pour l'Expo, deux îles artificielles au milieu d'un fleuve turbulent. Les mêmes méthodes de construction qui ont permis l'allongement de l'île Sainte-Hélène et la création de l'île Notre-Dame pourraient être adoptées afin de baisser et étendre la rive sud de Pointe-Saint-Charles. Ceci créerait automatiquement une zone pour une esplanade de front de mer, tout en bloquant d'éventuelles toxines provenant du Technoparc. Le Technoparc pourrait alors être assaini et un centre de haute-technologie pourrait être bâti en conjonction avec Habitat 2017. Dans le cas où l'assainissement du Technoparc nécessiterait des travaux poussés d'excavation, cela permettrait la construction simultanée d'une « ville souterraine » similaire au réseau souterrain de magasins et coursives actuel de Montréal.

Si Montréal devait organiser en même temps une exposition internationale et une exposition horticole, les jardins d'Habitat 2017, l'esplanade du front de mer, et tout autre espace vert pourraient être incorporés à ces expositions combinées. Avec le Technoparc, cet arrangement combiné d'éco-technologie, d'industrie de haute-technologie, et d'habitation urbaine pourrait dévoiler aux yeux du monde un exemple inspirant d'un futur durable. Et, tout comme le projet initial Habitat pendant Expo 67, toute zone encore en cours d'aménagement pourrait être présentée comme démonstration d'un travail en cours.



Les méthodes de remblayage utilisées pour l'extension de l'île Sainte-Hélène et la création de l'île Notre-Dame pourraient être utilisées pour étendre les berges de Pointe-Saint-Charles.
Source : Société du Havre

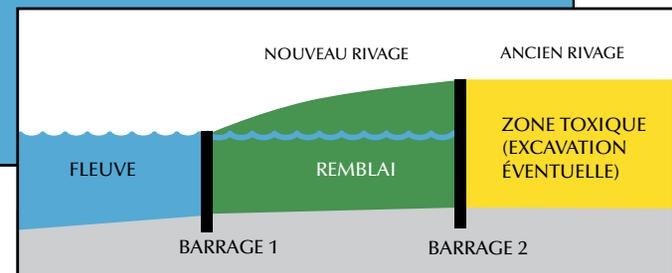


A gauche : Pour Expo 67, la superficie de l'île Sainte-Hélène a été doublée, l'île Notre-Dame artificiellement créée, et l'ancienne Jetée Mackay renforcée et étendue pour créer la Cité du Havre. À elles seules, les îles ont nécessité l'érection de murs de rétention externes et internes, respectivement de 8,220 mètres et de 6,446 mètres de long. Ces zones ont été complétées et remblayées en moins d'un an.

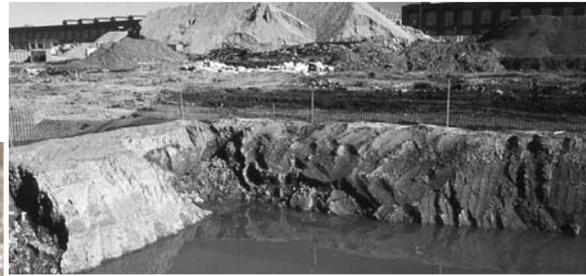
Au centre et en bas à droite : Une fois les digues ancrées dans le lit rocailleux au pied du Technoparc, la zone ainsi créée peut être draguée et remplie de remblai propre, créant ainsi des berges en pente douce. Les zones toxiques proches de la berge peuvent être excavées alors que d'autres seront soumises à une gestion du risque. Les zones excavées pourraient être utilisées pour créer une ville souterraine, similaire à celle du centre-ville de Montréal.



■ GESTION DU RISQUE
 ■ EXCAVATION ÉVENTUELLE
 ■ NOUVEAU RIVAGE (REMBLAI PROPRE)

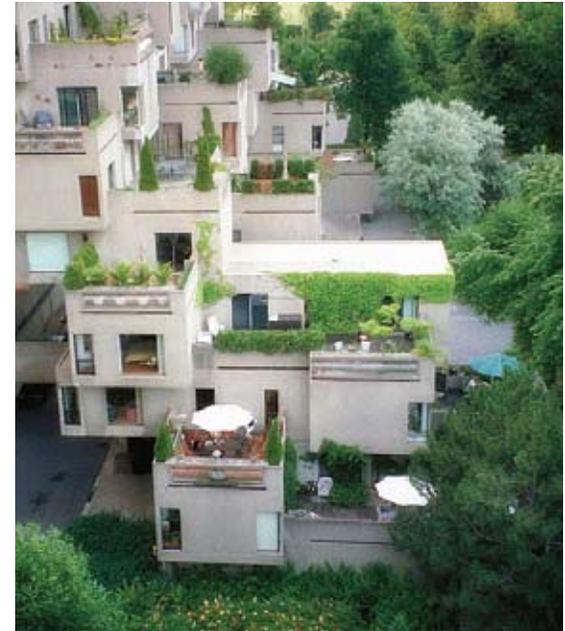


Avant et après : Le Projet Angus à Rosemont-Petite Patrie est un récent exemple d'assainissement à grande échelle d'un site industriel contaminé. Ce projet pourrait servir de modèle pour la réhabilitation de la rive sud-ouest de la ville. Source: CPR





CATHERINE BUJOLD



CILIS ORR

Tel que démontré par les parterres et les jardins-terrasses d'Habitat 67, le concept Habitat s'intégrerait bien dans une exposition internationale reconnue/florale combinée.



CATHERINE BUJOLD



CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE

Même des quartiers plus anciens de Montréal embrassent le concept de jardins-terrasses sur les toits.



Le concept d'Habitat a récemment revu le jour grâce à l'utilisation de conteneurs abandonnés. Source: www.containercity.com



Le projet d'habitation Keetwonen, récemment complété à Amsterdam, comprend 1000 unités résidentielles, ainsi qu'un supermarché, des espaces de bureaux et un restaurant. Le complexe a été entièrement assemblé à partir de conteneurs.
Source: TEMPOHOUSING

Dans le pavillon L'Homme à l'Oeuvre d'Expo 67, les visiteurs découvraient un modèle en taille réelle de ligne de montage du futur.



Technoparc 2017 ? Au coeur de Dresde, le fabricant Volkswagen opère l'Usine Transparente, une usine de montage moderne qui attire des touristes dans la ville chaque année. Source : Gläserne Manufaktur

ZONE 2 Parc Jean-Drapeau



Historique

Les îles d'Expo – aujourd'hui le Parc Jean-Drapeau – souffrent d'une crise d'identité depuis la fermeture officielle de l'exposition en 1967.

Montréal, refusant de laisser aller le miracle de l'Expo, a maintenu les lieux en activité pendant quelques années, en tant que Terre des Hommes. La section de la Cité-du-Havre a cependant été rapidement démantelée, et en conséquence, l'Expo Express, privé de ses rails, a été entreposé sur le pont entre les deux îles. 1976 a amené les épreuves d'aviron des Jeux Olympiques sur une île Notre-Dame autrement abandonnée et 1980 a amené les Floralies. L'ancien pavillon américain a perdu sa coquille en acrylique lors d'un incendie en 1976, mais les pavillons sur l'île Sainte-Hélène ont opéré pendant l'été jusqu'en 1981. Au début des années 90, seule une poignée des structures d'origine existaient encore.

En un sens, Expo 67 a été victime de son propre succès. Tant de promesses et d'estime de soi avaient été générées en l'espace de six mois que l'on peut pardonner à ceux qui l'avaient vécue de ne pas vouloir que l'expérience Expo finisse.

Les événements récents et réguliers au Parc Jean-Drapeau, tels que des méga-concerts et des courses automobiles, ont endommagé la zone et contrastent de manière marquée avec ce qui est désormais censé être un parc naturel. Des restes d'Expo sont encore éparpillés et des sections des îles incluant la Place des Nations et la pointe nord-est de la Ronde sont tombés en désuétude.

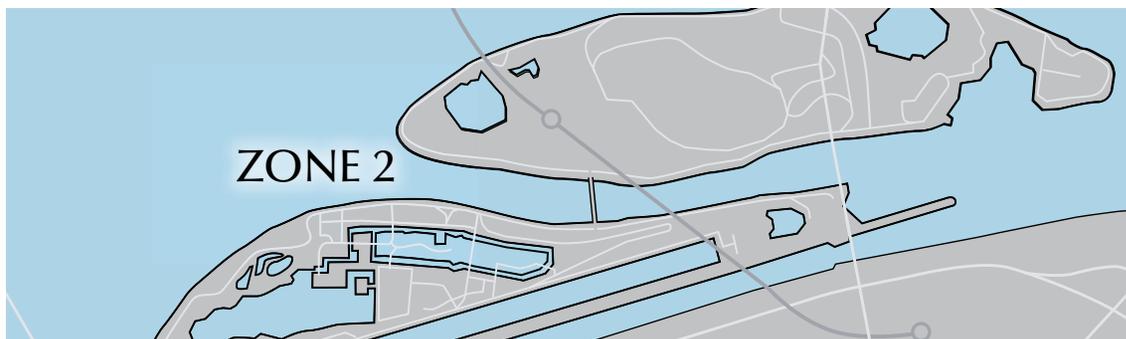
Le parc d'attraction de La Ronde est aujourd'hui géré par des intérêts privés sous un contrat de location de 99 ans; cependant, les deux îles appartiennent toujours à la Ville. Il s'agit là d'un avantage considérable et provient du même type de raisonnement que celui qui a mené à la création des îles. Lorsque la Ville accepta de construire l'exposition au milieu du fleuve Saint-Laurent, sa décision n'était pas seulement créative : elle a permis d'éviter de manière efficace le coût d'expropriation et la spéculation immobilière qui ont rendu difficile ou entravé l'organisation d'autres expositions. Aujourd'hui, la ville de Montréal dispose de tout le terrain nécessaire à la tenue d'une autre exposition.



En 1976, un feu a détruit la coque acrylique de la Biosphère.



La ville a récemment signé un contrat de location de cinq ans pour garder le Grand Prix automobile sur l'île Notre-Dame.



Zone 2 • Aménagement et usage

Les planificateurs d'Expo 67 ont décidé – avec raison, à l'époque – de répartir les pavillons nationaux à travers les deux îles et d'éviter une ségrégation des thèmes ou pays dans des zones spécifiques. Il serait éventuellement désirable cette fois-ci de consacrer une île aux expositions thématiques et l'autre aux pavillons nationaux. Ce raisonnement se base en partie sur la volonté actuelle de faire de ces îles, en particulier de l'île Sainte-Hélène, un parc - un concept qui pourrait être incorporé à l'exposition et mis à profit par la suite.

ÎLE SAINTE-HÉLÈNE : Un tiers de cette île était déjà un parc avant et durant Expo 67. Comme sa sœur de l'autre côté du canal, elle est actuellement un mélange confus d'espaces verts, routes pavées et de terre, et de structures restant d'Expo. La Biosphère, en fait le squelette de l'ancien pavillon américain, a été rénovée en 1995 mais montre à nouveau des signes de détérioration. Il n'en reste pas moins qu'elle est considérée comme un symbole et pourrait être soit remodelée, soit recouverte à nouveau pour l'exposition.

L'île Sainte-Hélène conviendrait admirablement bien à l'aspect environnemental, horticole et exploratoire de l'exposition. Un concept adapté à cette zone pourrait être basé sur Gaïa – la notion de la Terre en tant qu'immense organisme dont nous faisons partie intégrante. Un nouveau dôme géodésique, fait d'une sphère totale et plus grande que l'actuelle Biosphère pourrait s'avérer un nouveau défi architectural et un nouveau symbole pour la ville. Il pourrait aussi être conçu entièrement autour du développement durable environnemental et utiliser suffisamment d'éco-technologie pour s'auto-entretenir.

Les structures, zones piétonnières, bassins et fontaines seraient lisses et biologiques, évitant les lignes dures ou les angles abrupts. Les bâtiments thématiques pourraient être reliés par des minirails silencieux et des canaux tranquilles et le visiteur de l'exposition serait encouragé à explorer la beauté naturelle de l'île.



Une option pour le futur de l'île Sainte-Hélène ? Le Projet Eden, en Cornouailles, Angleterre, à renommée internationale. (CC/GNU)



Une sphère géodésique complète. Les structures géodésiques sont les seules connues dont la résistance augmente avec la taille. Source : David Levinson (CC/GNU)



MONTREALAIS (CCNU)

L'ÎLE NOTRE-DAME : Cette île, l'île des nations, serait la plus animée des deux et pourrait constituer la zone officielle d'une exposition reconnue du BIE. Si le Casino Montréal était relocalisé, ses locaux actuels pourraient être utilisés comme le centre administratif pour Expo 17, laissant le reste du terrain aux pays participants, le Canada et ses provinces & territoires inclus. Les canaux existants pourraient être étendus vers la pointe nord-est de l'île et reliés au bassin à aviron afin de permettre la navigation autour des pavillons et le long de l'île Notre-Dame. Une vie nocturne vibrante pourrait aussi être offerte là et les pavillons nationaux seraient encouragés à offrir leurs propres spécialités culinaires et artistiques.

LA RONDE : Tel que mentionné précédemment, le parc d'attraction de La Ronde devrait être redessiné selon les lignes d'une exposition internationale, i.e., plus comme un parc à thème. La marina pourrait être étendue et toute portion de terrain en friche utilisée. La ville pourrait également étudier la possibilité d'un partenariat plus poussé avec l'exploitant actuel de la Ronde de même qu'encourager d'autres partenariats qui pourraient participer à l'amélioration de la zone.

Obstacles

L'entretien du Parc Jean-Drapeau repose actuellement sur les fonds provenant d'une variété d'événements. Tout changement à la situation actuelle, et plus particulièrement le démantèlement du circuit Gilles-Villeneuve, pourrait affecter la capacité du parc à financer ses opérations et probablement aussi le tourisme. Une relocalisation du circuit – et éventuellement du casino – devrait être entreprise bien avant la tenue d'Expo 17, qui devra être planifiée de manière à garantir l'autonomie financière des îles, une fois l'exposition terminée.

La situation de La Ronde demeurera également incertaine tant que les détails de son contrat de location et les plans d'avenir de l'actuel exploitant ne seront examinés en détail.



Un futur pour la jetée Bickerdike et le Casino ? A l'exemple de Canada Place à Vancouver, un terminal pour navires peut être combiné avec d'autres commodités. Sources : Société du Havre, Canada Place Corporation

Solutions

La revitalisation de la rive Sud-Ouest (Zone 1) pourrait offrir une solution à plusieurs des problèmes cités ci-dessus.

COURSES AUTOMOBILES : L'actuel circuit Gilles-Villeneuve, tout défi qu'il représente, ne peut être modifié davantage afin d'offrir un circuit à vitesse plus élevée ou un circuit plus long. Il est confiné aux bords de l'Île Notre-Dame. En même temps, il serait impossible et irréaliste d'assainir la totalité de la Rive Sud-Ouest de Montréal pour la ramener à des standards résidentiels. Certaines zones devront dépendre d'une gestion du risque et/ou d'utilisations qui ne nécessiteront pas une excavation poussée. De telles zones seraient idéales pour une course automobile. Plutôt que de faire entrer de force un circuit sur une île, les planificateurs auraient la possibilité de modeler le circuit Gilles-Villeneuve pour accommoder une variété de championnats, étendant possiblement ainsi la saison des courses. Pendant Expo 17, pour rester fidèle à l'aspect

« vert » de l'événement, des courses spécifiques pourraient avoir lieu en utilisant des formes alternatives de véhicules de course, tels des prototypes à hydrogène pur ou à piles à combustible.

MÉGA-ÉVÉNEMENTS : Une fois le circuit relocalisé, la section nord-est de l'Île Notre-Dame – éventuellement pendant mais très certainement après l'exposition - pourrait être utilisée pour des concerts et événements similaires. Ceci préserverait la majorité de l'Île Sainte-Hélène dans un état de parc naturel tout en conservant la pointe ouest de l'Île Notre-Dame en tant qu'aire de pique-nique et zone de baignade. Une autre option pourrait être de préserver une plus grande part des deux îles et relocaliser les "méga-événements" vers une zone inutilisée, à la pointe est de La Ronde.

CASINO : Loto Québec a déjà examiné plusieurs options pour relocaliser le Casino de Montréal qui nécessiterait de combiner ses opérations avec d'autres aménagements pour demeurer compétitif.*

Si le trafic de conteneurs peut être préservé au niveau du sol, le casino pourrait déménager dans un nouveau complexe à plusieurs étages, construit sur la jetée Bickerdike. Si le trafic de conteneurs peut être relocalisé plus en aval, Bickerdike pourrait être converti en un terminal de bateaux de croisière – amenant les touristes directement au casino. Cependant, quelque soit le scénario, il nécessitera



Course du futur : Une voiture de sport de chaîne électrique. Les véhicules électriques sont récemment devenus suffisamment puissants pour prendre les circuits d'assaut. Source : AC Propulsion

* En 2006, 59 pour cent des revenus des casinos à Las Vegas provenait de sources autres que les jeux, comme le magasinage et les spectacles. Les Casinos sur la côte est, en particulier Atlantic City, ont récemment connu un déclin des revenus et se restructurent activement pour intégrer des lieux de spectacle et autres installations.



des négociations délicates avec le Port de Montréal, qui gère jusqu'à 300.000** tonnes de cargaisons par an à Bickerdike et a déjà été approché avec des plans de développement variés par le passé.

Si le casino demeure sur l'Île Notre-Dame, il pourrait éventuellement s'agrandir après la relocalisation du circuit Gilles-Villeneuve. Pendant Expo 17, le casino devra cependant rester isolé des pavillons durant le jour, devenant l'une des attractions majeures à la fermeture des expositions en soirée.

CIRCULATION : Les transports vers la jetée Bickerdike, de même qu'à la Cité-du-Havre et aux îles, seraient assurés par l'Expo Express. Ceci permettrait un meilleur usage des zones actuellement réservées au stationnement sur les îles, tout en réduisant la circulation de manière significative le long de l'Avenue Pierre-Dupuy.

LA RONDE : La pression d'une exposition internationale serait un amplificateur économique évident pour La Ronde, qui a réalisé un surplus lors d'Expo 67 et a permis de compenser les coûts de l'exposition. La ville de Montréal voudra peut-être engager des négociations avec Six Flags International – l'exploitant actuel de La Ronde – dès que

possible. Selon le résultat de ces négociations et les conditions de location actuelles, Montréal pourrait soit reprendre le contrôle de La Ronde ou engager un partenariat permettant à Six Flags de partager une portion des coûts de mise à niveau du parc et d'installation des stations pour l'Expo Express.

Le Cirque du Soleil, fondé et basé à Montréal, pourrait également se montrer intéressé par La Ronde. L'annulation récente du projet du Bassin Peel – une entreprise commune entre le Cirque du Soleil et le Casino de Montréal – a été une déception pour les deux parties, de même peut-être pour la ville de Montréal et son front portuaire. La présence permanente du Cirque du Soleil à La Ronde représenterait une opportunité prestigieuse pour le Parc Jean-Drapeau.

Si le Casino de Montréal demeure à son emplacement actuel, le Cirque du Soleil pourrait faire partie d'une éventuelle expansion sur l'Île Notre-Dame. Dans les deux cas, Expo 17 serait le coup d'envoi idéal pour une telle aventure – dans la même lignée, peut-être, qu'Expo 86 à Vancouver, qui a présenté au monde un Cirque du Soleil alors en émergence.



(Haut) Pendant l'Expo, des attractions uniques telles le Gyrotron ont fait de La Ronde un parc d'attractions de classe mondiale.

(Ci-dessus) La présence du Cirque du Soleil au Parc Jean-Drapeau serait une opportunité prestigieuse pour la ville et les îles.

** Une récente initiative, HwyH20, espère presque doubler le trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent, en augmentant principalement le transport de conteneurs en provenance d'Asie.

ZONE 3

Le Vieux-Montréal

Historique

Le Vieux-Montréal est non seulement sans conteste la section historique la plus connue de la ville, mais elle évolue aussi vers une communauté de résidences permanentes. Ceci a récemment donné naissance à des tensions entre les résidents de condominiums et les intérêts commerciaux, plus particulièrement ceux des exploitants touristiques.

Les rues étroites et les allées du Vieux-Montréal ont été dessinées et aménagées bien avant l'avènement des véhicules à moteur et n'ont jamais été conçues pour porter le poids de la circulation moderne qui envahit le quartier, en particulier du printemps à l'automne. Même ceux qui accueillent avec bienveillance cette invasion touristique d'un point de vue économique – les propriétaires de restaurants et d'hôtels – commencent à en ressentir les effets négatifs. Les bâtiments historiques et les trottoirs s'érodent sous la circulation et la pollution, et divers établissements sont mis en jeu par la qualité réduite de l'air, les embouteillages et le bruit créé par les véhicules. Il est largement admis qu'il est nécessaire de trouver une solution pour préserver l'aspect historique et résidentiel du Vieux-Montréal sans affecter le tourisme.



CLYDURE



CLYDURE



DENIS TREMBLAY

Le charme du Vieux-Montréal est de plus en plus compromis par la présence des voitures.



CLYDURE

Le caractère historique du Vieux-Montréal en fait une zone d'interdiction automobile idéale.



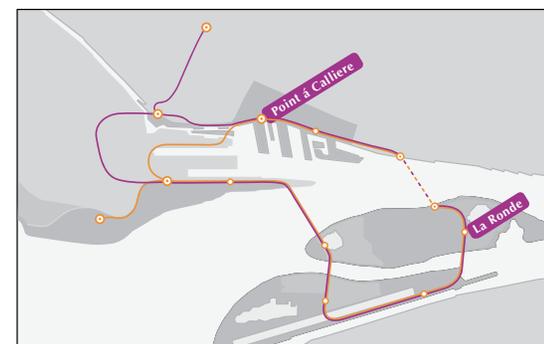
Zone 3 • Aménagement et usage

Même s'il ne fait pas officiellement partie du périmètre proprement dit de l'exposition, le Vieux-Montréal pourrait être étroitement lié à Expo 17.

Un nouvel Expo Express circulerait depuis le Vieux-Montréal jusqu'à la Ronde, en desservant la Cité du Havre et les îles. La traversée du fleuve entre la Ronde et le Vieux-Montréal s'effectuerait par un traversier à haute vitesse (AquaTram), complétant ainsi la boucle.

Le Vieux-Montréal fonctionnerait comme une zone tampon pour Expo 17, absorbant les visiteurs lorsqu'ils viendront des îles à la recherche de rafraîchissements et d'un changement de rythme. Chaque exposition, Expo 67 y compris, a rencontré des difficultés à proposer des concessions et installations sanitaires adéquates. Intégrer le Vieux-Montréal à l'exposition soulagerait non seulement la congestion sur les îles, mais générerait également des revenus touristiques supplémentaires pour d'autres quartiers de la ville et encouragerait éventuellement certains visiteurs à prolonger leur séjour à Montréal.

Il serait nécessaire de commencer la planification pour le Vieux-Montréal bien avant l'exposition, du fait que l'option essentielle de cette zone – et possible solution aux embouteillages et à la pollution de l'air – serait le retrait permanent de la circulation de véhicules motorisés de la zone tampon prescrite. Les taxis et autres véhicules de service dans cette zone opéreraient par calèche et/ou d'autres moyens de transport alternatifs. S'il advenait que la fréquentation d'Expo augmente, d'autres zones pourraient être interdites à la circulation pendant l'exposition, en particulier si l'autoroute Ville-Marie est couverte et dérivée selon les suggestions décrites dans Vision 2025.



L'Expo Express relierait le Vieux-Montréal directement à l'exposition.



Les fenêtres de la station de métro Champs-de-Mars sont l'oeuvre de l'artiste bien connue Marcelle Ferron. Source : Montréalais (CC/GNU)

Obstacles

Les zones piétonnières ont peu de chances d'être acceptées à moins qu'une alternative de transport ne soit offerte pour rivaliser avec la commodité de posséder une voiture. De plus, les résidents et propriétaires de bureaux à l'intérieur de la zone tampon pourraient ne pas apprécier d'être séparés de leurs véhicules. Les établissements commerciaux qui dépendent de livraisons et/ou autres activités régulières pourraient également se sentir mis en péril par une zone sans voitures.

Solutions

Une planification concertée et un investissement en transports collectifs, en plus de pistes cyclables et piétonnières supplémentaires dans et autour du Vieux-Montréal seront essentiels. L'autoroute Ville-Marie devrait être recouverte et la circulation déviée de la zone tampon. Un accès étendu et strictement piétonnière depuis la station de métro Champ-de-Mars jusqu'au cœur du Vieux-Montréal serait également nécessaire.

Une zone de stationnement sécurisée près de la zone tampon pourrait être nécessaire pour les résidents et les gens d'affaires. Des permis spéciaux seraient attribués pour les services de livraison et des horaires spécifiques réservés à la circulation motorisée. Un plan d'intervention devrait être prévu pour les cas d'urgence.

Une fois la zone tampon établie et acceptée, elle devrait augmenter le potentiel touristique et graduellement compenser toute dépense initiale et inconvénient créés par son aménagement.

Des exemples effectifs de zones interdites à la circulation peuvent être aujourd'hui trouvés dans et autour de grandes métropoles, depuis celles qui n'ont jamais autorisé de circulation motorisée, à des zones urbaines existantes ou nouvelles qui ont été planifiées en conséquence. En comparaison avec d'autres villes de sa catégorie, Montréal accuse en fait un retard et doit prendre en compte la situation afin de préserver – et possiblement étendre – sa base touristique.*

* Depuis le 16 août 2006, la Ville de Montréal a mis en place une Charte du piéton, dont l'objectif est de faire de Montréal une ville plus sécuritaire.



Exemples contemporains de zones piétonnières.
 L'ex-quartier des distilleries de Toronto (ci-dessus) est
 un site historique qui s'étend sur plus de 13 acres.
 Sources : Distillery Historic District, Vauban.de,
 Geoffrey George, E Rauch

CCO/NU

CCO/NU



L'Expo Express fait un tour d'essai avant l'exposition

Expo Express – Historique

Les visiteurs d'Expo 67 ne savaient pas que les trains qui les transportaient des îles à la péninsule étaient entièrement contrôlés par ordinateur. L'Expo Express était le premier système de transit entièrement automatisé en Amérique du Nord. Pendant l'exposition, huit trains, composés de six wagons chacun, ont transporté 44 millions de passagers sans incident.*

Une exposition mondiale est une célébration de la nouvelle technologie et l'Expo Express, contrôlé par ordinateur, était une merveille de technologie en 1967. Cependant, le parcours de 5,2 kilomètres entre la Cité-du-Havre et La Ronde nécessitait la traversée des eaux tumultueuses du Saint-Laurent trois fois, en plus de chevaucher la voie maritime le long de l'Île Notre-Dame. Au vu des circonstances, et après de nombreux débats, il fut décidé que les visiteurs ne se sentiraient pas à l'aise de voyager sur des train-fantômes automatisés atteignant la vitesse de 80 km/h. Des "conducteurs" furent alors postés dans des cabines à l'avant du train, et l'une des innovations technologiques de l'Expo passa ainsi inaperçue aux yeux du grand public.

Après l'exposition, malgré les efforts de ses ingénieurs et de la ville de Montréal, l'Expo Express a finalement été démonté pour finir à la casse. Les wagons étaient conçus sur une base identique à ceux du système de métro de Toronto, mais la largeur des rails de l'Expo Express avait été modifiée au "standard" international pour un éventuel usage sur les lignes interurbaines des chemins de fer nationaux (CN) entre Montréal et Deux Montagnes. Le CN était déjà déficitaire sur cette ligne, et ne vit pas quel avantage il y aurait à dépenser des millions pour adapter ses quais paliers et ses stations pour accommoder les portes plus hautes de l'Expo Express. De multiples tentatives furent entreprises pour vendre les trains ailleurs, mais le temps de localiser d'éventuels acheteurs, ainsi que la taille et l'âge des systèmes dans les voitures de contrôle avaient été rendus obsolètes par la technologie à semi-conducteurs - rendant l'achat ou la mise à niveau technique de l'Expo Express de moins en moins pratique.

Le destin de l'Expo Express est une annale dans l'histoire de la ville que Montréal ne souhaiterait

pas reproduire. Il faut cependant souligner que l'approche prédominante en Amérique du Nord envers les transports collectifs a constitué le plus important facteur ayant contribué à la disparition de l'Expo Express. Il n'y avait simplement pas de marché et pas d'opposition publique à sa destruction. L'Expo Express n'est pas le seul exemple de système de transport collectif à être mis au rebut après une exposition mondiale, ou, plus communément, à être remplacé par l'automobile et un réseau de voies rapides. Aujourd'hui encore, presque quarante ans plus tard, le concept des transports collectifs est en débat dans de nombreuses municipalités.

Après Expo 67, il a fallu presque deux décennies pour qu'un système de transit de masse entièrement automatisé à grande échelle réapparaisse en Amérique du Nord et c'est peut-être sans surprise que cette technologie ait réapparu lors d'une exposition internationale, celle d'Expo 86 à Vancouver. Le Skytrain de Vancouver est propulsé par induction linéaire et est le plus long système acéphale à roues en fer au monde. Bien que de fabrication coûteuse, il est l'un des systèmes les plus fiables.

* Un léger déraillement a eu lieu un mois après le début de l'exposition, mais a été réglé en moins d'une heure.



ROBERT CHEW, COM IN PALMER ECKHART

Le Vancouver SkyTrain est le plus grand système automatisé au monde. Les réseaux de tramway modernes peuvent desservir des zones urbaines/banlieues simultanément en utilisant des voies ferrées existantes.

Expo Express 2017

Le rapport Vision 2025 propose déjà de multiples exemples d'un système léger sur rail pour desservir le Vieux-Port et le Parc Jean-Drapeau. Bien que la ligne proposée utiliserait les rails existants le long du Vieux-Port et suivrait le corridor de l'Expo Express original vers les îles, Vision 2025 suggère de traverser le canal Le Moyne par-dessus la Passerelle du Cosmos plutôt que d'utiliser l'ancien Pont des Îles. Il est présumé que c'est pour permettre un arrêt à la Biosphère sur l'Île Sainte-Hélène et au Casino sur l'Île Notre-Dame. Dans l'intérêt d'une exposition, cependant, et en tenant compte d'une éventuelle relocalisation du Casino, il serait plus légitime de retracer la totalité de la route de l'Expo Express original, i.e., directement par-dessus le Pont des Îles, puis vers l'est le long de l'Île Notre-Dame, puis traverser à nouveau vers La Ronde. Bien que les rails aient été retirés de l'Île Notre-Dame pour laisser place au bassin olympique, le pont vers La Ronde est toujours intact. La nouvelle ligne pourrait se terminer près de l'ancien site d'entretien de l'Expo Express sur l'Île Sainte-Hélène, où l'AquaTram, un traversier haute vitesse semblable au Seabus de Vancouver, traverserait le fleuve et joindrait la section portuaire d'un système sur rail léger dans le Vieux-Montréal.

La conception en aller-retour de la ligne de l'Expo Express, et le manque de connexion directe avec le centre-ville constituaient les deux désavantages majeurs du tracé original de l'Expo Express. Les passagers désirant retourner vers Montréal par l'Expo Express, en particulier depuis La Ronde, devaient se rendre tout le long jusqu'à la Cité-du-Havre, puis monter à bord d'un bus à la Place d'Accueil. L'autre option consistait à descendre à l'Île Sainte-Hélène et embarquer sur le Métro. Dans les deux cas, le visiteur d'Expo devait rebrousser chemin, changer de mode de transport, et payer un frais supplémentaire pour revenir vers la ville.

Le nouvel Expo Express se rendrait au cœur de Montréal et opérerait selon une configuration à la fois linéaire et en boucle, permettant aux passagers de retourner en ville via l'AquaTram depuis La Ronde ou par système sur rail léger via la Cité-du-Havre. Comme mentionné précédemment, cette boucle intégrerait le Vieux-Montréal dans l'exposition, tout en dispersant les embouteillages sur les îles. Elle permettrait également aux visiteurs de l'exposition de se promener à travers la ville et d'explorer les magasins et restaurants plutôt que d'être confinés au périmètre de l'exposition.

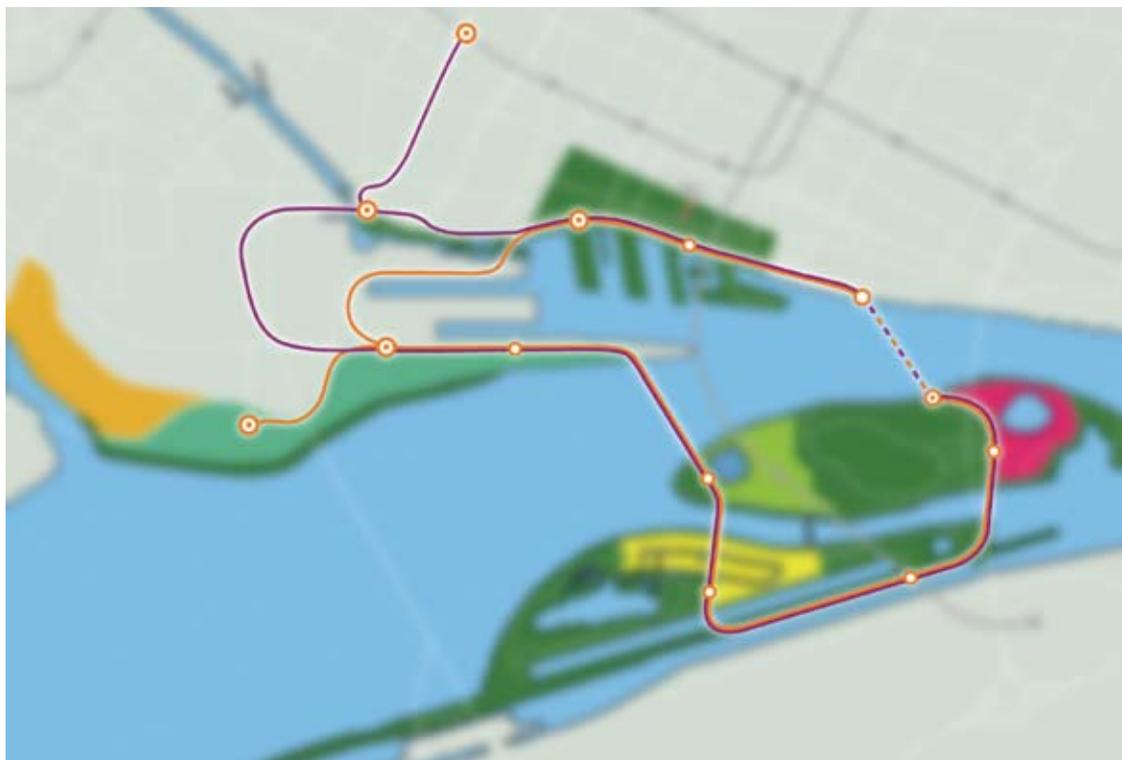
Qu'un système sur rail léger conventionnel soit adéquat pour l'exposition elle-même reste à déterminer. Si Montréal attirait au moins autant de visiteurs qu'Expo 67, un système sur rail léger aurait sans doute besoin d'être modifié pour comporter plus de wagons et/ou atteindre de plus hautes vitesses. Il faut également garder à l'esprit qu'un système de transit de style tramway requiert normalement des conducteurs traditionnels et peut ainsi devenir plus coûteux à opérer sur le long terme.

De tels défis de conception sont cependant appropriés pour une exposition internationale. Des études sont déjà en cours avec des trams entièrement automatisés, même si l'implémentation est à ce jour limitée. La France a installé à Bordeaux un système de trams à niveau du sol qui fonctionne sur un troisième rail de même que sur caténares.



Assurant la traversée de l'Anse de Burrard depuis 30 ans, le Seabus de Vancouver nécessite seulement deux bateaux et a été hors-service seulement une fois dans toute son histoire

Une solution possible pour traverser le Saint-Laurent depuis La Ronde jusqu'au Vieux-Montréal serait le SeaBus tel qu'il fonctionne à Vancouver. En service depuis 1977, le service de bus maritime ne nécessite que deux bateaux qui se croisent aux heures de pointe et alternent en soirée ou pendant les fins de semaine. L'entretien est effectué sur l'un des navires pendant que l'autre est en service. Traversant l'anse de Burrard toutes les 12-15 minutes les jours de semaine, et en service continu depuis presque trois décennies, le Seabus a été brièvement hors service seulement une fois dans son histoire, établissant un ratio de fiabilité sans précédent de 99.9%.



Une option de transport pour la digue Bickerdike et le Technoparc. Tel que le démontre le Cargo Tram de VW, les systèmes sur rails légers peuvent transporter plus que de simples passagers.
Source : Gläserne Manufaktur

Le nouvel Expo Express relierait directement le site de l'exposition et la ville. En utilisant une disposition en boucle aussi bien qu'en ligne, le système peut être modulé aux besoins saisonniers et événements spéciaux.



Un tram à Pointe-Saint-Charles. Les systèmes sur rails légers faisaient autrefois partie du quotidien de Montréal.

Sommaire

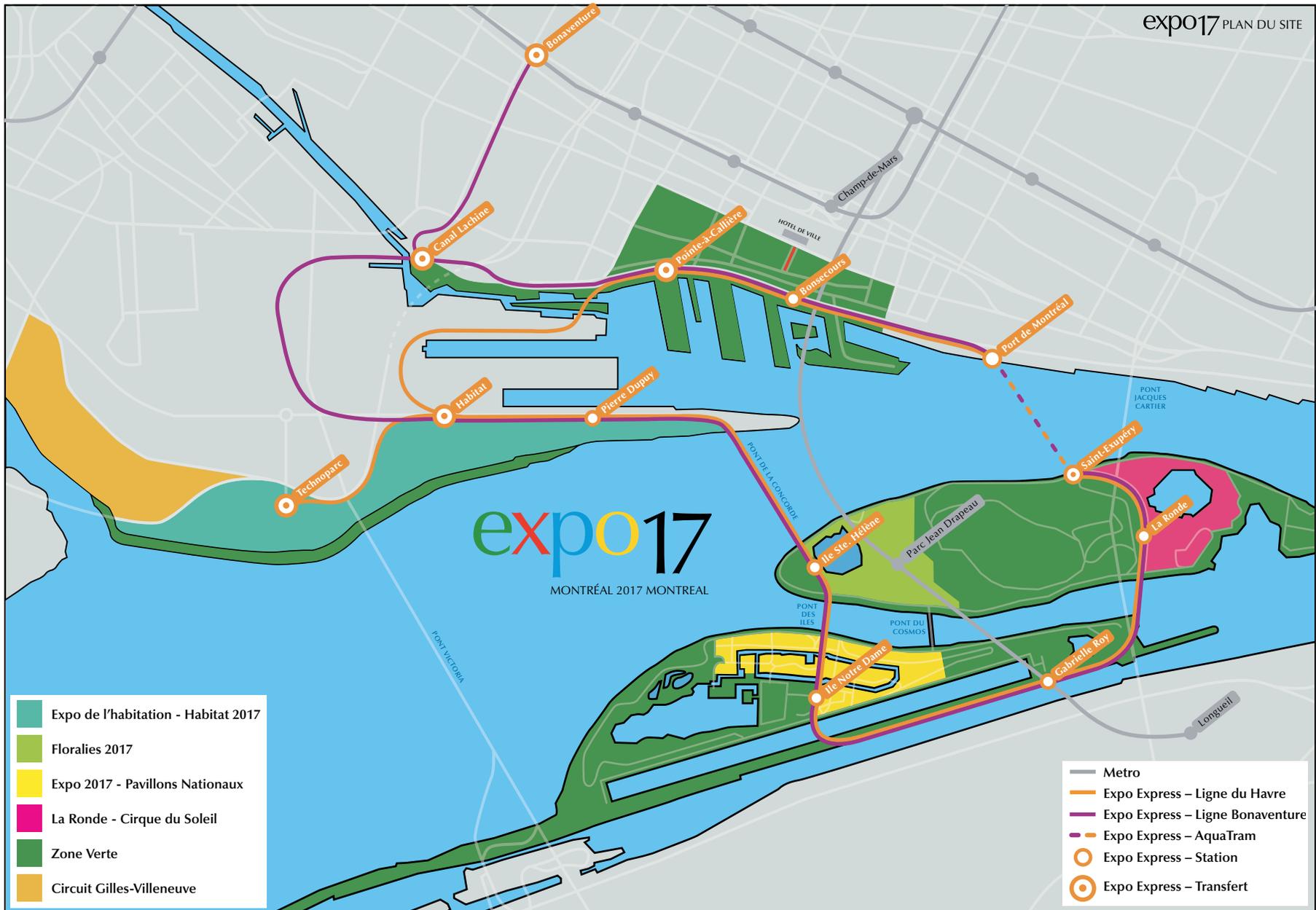
Tout comme son prédécesseur, le nouvel Expo Express pourrait offrir une unique opportunité d'introduire une innovation technologique dans les transports collectifs. À l'inverse de son prédécesseur, la technologie du nouvel Expo Express serait montrée au grand jour et au monde entier plutôt que d'être cachée et le système lui-même deviendrait une part importante de l'infrastructure de transport collectif existante de Montréal. Le nouvel Expo Express pourrait également offrir l'occasion, à travers son assemblage et son entretien, de revitaliser les ateliers ferroviaires et l'économie locale de Pointe-Saint-Charles.

Pendant Expo 17, une attention spéciale devrait également être donnée à toute autre forme de transport propre. Ceci inclurait des aires de stationnement et d'amarrage sur le site de l'exposition, de même que des réductions sur le tarif d'entrée à tous les visiteurs arrivant à l'exposition grâce à des moyens de transport alternatifs et respectueux de l'environnement.



CITADIS MANUFACTURED BY ALSTOM TRANSPORTATION

En utilisant un troisième rail spécialement conçu au lieu de câbles aériens, le système de tram Citadis à Bordeaux préserve le caractère historique de la ville. Hors des limites de la ville, le tram revient à la puissance conventionnelle des caténaires.



Cet exemple présente une exposition hybride comprenant trois expos de plus petite ampleur (habitation, horticole et reconnue). Il est présumé les points suivants :

- Le complexe original Habitat 67 est inclus dans la communauté générale Habitat 2017 (exposition de l'habitation); il ne ferait cependant pas partie du périmètre officiel de l'exposition.
- L'île Sainte-Hélène abriterait l'exposition horticole et les pavillons thématiques à l'une de ses extrémités, et le parc d'amusement de la Ronde, à l'autre.

- L'île Notre-Dame abriterait les pavillons nationaux et autres structures qui formeraient un périmètre de 25 hectares, correspondant au site officiel de l'exposition reconnue.
- Le circuit automobile Gilles-Villeneuve est placé sur l'une des zones potentielles suggérées dans cette proposition.

- L'Expo Express serait un système sur rail léger avec des voies conventionnelles, des ronds-points sur terre et un traversier haute-vitesse (AquaTram) pour traverser le Saint-Laurent. Si le budget le permet, la ligne Bonaventure pourrait desservir le Technoparc. Un important réseau de pistes cyclables (non indiqué sur ce plan) mènerait également au site de l'exposition.

PARTIE 3

Après l'Exposition



Un moment tranquille entre méga-événements. Après Expo 17, l'Île Sainte-Hélène pourrait être transformée en un Projet Eden Nord-Américain.

Le temps du gaspillage des pavillons et des systèmes de transport jetables est révolu. Toutes les structures construites pour Expo 17 devront être mises à bon usage après l'exposition. En fait, ceci pourrait bien devenir un élément essentiel de toute candidature qui serait acceptée par le BIE.

Le nouvel Expo Express, bien sûr, compterait parmi les améliorations permanentes apportées à l'actuel réseau de transport de Montréal. La disposition en boucle de l'Expo Express et l'usage de plateformes de connexion et de rond-points lui permettra aussi d'être facilement modulable aux besoins en transport saisonniers ou en fonction d'événements spéciaux.

Les îles, incluant les structures qui y demeureront après l'exposition, pourraient devenir un parc et un centre de loisirs permanent. Les grands événements devraient être soigneusement contrôlés et concentrés en une zone ainsi que suggéré précédemment. La ville pourrait aussi encourager l'utilisation continue des îles en offrant un nombre d'activités pendant l'hiver. La marina à La Ronde pourrait rester ouverte pendant l'été et les engins motorisés privés seraient de préférence bannis des deux îles.

Habitat 2017 demeurerait un modèle de communauté sur la Rive Sud-Ouest et continuerait à se développer au fur et à mesure que de nouvelles parcelles de terrain seraient assainies et développées. Le cœur du Vieux Montréal resterait fermé aux véhicules motorisés et pourrait servir de prototype à la réduction de la congestion automobile dans d'autres zones.



HSE TURNING TORSON © PIERRE MENSI

La rive sud-ouest, après Expo 17 ?



TILE CMH4

À Pointe-Saint-Charles, un nouveau circuit automobile et des ateliers d'entretien pour l'Expo Express, de même qu'une expansion du Technoparc et du complexe Habitat, pourraient entraîner la création de logements et emplois dans une multitude de secteurs.



PAUL REHBERG (CCQNU)



CLASERNE MANUFACTUR



WILLIAM PLATER (CCQNU)



TECHHOUSING



Conclusion

En dépit d'une formidable opposition, le maire de Montréal et les planificateurs d'Expo 67 redéfinirent le concept de l'exposition internationale du XXI^{ème} siècle. À toutes les étapes de la planification et de la construction, ils débattirent et ré-évaluèrent le propos ultime d'une exposition internationale. Même le terme de "foire" fut rayé de leur vocabulaire, résultant en l'adoption du terme aujourd'hui généralisé "expo." Les efforts infatigables du maire et de l'équipe d'Expo 67 eurent pour résultat l'une des expositions les plus originales et réussies – et vraiment internationales – de tous les temps. Aujourd'hui encore, des gens du monde entier, dont bon nombre n'étaient même pas nés en 1967, sont fascinés par Expo 67. Au moment de la rédaction de ces lignes, une recherche sur Internet avec le mot clé "Expo 67" génère des milliers de réponses et offre une myriade de sites web dédiés à l'exposition internationale de Montréal.

Le succès d'Expo a souvent été attribué au facteur "Bonne-sensation" ("feel-good" factor) de 1967, the Last Good Year, comme l'auteur Pierre Burton l'a décrit. Cependant, l'année 1967 n'était pas

moins tumultueuse que de nos jours. L'Amérique était engagée dans la Guerre Froide avec l'Union Soviétique, et s'engagea dans une guerre réelle avec le Viêt-Nam. La prolifération nucléaire était hors de contrôle et des abris-anti-atomiques étaient creusés dans les jardins des banlieues. Et non seulement les relations entre le Canada et les États-Unis étaient-elles à leur plus bas de tous les temps, mais le Canada lui-même semblait sur le bord de la rupture. Lorsque l'idée de célébrer le centenaire du pays fut lancée quelques années auparavant, elle fut accueillie principalement avec de l'apathie et du ridicule. Le Canada n'était apparemment pas d'humeur à célébrer – pas plus que le reste du monde.

On peut raisonnablement spéculer que Expo 67 a fait briller une lueur d'espoir dans un horizon prédominé par le gris ; que pendant six mois le monde pouvait se voir offrir une différente perspective, voire même un avenir ; que des superpuissances rivales pouvaient être placées l'une en face de l'autre avec pour seule séparation le canal Le Moyne et être intimement connectées entre-elles par un minirail transportant des millions de visiteurs de tous les points du globe.

Et Montréal, relativement méconnue en ce temps, a relevé le défi que la ville de Moscou* avait précédemment abandonné comme étant au-dessus de ses forces : organiser la plus ambitieuse et la plus réussie des expositions que la monde avait jamais vue.

C'était il y a quarante ans. Cependant, même un coup d'œil rapide aux affaires actuelles nous dirait qu'il est temps pour un nouveau changement de paradigme. Temps à nouveau pour que Montréal s'ouvre au monde et redéfinisse l'exposition internationale du XXI^{ème} siècle.

expo17
MONTRÉAL 2017 MONTREAL

* Expo 67 avait initialement été attribuée à l'Union Soviétique en 1960 mais fut annulée par le Kremlin deux ans plus tard.



Contacts et Remerciements

expo17

Case Postale 83592
Succursale Garnier
Montréal, QC, Canada
H2J 4E9

P.O. Box 21570
1424 Commercial Drive
Vancouver, BC, Canada
V5L 5G2

www.expo17.ca

info@expo17.ca

Directeur général • Richard P. Barham

Communications • France-Emmanuelle Joly

Texte et recherches • R.P. McIver

Consultants • Yves Jasmin O.C., Bernard Barham

Graphisme et mise en page • Terry Sunderland

Graphisme • Rebecca Davies

Webmestre • Skot Nelson

Relecture • Joan Barratt, Jean Sylvestre

Révision • Yves Jasmin O.C., Terry Sunderland,
Claudia Wunder

Traduction • France-Emmanuelle Joly

Sincères remerciements aux individus et organisations qui ont fourni leur soutien créatif.

Ce document est la propriété d'Expo 17, une entité enregistrée au niveau fédéral établie pour la planification et la promotion d'une exposition internationale au Canada en 2017. Expo 17 n'est affilié ni à la ville de Montréal, ni à aucune autre ville ou organisation. Sauf avis contraire, toutes les photos utilisées dans ce document sont de l'auteur, des archives nationales ou de la Compagnie canadienne de l'Exposition universelle de 1967. Les photos avec la mention CC/GNU sont régies par les licences Creative Commons et/ou GNU, dont les conditions peuvent être consultées sur : http://fr.wikipedia.org/wiki/Licences_Creative_Commons et http://fr.wikipedia.org/wiki/Licence_publique_g%C3%A9n%C3%A9rale_GNU#Les_termes_de_la_GNU_GPL. Tous les autres droits relatifs à ce document sont réservés. Des copies peuvent être obtenues sur demande écrite.