



# MÉMOIRE DU CRE-MONTRÉAL SUR L'AVENIR DU PARC JEAN-DRAPEAU

**DÉPOSÉ LE  
24 SEPTEMBRE 2018**



CONSEIL RÉGIONAL  
**ENVIRONNEMENT  
MONTRÉAL**



Conseil régional de l'environnement de Montréal  
Maison du développement durable  
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
Tél. : 514-842-2890  
Télec. : 514-842-6513  
info@cremtl.qc.ca  
www.cremtl.qc.ca

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal** (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

## TABLE DES MATIÈRES

I - Introduction .....	5
II - Constats qui appellent à un changement de cap majeur .....	7
Transparence et participation citoyenne négligées .....	7
Tenir des événements dans le Parc est un privilège, non un droit .....	7
Une trop grande dépendance financière aux événements majeurs .....	8
Une nature qui peine à trouver sa place dans la vision et les orientations .....	8
Un lien avec le fleuve quasi inexistant .....	9
La place démesurée de l'automobile dans la mobilité et l'aménagement .....	9
Un parc qui n'invite pas suffisamment à la promenade .....	10
Un parc en retard sur la Ville et sur son époque .....	11
III - Recommandations .....	12
1. Modifier les énoncés de mission et de vision de la SPJD .....	12
2. Mettre sur pied une table de concertation composée d'une diversité de représentants de la société civile .....	12
3. Agir sans tarder pour préserver et améliorer la biodiversité du Parc .....	13
4. Établir des balises pour chaque secteur du Parc, afin de mieux encadrer l'aménagement et consolider « l'expérience parc » sur les deux îles .....	13
5. Se doter d'un cahier des charges détaillé pour tout événement et activité organisé dans le Parc .....	14
6. Inciter les grands partenaires actuels à développer des activités et des aménagements vraiment durables .....	14
7. Optimiser l'offre d'activités « légères » aux îles, qui sont compatibles avec l'usage habituel d'un parc, et favoriser les événements de moindre envergure .....	15
8. Réaliser une étude pour le compte de la SPJD qui établisse les revenus/dépenses attribués strictement à l'entretien de base jusqu'à aujourd'hui (faisant abstraction de la tenue des grands événements) et les besoins supplémentaires si nécessaires pour y répondre adéquatement .....	15
9. Supprimer la circulation de transit dans le Parc .....	15
10. Se doter d'un Plan de mobilité intégrée pour réorganiser l'offre de services de mobilité et les déplacements dans le Parc .....	16
11. Compléter le réseau de mobilité active en aménageant une grande promenade panoramique pour piétons et cyclistes le long des berges des deux îles .....	16

## TABLE DES MATIÈRES

12.	Consolider les infrastructures de mobilité durable à chacun des points d'entrée aux îles et en faire de véritables pôles de mobilité durable	17
13.	Établir une Stratégie de conversion des stationnements et l'arrimer au Plan directeur, au Plan de mobilité intégrée et au Plan maître forestier	17
14.	Concevoir des parcours thématiques de promenade	18
15.	Intégrer le Parc dans la trame verte et bleue de la CMM et obtenir du financement de cette instance	18
16.	Mettre en place un partenariat avec une organisation philanthropique pour contribuer au financement de l'aménagement et de l'amélioration de l'expérience du Parc, hors événements	18
17.	Développer un mobilier urbain adaptable et intelligent, qui soit la signature du Parc	19
18.	Développer un centre d'interprétation et d'éducation en agriculture patrimoniale, écologique et sociale	19
19.	Ouvrir un café-terrace au bord de l'eau avec vue sur la ville	19
IV - Conclusion		20
Annexe		21

## I - INTRODUCTION

Depuis une quinzaine d'années, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) demande des consultations publiques sur le Plan directeur du parc Jean-Drapeau et sur sa mise en œuvre. Il s'agissait d'ailleurs de la toute première recommandation que nous présentions, en 2004, dans un document intitulé *Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau, un patrimoine montréalais à protéger*<sup>1</sup>. Il va donc sans dire que nous nous réjouissons qu'enfin, en 2018, cela ait lieu.

Pour réaliser ce mémoire, nous avons consulté et échangé avec nos membres et partenaires afin de considérer le maximum d'enjeux et de faire des recommandations les plus précises possibles.

Pour introduire nos propos et surtout nos recommandations, nous ferons appel à un texte coécrit par Coralie Deny du CRE-Montréal et Dinu Bumbaru d'Héritage Montréal, il y a plus de trois ans (mai 2015), qui traduit bien la lecture que nous faisons de la situation.

### **Parc Jean-Drapeau : Des consultations publiques sur un nouveau Plan directeur, cela presse!**

*Le parc Jean-Drapeau représente un véritable joyau montréalais, encore trop sous-estimé et insuffisamment reconnu, conduisant à des propositions de développement en tout genre. Ce n'est malheureusement pas nouveau et cela est facile à comprendre pourquoi. Ce site est unique par sa situation géographique, au milieu du fleuve face au centre-ville, et comprend un flou urbanistique quant à sa vocation qui laisse libre cours aux idées de projets de développement.*

*Si l'on s'entend pour reconnaître que ce parc abrite un énorme patrimoine naturel, bâti, archéologique et historique, rien ou si peu est fait pour les mettre en valeur et par conséquent pour que la population montréalaise en fasse une de ses destinations de loisir incontournables. Pourtant le métro se rend au cœur de ce parc. Même le Mont-Royal, si couru, n'a pas cet atout. Aussi rappelons que l'île Sainte-Hélène est le premier grand parc démocratique des Montréalais, inauguré en 1874 avant celui du mont Royal (24 mai 1876) et qu'en 2007, 20 ans après que l'administration Doré l'ait fait pour la montagne, la Ville de Montréal a déclaré l'île « site du patrimoine » à l'exclusion de La Ronde, cédée au privé.*

*Plusieurs organismes, dont les nôtres, et des groupes de citoyens se sont beaucoup investis dans les années 2000 pour défendre l'intégrité de ce parc et son maintien comme bien commun. Déjà à l'époque, le site faisait l'objet de convoitise et de bien trop peu de soin. Citons le projet d'hôtel associé au Casino, la construction d'un stationnement en lieu de l'actuelle piste cyclable en rive et le maintien des installations liées aux courses automobiles (clôtures, échafaudages...).*

*Parallèlement à ces enjeux, nous dressions à l'époque plusieurs constats généraux quant aux besoins de protection et de mise en valeur de la vocation « parc » des deux îles qui le constituent. Dans cette perspective, nous avons publié en 2004 un document intitulé « Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau, un patrimoine à protéger », qui visait à informer, sensibiliser et inciter la direction du parc ainsi que les élus de la Ville à poser des gestes pour corriger des années de laisser-aller et de manque de vision globale. Dans cette foulée et pour rendre concrets les points centraux de nos commentaires et recommandations, nous avons même organisé une visite du parc pour les décideurs municipaux.*

<sup>1</sup> Ce document de 2004 a été transmis aux commissaires de l'OCPM en même temps que le présent rapport.

*Pourtant force est de constater que trop peu de choses ont changé depuis une décennie. Tous les projets de développement ou de méga activités sont présentés et analysés à la pièce, les patrimoines sont sous-entretenus et la vocation d'espace vert et bleu public n'est pas mise à l'honneur comme elle le devrait. Tout cela ne fait toujours pas du parc la destination prisée et prestigieuse qu'elle mériterait.*

*Il y a tout juste dix ans, la Société du parc Jean-Drapeau publiait un document « Bilan et perspectives de développement » en vue de l'actualisation du Plan directeur de mise en valeur et de développement du parc Jean-Drapeau datant de 1993. Ce document est resté lettre morte puisqu'aucun nouveau Plan directeur n'a été adopté. Ce n'est pas faute de l'avoir demandé. Avec le nouveau projet de développement qui vient de surgir, il nous apparaît très clair que des consultations publiques sur un nouveau Plan directeur du Parc Jean-Drapeau est nécessaire et urgent.*

*Aujourd'hui, en raison des préparatifs actuels liés au 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal, aux 50 ans d'Expo 67 et au grand lien cyclable mis de l'avant par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans le cadre de son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), nous comprenons qu'il y a là une formidable opportunité pour redonner au parc toute la place qu'il mérite dans la métropole et dans le cœur de la population, un rendez-vous à ne pas manquer. Pour cela, nous avons besoin d'un exercice de consultation sur le plan directeur qui soit public et pour le public et donc réalisé par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).*

*Comme tous les parcs montréalais, rappelons-nous que le parc Jean-Drapeau n'est pas à vendre.*

Nous ajouterons que, puisque bien des principes du Plan directeur de 1993 ne se sont pas traduits par des actions concrètes, l'adoption d'un nouveau Plan directeur doit absolument s'accompagner d'un plan d'action clair, avec l'assurance de sa mise en œuvre et son suivi.

## II - CONSTATS QUI APPELLENT À UN CHANGEMENT DE CAP MAJEUR

### Transparence et participation citoyenne négligées

Depuis de nombreuses années, la Société du parc Jean-Drapeau (SPJD) a administré, fait des choix stratégiques, réalisé des aménagements majeurs, sans que la population ne soit correctement informée et consultée. Pour un lieu aussi emblématique pour la métropole, cela nous apparaît inconcevable d'avoir procédé d'une façon aussi peu démocratique, surtout dans une ville qui a mis en place des processus de consultation efficaces depuis de nombreuses années avec l'OCPM et les différentes commissions de la Ville et de l'Agglomération, et qui a doté plusieurs de ses parcs d'espaces de consultation et d'échanges avec la société civile.

Le projet du Plan d'aménagement et de mise en valeur du secteur sud de l'île Sainte-Hélène (PAMV), dans la forme proposée en 2013, semblait en adéquation avec les orientations du Plan directeur de 1993 (restauration de la Place des Nations, prolongement des promenades riveraines et verdissement du Parc). Malheureusement, le projet en cours de réalisation depuis 2015 a pris une toute autre direction avec le réaménagement et l'agrandissement majeur de l'amphithéâtre, afin d'accueillir jusqu'à 65 000 personnes attendues par Evenko, soit une hausse de 33 % de la capacité. Ces changements se sont faits sans consultations publiques. Compte tenu de leur impact sur le Parc, la société montréalaise aurait été en droit de donner son opinion en amont.

Bien qu'il soit encourageant de noter que le CA de la SPJD accorde désormais une place aux citoyens, il nous apparaît nécessaire et urgent que des gestes forts soient posés pour restaurer la confiance de la population.

### Tenir des événements dans le Parc est un privilège, non un droit

Au cours des dernières décennies, il a souvent été dit et démontré que des promoteurs de grands événements dans le Parc ne posent pas suffisamment de gestes pour intégrer au maximum leurs activités dans le contexte d'un « parc ». Cela a créé beaucoup d'irritants et de déception pour les amoureux de la nature et les usagers du Parc qui s'y rendent pour une promenade, un pique-nique ou une baignade.

On peut comprendre aisément l'attrait que ce lieu magnifique et unique exerce sur les promoteurs d'événements, comme le fait le parc du Mont-Royal de l'autre côté du Fleuve. Il est alors surprenant et incohérent que l'organisation d'événements ne s'accompagne pas automatiquement pour le Parc de critères rigoureux visant à respecter l'intégrité du lieu comme parc et à en préserver la beauté en tout temps.

Tenir des événements dans le Parc devrait venir avec des obligations aussi exigeantes que le requiert la qualité de ce lieu. Bien que des ententes soient déjà conclues avec plusieurs partenaires pour les prochaines années, des améliorations en termes de gestion peuvent toujours être apportées.

Par ailleurs, les promoteurs de grands événements et autres locataires actuels de différents sites du Parc, de par le nombre très important de personnes qu'ils y attirent, leurs opérations et les installations lourdes qu'ils utilisent, font subir des pressions majeures aux infrastructures et espaces verts. Eu égard à la détérioration sans véritable remise en état constatée au cours des précédentes années, nous pouvons en déduire que ces promoteurs ne paient pas le juste prix pour assurer la restauration des sites occupés.

---

<sup>2</sup> [http://www.parcjeandrapeau.com/files/publications/projet\\_amenagement\\_mise\\_en\\_valeur\\_parc\\_jean\\_drapeau.pdf](http://www.parcjeandrapeau.com/files/publications/projet_amenagement_mise_en_valeur_parc_jean_drapeau.pdf)

<sup>3</sup> [http://www.parcjeandrapeau.com/files/publications/rapport\\_annuel\\_2015\\_spjd.pdf](http://www.parcjeandrapeau.com/files/publications/rapport_annuel_2015_spjd.pdf)

## **Une trop grande dépendance financière aux événements majeurs**

La question de la dépendance financière de la SPJD envers les organisations privées qui y tiennent des événements est cruciale. Selon les informations fournies dans le document État des lieux, les revenus de 4,842 M\$ générés par la tenue d'événements comptent pour plus du tiers (38 %) des revenus autonomes de la SPJD, et pour un cinquième (19,6 %) de son budget annuel d'opération.

Cette situation a influencé de façon importante les modes de gestion et le choix des activités déployées sur les îles depuis plusieurs décennies. Dans son document État des lieux, la SPJD reconnaît que « le fait que les investissements majeurs pour le développement du Parc aient été tributaires des grandes célébrations et événements historiques, et que la structure actuelle de financement repose à la fois sur la disponibilité de fonds publics et sur l'achalandage des promoteurs insulaires a plusieurs répercussions ».

De notre point de vue, cette situation nous apparaît intimement liée à un grand nombre d'enjeux que nous dénonçons depuis plusieurs années, notamment la surcharge du réseau de transport collectif les jours d'événements, les irritants auxquels sont exposés les promeneurs même plusieurs semaines avant et après la tenue de certaines activités majeures, la pollution sonore, la pollution visuelle, l'érosion des milieux naturels... autant de nuisances qui dénaturent le Parc. Plus encore, cette dépendance semble avoir poussé la SPJD à aménager le Parc en fonction de la fréquentation du site par une foule immense dans le cadre d'événements ponctuels, au détriment de sa vocation première qui voudrait qu'on priorise plutôt la mobilité et l'expérience des usagers réguliers, la préservation du patrimoine et des qualités paysagères du lieu, et l'entretien des espaces verts et bleus.

Il persiste également une zone d'ombre quant à savoir si les promoteurs paient un montant suffisant à la SPJD afin de compenser les impacts de leurs activités et assurer la remise en état du site. Par exemple, est-ce que la remise en état des terrains (ex. : remplacement de pelouse piétinée) est couverte en totalité par le promoteur ou est-ce à la SPJD de payer à même son budget de gestion courante? Une meilleure connaissance des contributions de chacun permettrait à la SPJD de négocier des ententes ne nuisant pas à sa capacité d'assurer la gestion adéquate du Parc.

## **Une nature qui peine à trouver sa place dans la vision et les orientations**

Le Parc recèle des milieux naturels verts et bleus d'une valeur indéniable. On pense tout d'abord à la colonie de micocouliers du mont Boullé : non seulement s'agit-il d'un peuplement témoin de l'ancienne île Sainte-Hélène, mais les arbres qui la composent sont remarquables par leur taille et leur âge. En outre, le micocoulier occidental est reconnu au Québec comme une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Les autres boisés et jardins, hérités d'Expo 67, des Floralies, de l'aménagement de la Plage Jean-Doré et de l'aménagement de l'amphithéâtre, ont environ 30-50 ans aujourd'hui. Cette composante floristique fait désormais partie de l'ADN du Parc et contribue à en faire un havre de paix apprécié des amateurs de la nature, un écrin de verdure propice à la tenue d'activités culturelles, et une bulle d'air frais pour les citoyens accablés par la chaleur.

La nature du Parc s'est développée au point de constituer aujourd'hui un site important pour la biodiversité à l'échelle de la CMM. En effet, en étudiant de près la carte des priorités de conservation développée par Andrew Gonzalez, professeur à l'Université McGill et directeur du Centre de la Science de la Biodiversité du



Québec (CSBQ), et ses collègues<sup>4</sup>, on voit bien apparaître en vert le sud de l'île Ste-Hélène.

Or, nous constatons que, pour accommoder la tenue de grands événements, le Parc a subi d'importantes pertes de milieux naturels : perte de canopée, de superficies végétalisées et de milieux humides. Dernièrement, les 1000 arbres abattus et la minéralisation de grandes surfaces de l'île Ste-Hélène lui ont porté un dur coup : ces arbres comptaient pour 5 % de la canopée, estimée à 17 000 arbres pour les deux îles. Même sur les plaines non minéralisées, le rassemblement de grandes foules et l'installation d'équipements temporaires provoquent l'appauvrissement du couvert végétal et la compaction des sols, affectant parfois même les arbres qui se trouvent à la lisière.

Les données sur la faune sont malheureusement déficientes pour en dresser un bon portrait, incluant les impacts de certaines activités et aménagements dans le Parc. De par sa situation au cœur du fleuve Saint-Laurent, le Parc est reconnu comme une escale importante pour bien des oiseaux migrateurs. Pour protéger les espèces présentes sur les îles, une meilleure connaissance s'impose.

La nature, pourtant constituante essentielle de tout parc et atout majeur de celui-ci, a été la grande perdante au cours des dernières années, que ce soit par les nouveaux aménagements ou la multiplication des rassemblements attirants des foules importantes.

### **Un lien avec le fleuve quasi inexistant**

Le Parc est situé au milieu du Fleuve Saint-Laurent et pourtant, son caractère insulaire est très peu mis de l'avant. Les points de vue vers le fleuve et la Ville sont trop peu aménagés et mis en valeur, l'accès physique à l'eau est inexistant et les berges sont de grandes oubliées de ces dernières années.

L'eau occupe pourtant une place centrale dans l'ADN du Parc, tant au niveau de ses rives que de milieux humide intérieurs. Gestion durable des eaux pluviales, protection et mise en valeur des milieux humides, sensibilisation et éducation, les possibilités sont multiples afin de redonner au Parc son statut d'espace vert et bleu.

### **La place démesurée de l'automobile dans la mobilité et l'aménagement**

Un virage important doit être entrepris par la SPJD en faveur de la mobilité active et collective. Force est de constater qu'actuellement, les accès, les cheminements et l'aménagement des îles accordent une place trop importante à l'automobile. Le Parc offre plusieurs points d'accès pour les piétons, cyclistes et usagers du transport collectif, mais plusieurs d'entre eux sont mal aménagés et non sécuritaires. Ils devraient au contraire être conçus de façon à décourager l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport pour se rendre au Parc, et à encourager les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif.

Il n'est donc pas étonnant que, tel que noté dans le document Mobilité au Parc Jean-Drapeau : « L'automobile reste le mode privilégié pour accéder aux grands pôles générateurs de déplacements, notamment en raison de l'offre abondante de stationnements (les espaces de stationnement sont pour la plupart sous-utilisés). » Et qui dit auto, dit stationnement. Les deux îles comptent 15 stationnements pour un total de

---

<sup>4</sup> Rappelons qu'Andrew Gonzalez et ses collègues ont généré cette carte suivant trois critères : la connectivité écologique, la qualité de l'habitat et l'adaptabilité climatique. Référence : RAYFIELD, Bronwyn et al. (2015). Les Infrastructures vertes : Un outil d'adaptation aux changements climatiques pour le Grand Montréal, Rapport publié par la Fondation David Suzuki, Novembre 2015."

8 158 places dont 3 149 places uniquement pour le P8 de la Ronde. La superficie qu'ils occupent<sup>5</sup> (plus de 100 000 m<sup>2</sup>) est équivalente à celle de l'ensemble des boisés du mont Boullé, ce qui est totalement incompréhensible pour un lieu dont la vocation première est celle d'espace vert.

De plus, ces zones asphaltées sont pauvres en aménagements paysagers de qualité, contribuent à la formation d'îlots de chaleur urbains et au ruissellement des eaux pluviales, et entravent le déplacement des cyclistes. Leur présence en grand nombre favorise également l'usage de l'automobile, alors que le métro arrive en plein cœur du Parc.

Nous sommes convaincus qu'il est nécessaire de réduire l'emprise des stationnements dans le Parc et qu'il est possible d'y parvenir sans impacter les revenus de la SPJD. À l'heure actuelle, le stationnement représente plus de 12 % du budget d'opération total de la SPJD, mais l'utilisation des stationnements est loin d'être optimale. Au Casino, les stationnements intérieurs sont souvent remplis à pleine capacité; cependant, les stationnements hors site (secteur Mills) sont sous-utilisés avec une occupation d'à peine 33 % (2016-2017). Les stationnements de La Ronde ne sont utilisés à pleine capacité que 23 % du temps pendant la période d'opération (2016). Et en ce qui concerne les autres stationnements du Parc, chaque place de stationnement n'est utilisée que de 3 à 7 fois par mois. Cela permet d'imaginer qu'il soit possible de concentrer le stationnement sur une surface totale moindre, pour utiliser l'espace à meilleur escient.

Il faut se réjouir du travail actuellement mené par Voyagez futé qui va permettre d'avoir un portrait exhaustif de la situation et de dégager des solutions concrètes afin d'améliorer la mobilité dans le Parc pour l'ensemble des usagers. On peut cependant regretter que cette analyse n'ait pas été menée en amont de la consultation publique afin de permettre de peaufiner les propositions et recommandations à la lumière de ce portrait.

### **Un parc qui n'invite pas suffisamment à la promenade**

Actuellement, l'organisation spatiale du Parc, la présence continue d'événements, les aménagements déficients, l'absence de continuité dans les parcours et le manque de signalisation font qu'il n'est pas agréable, à l'année et sur l'ensemble du territoire, de se promener dans le Parc à pied ou à vélo.

Pourtant, le potentiel est là. À l'instar du parc du Mont-Royal, les MontréalaisEs devraient pouvoir flâner dans le parc Jean-Drapeau un dimanche après-midi. À une échelle plus large, le lien entre le Parc et la promenade Fleuve-Montagne, grâce à la navette fluviale, pourrait être mieux valorisé, offrant à la population l'occasion de se promener entre deux joyaux patrimoniaux de la métropole.

---

<sup>5</sup> Considérant qu'une case de stationnement standard occupe une superficie de 12,5 m<sup>2</sup>, on obtient une superficie totale de 101 975 m<sup>2</sup>. Il est important de souligner que cette superficie constitue une estimation bien inférieure à la superficie réelle des stationnements, car les aires de circulation entre les rangées de cases de stationnement ne sont pas comptabilisées dans cette méthode de calcul. Quant à la superficie des boisés du mont Boullé, celle-ci nous est fournie par le Portail de données ouvertes de la Ville. Au total, ces boisés couvrent une surface de 102 910 m<sup>2</sup>.

## Un parc en retard sur la Ville et sur son époque

Alors que le Parc se développait tel que décrit ci-dessus, la Ville ou l'Agglomération, elle, se dotait d'une quinzaine d'années d'une longue série de plans et politiques basées sur une vision de développement durable.

Soulignons notamment :

- la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (2004);
- la Politique de l'arbre (2005);
- la Politique du Patrimoine (2005);
- le Plan de développement durable (depuis 2005);
- le Plan de transport (2008);
- le Plan directeur de gestion des matières résiduelles (2009);
- les plans de réduction des émissions de GES 2013-2020 (2013);
- le Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020 (2015);
- la Stratégie d'électrification des transports (2016-2020);
- la Politique de stationnement (2016);
- la Politique de l'enfant (2016);
- et la Stratégie montréalaise pour une ville résiliente (2018).

Force est de constater que, au lieu d'être à l'avant-garde de l'application de toutes ces visions, le Parc accuse à bien des égards un véritable retard. Il est temps d'opérer le changement de cap nécessaire à la reconnexion du Parc aux orientations de la Ville et aux priorités et solutions contemporaines. Si le Parc l'était en 1967, rien ne l'empêche de l'être à nouveau aujourd'hui.

### III - RECOMMANDATIONS

#### 1. Modifier les énoncés de mission et de vision de la SPJD

La renommée du parc Jean-Drapeau devrait se faire surtout sur la qualité de l'expérience nature et sur le patrimoine. Les atouts par excellence du Parc sont sa nature insulaire et sa localisation avantageuse au milieu du Fleuve, sa longue histoire et son patrimoine bâti et naturel. La recherche de la cohérence des usages, mesurée à l'aune du respect de ces atouts, devrait apparaître clairement dans les énoncés de mission et de vision. De plus, dans l'énoncé de vision, l'engagement de la SPJD à agir conformément aux principes de la participation citoyenne, de l'innovation et du développement durable devrait être renforcé.

Nous recommandons donc de modifier ces énoncés de la façon suivante :

##### Mission

« Au cœur du fleuve Saint-Laurent, le parc Jean-Drapeau est un site **au patrimoine naturel, architectural et historique exceptionnel**, et un pôle d'attraction de rayonnement international, qui offre une diversité d'expériences et contribue au bien-être de la société montréalaise. »

##### Vision

« Source **de plaisir et de fierté des MontréalaisEs**, reconnu internationalement pour ses attributs **remarquables**, le parc Jean-Drapeau mettra sur son caractère insulaire **et patrimonial**, et deviendra une destination célébrant la **cohabitation harmonieuse** de ses diverses vocations et le génie de ses bâtisseurs, **en s'appuyant sur les principes du développement durable, de la participation citoyenne et de l'innovation.** »

#### 2. Mettre sur pied une table de concertation composée d'une diversité de représentants de la société civile

Cette table de concertation, par son rôle aviseur, aurait pour but de conseiller la SPJD à la fois sur les projets potentiels et sur les mesures pour atteindre les objectifs qui seront fixés par le Plan directeur. Elle contribuerait donc au suivi du Plan d'action qui découlera du Plan directeur et proposerait des ajustements si nécessaire, cela toujours dans une perspective de respect des orientations du Plan directeur.

Il ne fait pas de doute que cette Table aiderait grandement à la transparence et à la concertation avec les principaux acteurs qui ont à cœur la préservation et la mise en valeur du Parc dans un esprit de développement durable.

Des précédents existent et peuvent servir d'inspiration comme la Table de concertation du Mont-Royal, qui existe depuis plus d'une décennie, et la récente Table des partenaires du parc Frédéric-Back.

### **3. Agir sans tarder pour préserver et améliorer la biodiversité du Parc**

Tel que mentionné dans le Plan maître forestier, il importe de procéder dans les plus brefs délais à la lutte aux espèces envahissantes dans la forêt du mont Boullé, où a été observé un état très avancé d'envahissement par le nerprun et d'autres espèces végétales. Il s'agit d'une situation à prendre très au sérieux, puisque l'envahissement compromet l'intégrité écologique de cet ensemble forestier et de la rare micocoulaie qu'elle renferme.

De plus, il est primordial de poursuivre les travaux de plantation d'arbres en remplacement des frênes morts, actuels et à venir. Autrement, les espaces libérés par les frênes abattus pourraient être comblés par les espèces envahissantes, ce qui engendrerait davantage de coûts par la suite.

Au sujet du secteur de la Plaine des jeux, le document intitulé État des lieux indique que « l'esthétique du site a été dégradée par le déploiement intensif d'événements ». Le problème est aussi écologique : le piétinement du site a occasionné une forte compaction des sols jusque sous les arbres, ce qui compromet leur santé. La construction de l'Amphithéâtre et des nouvelles places publiques minéralisées du sud de l'île Sainte-Hélène devraient permettre de déplacer sur ces lieux toutes les activités entraînant ces problèmes.

Il serait également important de se doter d'un plan de réaménagement de la Plaine des jeux qui vise à rétablir la qualité des sols et verdir la Plaine, tout en mettant en valeur le potentiel paysager (ouvertures visuelles sur le Fleuve) et en consolidant les boisés du mont Boullé voisin.

Le Plan maître forestier brosse un portrait détaillé de l'état des arbres au Parc. Pour connaître l'état des autres composantes de la biodiversité du Parc et identifier, le cas échéant, les actions de conservation à mener, il serait utile de réaliser l'ensemble des inventaires biophysiques requis et de faire appel à l'expertise du Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal de la ville de Montréal quant à la gestion écologique appliquée par les équipes municipales dans les parcs-nature.

### **4. Établir des balises pour chaque secteur du Parc, afin de mieux encadrer l'aménagement et consolider « l'expérience parc » sur les deux îles**

Nous considérons que « l'expérience parc » devrait être l'orientation première à consolider sur l'ensemble du Parc, y compris dans les secteurs les plus achalandés en raison des gros événements qui s'y tiennent. Pour chacun des secteurs du Parc, des balises devront être établies pour statuer, entre autres, sur :

- les opérations et les aménagements à proscrire pour préserver la qualité des déplacements à pied et à vélo, la promenabilité dans le Parc (ce qui inclut l'obligation de respecter la qualité esthétique et paysagère) et la capacité de s'orienter aisément sur le site;
- les cibles de canopée à atteindre;
- les seuils à ne pas dépasser (niveau sonore, pollution lumineuse, compaction du sol, etc.) pour protéger les écosystèmes et préserver la qualité d'expérience de l'ensemble des usagers du Parc;
- les modes et les lieux d'entreposage du matériel pour des travaux ou des événements, afin de limiter au maximum leurs impacts négatifs en termes d'accès et de qualité paysagère; envisager la concentration dans un seul ou un nombre limité déterminé de sites dédiés à cet effet, cachés des yeux des usagers du Parc (ex. : dans le secteur de la Mare au diable);

- la logistique entourant les opérations de montage et démontage ainsi que de livraison pour réduire au maximum les temps d'opération qui créent de multiples nuisances et les temps de présence des installations temporaires.

## **5. Se doter d'un cahier des charges détaillé pour tout événement et activité organisé dans le Parc**

Non seulement tous les organisateurs d'événements doivent prendre conscience du privilège de pouvoir tenir leurs activités dans le Parc, mais ils doivent aussi poser les gestes en conséquence.

En se dotant d'un cahier des charges incorporé à toute entente avec un promoteur, la SPJD s'assurerait que les activités ou événements tenus par ce promoteur respectent tous les principes du Plan directeur. Ce cahier des charges devrait encadrer tant la nature de l'événement que l'ensemble des volets touchant à son organisation : montage et démontage, durée d'occupation du site, gestion des matières résiduelles, livraison et stockage, impact sur les déplacements des autres usagers du Parc (ex. : chemin piétonnier bloqué), impacts visuels (clôtures) et sonores, impact sur l'offre en transport collectif, impact sur la carboneutralité du Parc. Il s'appliquerait tant aux événements privés organisés dans certains bâtiments (ex. : mariages) qu'aux grands événements.

Le promoteur devrait être tenu de respecter ce cahier des charges et de présenter clairement les mesures qui seraient mises en œuvre pour ce faire. En cas de non-respect, il aurait l'obligation de remettre en état ou de payer une amende à la SPJD assez substantielle pour qu'elle soit dissuasive de déroger aux règles édictées. Ainsi, ils devraient payer la remise en état advenant la détérioration des pelouses ou autres espaces verts; les services supplémentaires en transport collectif (comme des supports à vélo, des vélos Bixi, des navettes ou des autobus de la STM); l'entretien des sentiers et des routes; la récupération des matières recyclables et compostables à la hauteur de la taille de leur clientèle.

Ce cahier des charges permettrait d'internaliser tous les coûts et de rendre très claires pour les promoteurs d'événements les règles qui prévalent à leur activités dans le Parc.

## **6. Inciter les grands partenaires actuels à développer des activités et des aménagements vraiment durables**

Nous comprenons qu'en vertu des baux et des ententes déjà signés, certains partenaires sont là pour au moins plusieurs années encore. Pensons à la Ronde (Six Flag), la Formule 1 et les feux d'artifice. Avec toute la connaissance et les nouvelles technologies d'aujourd'hui, la SPJD devrait encourager ces partenaires à s'engager dans un processus d'innovation, pour les amener à développer des activités compatibles avec la vocation du Parc et en respect des principes et enjeux de développement durable.

À titre d'exemple :

- les Grands Feux Loto-Québec devraient innover en remplaçant graduellement ses événements pyrotechniques très polluants et bruyants par des spectacles d'essaims de drones, comme on en a vu aux Jeux Olympiques de Pyeongchang;
- La Ronde devrait adopter un important programme de verdissement, surtout en rive. Si les zones industrielles font des efforts et que des arrondissements comme Saint-Laurent sont capables, par

voie réglementaire, de pousser les entreprises à verdir leurs terrains, il serait bien incompréhensible que des entreprises situées dans un parc ne soient pas tenues d'en faire minimalement autant;

- la F1 devrait être encouragée à transformer son événement afin de devenir carboneutre et sans émissions atmosphériques polluantes; une transition vers une course de véhicules électriques.

## **7. Optimiser l'offre d'activités « légères » aux îles, qui sont compatibles avec l'usage habituel d'un parc, et favoriser les événements de moindre envergure**

Mieux vaut organiser un plus grand nombre d'événements de moindre échelle et respectueux des principes d'un parc, en respect des promeneurs, des infrastructures, des composantes naturelles du Parc et de la mobilité durable, plutôt que de devoir modifier ses infrastructures et réseaux (à coup d'investissements publics massifs) et impacter négativement l'usage « promenade » pour accommoder des événements ponctuels aux lourdes conséquences. En outre, multiplier ce type d'événements permettrait d'augmenter la part de revenus issue des commandites.

Cette offre événementielle pourrait être doublée d'une offre d'activités légères et de la location d'équipements pour les activités récréatives pouvant être pratiquées sur les sentiers et les canaux, et ce pour les quatre saisons (vélo, canot, pédalo, ski de fond, raquette). L'abonnement annuel ou saisonnier pourrait être envisagé.

## **8. Réaliser une étude pour le compte de la SPJD qui établisse les revenus/dépenses attribués strictement à l'entretien de base jusqu'à aujourd'hui (faisant abstraction de la tenue des grands événements) et les besoins supplémentaires si nécessaires pour y répondre adéquatement**

Une telle étude permettrait d'établir la part réelle des revenus/dépenses d'entretien habituellement liées à un parc avec ses activités de loisir (comme les sentiers, le mobilier urbain, la signalisation, la plage, les espaces verts et bleus, le Bassin Olympique, les bâtiments). Cela permettrait d'avoir une vision juste des besoins financiers pour ce type d'aménagement et en conséquence des sommes à y attribuer annuellement pour les maintenir en bon état année après année. Cela permettrait aussi bien entendu de comprendre dans quelle mesure les grands événements contribuent à ce volet et les sommes qu'il faudrait trouver ailleurs advenant que ces événements n'aient plus lieu dans le Parc. Bien sûr, dans une perspective de transparence, cette étude serait rendue publique.

## **9. Supprimer la circulation de transit dans le Parc**

Pour préserver l'intégrité du Parc et consolider sa vocation première, il serait important de limiter la circulation automobile aux seuls usagers du Parc. Il n'y a pas lieu que les automobilistes utilisent le réseau routier du Parc comme voie de transit; c'est un usage incompatible avec l'expérience recherchée. Depuis des années, nous réitérons ce point. Aujourd'hui, nous tenons donc à insister sur le fait qu'il est plus que temps de poser les gestes pour y répondre. La mobilité durable dans la métropole ne peut intégrer la circulation d'automobiles matin et soir entre la rive Sud et le centre-ville en plein milieu d'un parc. La venue du Réseau express métropolitain (REM) est une raison supplémentaire pour agir rapidement en ce sens. La SPJD et les autorités municipales concernées devraient donc enclencher dès maintenant les études requises pour procéder, l'été prochain, aux aménagements nécessaires.

## **10. Se doter d'un Plan de mobilité intégrée pour réorganiser l'offre de services de mobilité et les déplacements dans le Parc**

Sur la base du travail qui a déjà été entamé avec Voyagez futé, la SPJD devrait se doter d'un Plan de mobilité intégrée. Un tel plan permettrait de planifier la combinaison optimale des modes de transport collectifs, actifs et complémentaires, en tenant compte de la variation temporelle de la fréquentation et de tous les usages du Parc, dans le respect des principes de mobilité durable, et donc misant principalement sur les transports collectifs et actifs. Ainsi, le Plan de mobilité intégrée devrait identifier les besoins et orienter les ententes entre la SPJD, les promoteurs d'événements, la STM, BIXI et les autres parties impliquées dans la mobilité lors des grands événements. Les promoteurs de ces événements devraient contribuer au financement des mesures supplémentaires nécessaires.

Il serait important d'inclure les volets suivants dans le Plan de mobilité intégrée :

- Compléter le réseau de sentiers piétonniers et cyclistes sur l'ensemble du site, notamment en développant la Promenade panoramique des berges. (Détails à la recommandation **11**)
- Mettre en place les mesures afin d'assurer la pérennité des parcours cyclistes et piétons lors d'événements.
- Assurer un accès toute l'année en transport actif au Parc, ce qui implique de revoir la période d'ouverture du lien cyclable entre l'île Notre-Dame et Saint-Lambert ainsi que l'accès à la piste cyclable du Pont-Jacques Cartier et de prévoir les opérations d'entretien en conséquence.
- Consolider les infrastructures de mobilité durable à chacun des points d'entrée aux îles et en faire de véritables pôles de mobilité durable. (Détails à la recommandation **12**)
- Établir une stratégie de conversion des stationnements sur le site. (Détails à la recommandation **13**)
- Baliser la livraison sur les îles (heures et circuits) de manière à ne pas nuire à la mobilité douce, la sécurité et l'expérience des usagers.
- Améliorer la signalisation balisant le réseau de mobilité active du Parc, pour aider à s'orienter, établir la hiérarchie des modes de transport, et améliorer la sécurité de tous les usagers.

## **11. Compléter le réseau de mobilité active en aménageant une grande promenade panoramique pour piétons et cyclistes le long des berges des deux îles**

Ce projet impliquerait autant la sécurisation (mesures d'apaisement de la circulation incluant la diminution de la largeur du Chemin Macdonald, traverses piétonnes et cyclistes) que l'amélioration de la qualité d'aménagement du parcours (verdissement, mobilier urbain). Cela passerait aussi par la complétion d'un réseau de sentiers multifonctionnels (piétons et cyclistes) sécuritaire qui fasse tout le tour des îles et une signalétique adéquate.

Il serait également essentiel de réduire les espaces alloués au stationnement près des berges (P8 et Cap-sur-Mer), pour les « redonner » aux promeneurs, tout en les verdissant.

Les ponts des Îles et du Cosmos font partie intégrante de ce circuit. Ils présentent des vues à valoriser sur le Chenal Lemoyne et sur le Fleuve. Le pont du Cosmos, qui accorde actuellement une place prédominante à



à l'automobile, devrait être réaménagé afin d'assurer la sécurité et la convivialité des déplacements à pied et à vélo et éviter la confusion entre les différents usagers.

## **12. Consolider les infrastructures de mobilité durable à chacun des points d'entrée aux îles et en faire de véritables pôles de mobilité durable**

Tout comme la Ville de Montréal l'expose dans sa fiche sur la mobilité, le CRE-Montréal croit qu'il faut « aménager un pôle de mobilité durable sur le site, soit un lieu stratégique de connexion où se concentrent un ou plusieurs pôles générateurs de déplacements et qui facilitent les pratiques multimodales des usagers en proposant plusieurs modes alternatifs à l'auto solo ». De tels pôles de mobilité durable devraient s'articuler et se déployer à partir du métro et des autres points d'entrée : pont de la Concorde, pont Jacques-Cartier, navette fluviale et certains arrêts d'autobus.

Concrètement, consolider les points d'entrée et les pôles de mobilité durable impliquerait de :

- bonifier la desserte permanente (et temporaire lors d'événements majeurs en période estivale) de BIXI près de tous les générateurs de déplacements, notamment au métro où il n'y a pour l'instant aucune station de vélos, et éviter d'installer ces stations sur les aires gazonnées;
- aménager un accès sécuritaire pour les piétons et les cyclistes depuis le pont Jacques-Cartier vers le réseau de mobilité durable du Parc; ce qui est actuellement très déficitaire;
- instaurer des mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif pour les usagers de La Ronde et du Casino;
- promouvoir davantage le service de la navette fluviale et évaluer la possibilité de le bonifier durant la période estivale;
- assurer l'accès constant des piétons et des cyclistes depuis le pont de la Concorde, même les jours de grands événements à l'Amphithéâtre;
- envisager des navettes électriques menant à la future station du bassin Peel du REM pour désengorger le métro à la fin de la tenue de grands événements.

## **13. Établir une Stratégie de conversion des stationnements et l'arrimer au Plan directeur, au Plan de mobilité intégrée et au Plan maître forestier**

À l'heure des changements climatiques et de la lutte aux îlots de chaleur, et compte tenu des données faisant état de la sous-utilisation des stationnements, la SPJD a un devoir d'exemplarité et devrait s'engager dans la réduction de la surface consacrée au stationnement.

À court terme, nous recommandons à la SPJD de verdir l'espace sous-utilisé des stationnements. Ces espaces, récupérés au profit des efforts de verdissement et d'augmentation de la canopée, amélioreraient considérablement l'esthétique et la promenabilité du Parc. À cet égard, nous recommandons d'étudier en priorité le potentiel de verdissement, au moins partiel, des espaces suivants :

- les stationnements compris dans le rayon de « marchabilité » (500 m) à partir de la station de métro Jean-Drapeau, soit les stationnements P9, P10, P11 et la moitié sud du stationnement P8;
- la partie la plus près des berges du stationnement P8, pour : améliorer l'expérience des usagers arrivant sur le site par la navette fluviale; améliorer l'expérience des promeneurs dans les secteurs du Chemin du Bas-Contour et de la Plaine des jeux; et consolider la Promenade panoramique des berges (voir recommandation **11**);

- la partie du stationnement Cap-sur-Mer qui se trouve le plus près des berges, pour : permettre aux promeneurs et aux clients de La Ronde de profiter d'un espace de détente et de la vue sur le Fleuve; et offrir aux touristes arrivant par la voie maritime (bateaux de plaisance) un premier point de vue de qualité sur l'Île Ste-Hélène.

Les stationnements conservés devraient absolument être réaménagés en **stationnements écoresponsables** (recommandation 5.5. des grandes orientations de mobilité du parc Jean Drapeau, p.18, Ville de Montréal, 2017). Le CRE-Montréal, qui a développé l'Attestation Stationnement écoresponsable (voir Annexe 1), se fera un plaisir d'accompagner la SPJD et ses partenaires insulaires dans leur démarche de conversion des stationnements.

Pour aider les automobilistes à utiliser de manière optimale les cases de stationnements conservées, la SPJD, en collaboration avec La Ronde et le Casino, pourrait développer une signalisation ou une application indiquant où se trouvent les cases de stationnements libres (ex. : jalonnement dynamique).

En parallèle, le Casino devrait chercher à pérenniser les ententes qui permettent aux visiteurs d'utiliser des stationnements hors site.

#### **14. Concevoir des parcours thématiques de promenade**

Afin de renforcer le volet de la promenabilité dans le Parc, plusieurs circuits piétonniers et cyclistes pourraient être développés comme des parcours-découvertes balisés par une signalétique représentative des thèmes mis en valeur. Par exemple : Promenade panoramique des berges (tournée vers le Fleuve et le Chenal Lemoyne), parcours Floristique (du mont Boullé aux Floralies), parcours Expo 67, parcours Héritage autochtone, parcours Héritage militaire, parcours Sur les traces de Todd.

#### **15. Intégrer le Parc dans la trame verte et bleue de la CMM et obtenir du financement de cette instance**

Le parc Jean-Drapeau est considéré actuellement « équipement sportif et récréatif d'intérêt d'agglomération » et la Plage Jean-Doré est une composante du projet de parc linéaire et de plages sur la digue de la Voie maritime. Le mont Boullé figure parmi les priorités de conservation identifiées par Andrew Gonzalez et al. pour le compte de la CMM, pour constituer la ceinture verte. L'envergure du Parc et les liens entre l'île de Montréal et la Rive-Sud justifient aisément le caractère métropolitain du Parc. En affirmant ce caractère métropolitain, il pourrait se rendre admissible à un financement de la part de la CMM dans le cadre du programme d'aide financière à la mise en place de la trame verte et bleue sur le territoire métropolitain.

#### **16. Mettre en place un partenariat avec une organisation philanthropique pour contribuer au financement de l'aménagement et de l'amélioration de l'expérience du Parc, hors événements**

Le caractère unique et patrimonial du Parc nous apparaît garant de l'intérêt potentiel pour cette forme de financement. À titre d'exemple, à New York, 75 % du budget de 79 M\$ (soit 59 M\$) du célèbre Central Park provient de l'organisation philanthropique Central Park Conservancy<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> <http://www.centralparknyc.org/about/governance-overview.html>

Notons bien que l'organisation philanthropique désignée devrait pouvoir convaincre les éventuels donateurs du bon usage de leurs contributions, c'est-à-dire qu'elles soient utilisées à des fins respectueuses des orientations du Plan directeur et du plan d'action qui l'accompagnera. Elle devrait en conséquence pouvoir « vendre » l'idée claire d'un parc prestigieux au milieu du fleuve, pour lequel un consensus général existe et est appliqué, quant à la vocation, à l'aménagement et aux types d'activités qui ont cours sur l'ensemble du territoire du Parc.

### **17. Développer un mobilier urbain adaptable et intelligent, qui soit la signature du Parc**

Montréal se dit Ville intelligente et a été reconnue comme Ville Unesco de design. Pourquoi ne pas miser sur ces deux forces pour développer un mobilier urbain intelligent qui, en plus de servir de bancs, d'abris, d'abreuvoirs, de stations de réparation de vélos, pourraient dispenser de l'information utile : orientation, prévisions météo, achalandage des différents sites en temps réel, occupation des cases de stationnement en temps réel, renseignements sur l'histoire des lieux, etc.

### **18. Développer un centre d'interprétation et d'éducation en agriculture patrimoniale, écologique et sociale**

On imagine un centre tourné sur une gestion écologique et un modèle coopératif d'insertion sociale, qui serait composé d'un verger, d'un jardin d'espèces horticoles indigènes et Héritage, d'un rucher, d'une station de compostage. Une partie de la récolte pourrait être distribuée à des organismes venant en aide alimentaire aux personnes dans le besoin à Montréal. Ce centre pourrait comprendre également un bâtiment où seraient données des formations et pourquoi pas d'une boutique de vente d'une partie des produits issus de la production (possiblement transformés). Concernant le choix du site, la reconversion d'un stationnement serait un lieu à privilégier car cela permettrait d'apporter une triple plus-value : le projet d'agriculture, le verdissement d'un espace asphalté et l'amélioration paysagère.

### **19. Ouvrir un café-terrace au bord de l'eau avec vue sur la ville**

La situation géographique exceptionnelle appelle à un lieu de restauration avec vue sur l'eau et le fleuve, ce qui manque cruellement dans le Parc comme aussi sur l'île de Montréal en général. Le modèle d'économie sociale axé sur les produits locaux et biologiques donnerait un caractère distinctif; un lieu de dégustation de produits locaux au bord de l'eau. Une partie des aliments utilisés pourraient provenir de la production faite sur le site (voir la recommandation **18**).

## IV - CONCLUSION

Nos constats et la vingtaine de recommandations du CRE-Montréal s'appuient sur une vision globale et cohérente du Parc, incluant les enjeux liés à la gouvernance, aux activités, à l'aménagement et au financement. Durabilité et écoresponsabilité sont deux mots au cœur de nos propos.

Le nouveau Plan directeur du parc Jean-Drapeau doit être conçu comme une réponse intégrée à divers défis constatés à l'échelle du Parc même :

- affirmer la vocation première du Parc en tant qu'espace privilégié de contact avec le Fleuve, les milieux naturels qui le composent, et le patrimoine historique et architectural qu'il renferme. À l'instar de Jonathan Cha et Marylène Perras, auteurs du document intitulé Visions d'aménagement pour le Parc Jean-Drapeau 1992-2017, nous pensons que « L'esprit "parc" doit transcender toutes les démarches et actions »;
- réconcilier une grande diversité d'usages sur l'ensemble du territoire;
- conserver une qualité d'expérience sur l'ensemble du site;
- prioriser la mobilité active et les transports collectifs sur les autres modes de transport.

Nous croyons que nos propositions auront aussi un fort impact positif à plus grande échelle, au niveau de la CMM :

- contribuer à la protection de la biodiversité et des milieux naturels;
- consolider la trame verte et bleue;
- et augmenter la résilience et l'attractivité de la métropole.

Parce que nos recommandations abordent plusieurs dimensions, il ne nous a pas paru porteur d'essayer de rassembler nos propositions sous des catégories comme « Gouvernance », « Aménagement » ou « Mobilité ». De la même manière, nous invitons la SPJD à briser les silos et à appréhender dans toute sa complexité le défi du changement de cap à imprimer au Parc. Le maître-mot est la recherche de la cohérence avec une vision première, qui, pour nous, ne peut être que celle d'un parc bleu et vert, qui table d'abord et avant tout sur son caractère insulaire et ses beautés patrimoniales, nature incluse. Si l'innovation doit être mise de l'avant dans l'image de marque du Parc, qu'elle le soit en tant que levier de réconciliation des usages et en tant que tremplin vers une programmation, une gestion et un aménagement réellement durables.

Le CRE-Montréal est enthousiaste à l'idée que ce majestueux parc soit bientôt doté d'un nouveau Plan directeur, cela dans la mesure où la société civile et la population montréalaise pourra poursuivre un dialogue continu avec la SPJD, afin de s'assurer de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'action pour atteindre les objectifs du Plan directeur. Nous sommes convaincus que cette collaboration ne sera que bénéfique pour le parc Jean-Drapeau à court, moyen et long termes.

## ANNEXE

### Annexe 1 : Attestation Stationnement écoresponsable



#### ATTESTATION STATIONNEMENT ÉCORESPONSABLE

Développée par le CRE-Montréal avec l'appui d'un comité d'experts, l'attestation vise à mobiliser et à accompagner les propriétaires de stationnements sur l'île de Montréal, afin de créer un effet d'entraînement vers de meilleures pratiques de gestion immobilière permettant de réduire les émissions de GES liées à la dépendance automobile, et de diminuer les impacts climatiques des surfaces de stationnement.

Divers aspects de l'aménagement et des pratiques de gestion du stationnement sont évaluée à travers l'attestation, dont :

- Lutte aux îlots de chaleur et gestion de l'eau pluviale , par la végétation, la biorétention, les dimensions des cases et allées, le revêtements de sol et la gestion des installations;
- Mobilité durable, par les espaces piétonniers, les espaces cyclables, le transport collectif, la gestion de l'offre et les cases préférentielles;
- Innovation, par la construction, les espaces publics et sensibilisation, la biodiversité et l'énergie.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300  
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890  
info@cremtl.qc.ca  
cremtl.qc.ca

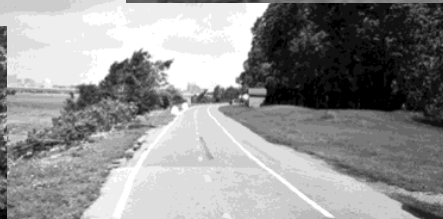
suivez-nous!





Conseil régional  
de l'environnement  
de Montréal

## **Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau, un patrimoine montréalais à protéger**



**Par la table de concertation du CRE-Montréal  
sur le parc Jean-Drapeau**

**Février 2004**

**Rédaction finale :**

Coralie Deny – CRE-Montréal

**Recherche et rédaction :**

Coralie Deny avec la collaboration de Dinu Bumbaru, John Burcombe, Jacques Cordeau, Marc Jolicoeur, Gina Paventi et François Vermette

**Participants à la table de concertation :**

Ronald Boisrond – Coalition des Amis des îles

Dinu Bumbaru – Héritage Montréal

John Burcombe – Mouvement au courant

Jacques Cordeau - Coalition des Amis des îles

Coralie Deny – CRE-Montréal

Marc Jolicoeur – Vélo Québec

Lucette Lupien - Comité des résidants de la Cité-du-Havre

Gina Paventi - Coalition des Amis des îles

Marie-Michelle Poisson – Coalition pour la protection du parc Jarry

Robert Perreault – CRE-Montréal

François Vermette – Vélo Québec

**Crédits photographiques :**

John Burcombe et Coralie Deny

**Conseil régional de l'environnement de Montréal**

454, avenue Laurier Est

Montréal (Québec)

H2J 1E7

(514) 842-2890

[cremtl@cam.org](mailto:cremtl@cam.org)

©2004



## TABLE DES MATIÈRES

A. CONTEXTE .....	4
B. PASSÉ ET PRÉSENT AUX ÎLES .....	5
1. Repères historiques.....	5
2. Caractéristiques géologiques .....	7
3. Caractéristiques écologiques .....	7
3.1 Flore .....	7
3.2 Faune ailée.....	9
3.3 Poissons .....	10
3.4 Mammifères.....	10
4. Caractéristiques culturelles .....	11
5. Usages .....	12
5.1 Sentiers de randonnées .....	12
5.2 Pistes cyclables .....	13
5.3 Usages aquatiques.....	14
5.4 Usages écologiques .....	15
5.5 Autres usages extensifs .....	17
C. PRESSIONS SUBIES PAR LES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC .....	18
1. Courses automobiles.....	18
2. Projets du casino de Montréal .....	20
3. Transport sur les îles .....	21
4. Mégaconcerts .....	22
D. ÉTAT GÉNÉRAL DES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC .....	23
E. CONCLUSION.....	25
F. RECOMMANDATIONS .....	27
G. CARTES .....	30
CARTE 1 – Carte générale des îles .....	30
CARTE 2 – Réseau des pistes cyclables sur les îles.....	31
H. ANNEXES.....	32
ANNEXE 1 – Patrimoine culturel des îles.....	32
ANNEXE 2 – Historique du lien cyclable avec la rive Sud .....	33
ANNEXE 3 – Achalandage à la plage et aux piscines du parc au cours des dernières années .....	34
ANNEXE 4 – Processus d'épuration des marais filtrants de la Biosphère sur l'île Sainte-Hélène.....	35
ANNEXE 5 – Processus d'épuration du lac de l'île Notre-Dame.....	35
ANNEXE 6 - Légitimité du Grand Prix du Canada .....	36
ANNEXE 7 - Conditions liées à la tenue de courses automobiles .....	37
ANNEXE 8 – Société du Parc des Îles (SPI).....	39

## A. CONTEXTE

Situé à proximité du centre-ville de Montréal et en plein cœur du fleuve Saint-Laurent, le **parc Jean-Drapeau** avec ses espaces verts et bleus offre à la population un accès de qualité à des sentiers de randonnées, à des pistes cyclables, à des vues imprenables sur le Saint-Laurent et le centre-ville, à des bassins, des canaux et une plage pour des activités aquatiques, à un patrimoine bâti important et à des lieux culturels. Toutes ces activités de détente et de loisir offertes dans des sites de grand intérêt participent ensemble et de manière complémentaire à la mise en valeur du lieu. Cet espace comprenant les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène représente un joyau inestimable montréalais qu'il faut préserver. Or, cette protection passe par l'entretien adéquat des lieux et par le respect du contexte spécifique de «parc» qui caractérise le site. Inversement, outre le manque d'entretien de certains espaces publics, plusieurs événements et aménagements peuvent menacer l'intégrité du parc, soit en dégradant le paysage, soit en entraînant une nuisance sonore importante, soit en empiétant de façon temporaire ou définitive sur le milieu végétal parce qu'un événement a préséance sur les espaces verts.

Ayant eu connaissance de différents projets dans le parc susceptibles d'engendrer de tels impacts ou ayant constaté des dommages occasionnés au milieu naturel, plusieurs organismes et citoyens, préoccupés de la sauvegarde des espaces verts et bleus du parc et de leur accessibilité pour l'ensemble de la population, ont formé la Coalition des Amis des Îles au printemps 2001. D'autres groupes se sont par la suite associés à la démarche de cette coalition. Ce présent document découle de cette collaboration et vise en premier lieu à dresser le portrait des attraits du parc ainsi que celui des pressions subies sur ses espaces verts, pour finalement transmettre les recommandations du comité concernant les espaces verts et bleus du parc. Le moment est d'autant mieux choisi que le *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles* comptait en 2003 dix ans d'existence ; la table de concertation considère donc qu'il est temps de faire le bilan des gestes posés dans le respect des directives du Plan afin de planifier ceux qui devront être entrepris pour améliorer la situation des espaces verts et bleus aux îles.

## B. PASSÉ ET PRÉSENT AUX ÎLES

### 1. Repères historiques

Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ont une longue histoire remplie d'événements importants et renferment un patrimoine très riche, tant naturel que social et architectural. Leur situation géographique particulière a été et demeure bien évidemment un facteur déterminant dans leur évolution au cours du temps. Situées au milieu du grand Fleuve et au centre du développement de Montréal, elles ont fait l'objet de nombreuses utilisations et modifications anthropiques. Toutefois, le caractère naturel de l'île Sainte-Hélène reste encore très présent. Aujourd'hui, ces espaces insulaires portent les empreintes de leur double origine, naturelle et humaine, spécificité qui participe de leur richesse et des pressions qu'ils subissent.

Voici donc quelques dates retraçant les événements qui ont marqué ces îles :

- 1611 L'île Sainte-Hélène ainsi nommée par Samuel de Champlain
- 1665 Acquisition par Charles LeMoyne de l'île Sainte-Hélène et de l'île Ronde qui les intègre à son fief de Longueuil
- 1818 Achat de l'île Sainte-Hélène par les Britanniques et construction de la citadelle
- 1874 Création du premier parc public à Montréal dans l'île Sainte-Hélène**
- 1876 Mise en fonction du traversier entre Montréal et l'île Sainte-Hélène
- 1908 Achat de l'île Sainte-Hélène par la Ville de Montréal qui y crée un parc et y entreprend un programme d'aménagement et d'équipement**
- 1930 Inauguration du pont Jacques-Cartier
- 1936 Aménagement de l'Île Sainte-Hélène par l'architecte paysagiste Frederick Todd
- 1963-67 Élargissement de l'île Sainte-Hélène et création de l'île Notre-Dame :** pour la tenue de l'Exposition universelle de 1967, la Ville de Montréal a obtenu la permission d'agrandir l'île Sainte-Hélène et d'incorporer les îles Ronde et Verte, ainsi que de créer l'île Notre-Dame au-dessus et autour de l'île Moffat (les petits îlots en pourtour de l'île Sainte-Hélène, soit l'île aux Fraises, l'île aux Goretts ou l'île Moffat ont disparu).
- 1964 Par une lettre, datée du 12 mars, le Conseil des ports nationaux (port de Montréal) cède à la «Cité de Montréal» les trois îles et le lit du fleuve nécessaire à la Ville pour un dollar à condition entre autres, que l'île Sainte-Hélène agrandie soit « **utilisée exclusivement pour les fins d'un parc public et d'expositions publiques** ».
- 1967 Tenue de l'Exposition universelle
- 1968 Résolution du Conseil de la Ville (25 novembre) de verser les terrains d'Expo 67 dans le

domaine public de la ville pour des fins de parcs dans lesquels peuvent se tenir des expositions publiques (ce qui donne à l'île Notre-Dame le même statut de parc que l'île Sainte-Hélène)

- 1968-81 Tenue de l'exposition annuelle «Terre des Hommes»
- 1976 Tenue des Jeux Olympiques de Montréal (création des Bassins olympiques dans l'île Notre-Dame)
- 1978 Circuit Gilles-Villeneuve (Notre-Dame) : Tenue du premier Grand Prix F1
- 1980 Tenue des premières «Floralies internationales» (île Notre-Dame)
- 1985 Inauguration du Musée de la civilisation dans le pavillon de la France (Expo 67)
- 1990 Ouverture de la Plage publique sur l'île Notre-Dame
- 1992 Aménagement paysager de la partie ouest de l'Île Sainte-Hélène
- 1993 Adoption par le Conseil municipal du *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles*
- 1993 Ouverture du Casino dans l'ancien pavillon de la France (Expo 67)
- 1995 Ouverture de la Biosphère dans l'ancien pavillon des États-Unis (Expo 67)
- 2000 Les îles sont rebaptisées «Parc Jean-Drapeau» en l'honneur de l'ancien maire de Montréal
- 2001 Acquisition au printemps des installations de La Ronde par la compagnie américaine spécialisée en matière de divertissement, Six Flags (39<sup>e</sup> acquisition de cette entreprise)
- 2001 Retenue par la Fédération internationale de natation de «*la candidature déposée par la Société des internationaux du sport de Montréal (SISM) et appuyée par la Ville de Montréal pour tenir au parc Jean-Drapeau le 11<sup>e</sup> championnat du monde de la FINA de 2005*»
- 2002 Tenue de la première course MOLSON-INDY sur l'île Notre-Dame

## 2. Caractéristiques géologiques

L'île Sainte-Hélène est formée d'une très intéressante brèche reliée à son origine à l'activité ignée des Montérégiennes (y compris le mont Royal). Des schistes d'*Utica* recoupés de nombreux dykes<sup>1</sup> se retrouvent à plusieurs endroits du côté ouest de l'île. Des roches du *Dévonien inférieur* (vers – 400 millions d'années) sont également représentées par deux gros blocs de calcaire fossilifère dans la partie nord de l'île<sup>2</sup>.

## 3. Caractéristiques écologiques

De par la présence humaine à proximité depuis plusieurs siècles, les îles subissent depuis près de 400 ans de nombreuses modifications au niveau écologique. Déjà en 1712, des observateurs notaient que de très gros arbres sur l'île Sainte-Hélène avaient servi comme bois de chauffage<sup>3</sup>.

### 3.1 Flore

**Dans les années 1940, Ernest Rouleau<sup>4</sup> remarquait que la flore de l'île Sainte-Hélène était très dégradée surtout au niveau des parties boisées alors que les rives étaient beaucoup modifiées par l'action humaine. Toutefois, il notait le maintien sur l'île Sainte-Hélène d'une érablière caractéristique de la région mais également la modification des strates arbustives et herbacées associés. Or, celle-ci était la**



**seule érablière à micocoulier (*Celtis occidentalis*) au Québec (peuplement indigène rare). Il y avait peu d'espèces arbustives, le Sureau rouge d'Amérique (*Sambucus pubens*) étant toutefois l'espèce dominante. La zone herbacée comprenait des plantes caractéristiques de l'érablière et des plantes étrangères à cet habitat qui envahissaient à ce moment-là le sous-bois, en raison de l'éclaircissement du bois entraînant un assèchement du sol. Par ailleurs, on trouvait dans les lieux plus ouverts et plus secs du parc des bouleaux à papier (*Betula papyrifera*). Il y avait également sur l'île Sainte-Hélène une zone marécageuse importante et une deuxième plus petite sur l'ancienne île Ronde.**

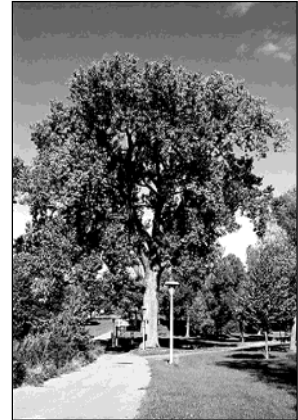
<sup>1</sup> Filon vertical de lave solidifiée dû à une éruption dans une fissure présente dans une masse rocheuse

<sup>2</sup> Rouleau, Ernest (1945). La florule de l'île Sainte-Hélène, Université de Montréal, Institut botanique

<sup>3</sup> Idem

<sup>4</sup> Idem

Selon un inventaire des arbres, réalisé dans la partie centrale de l'île Sainte-Hélène par la Ville de Montréal en 1990 dans le cadre du projet de renaturalisation des berges - où quelque 3200 arbres ont été recensés -, plusieurs espèces de feuillus semblent aujourd'hui prédominer : Érable à sucre, Érable de Norvège, Micocoulier, Frêne de Pennsylvanie, Orme d'Amérique et quelques conifères comme le Genévrier de Virginie, le Pin blanc et le Pin sylvestre<sup>5</sup>. Par ailleurs, l'inventaire montre la prépondérance des arbres matures dont le diamètre oscille entre 10 cm et 40 cm. **Les boisés de l'île Sainte-Hélène possèdent donc encore sans conteste une valeur écologique importante et cela d'autant plus qu'elle s'inscrit dans le contexte urbanisé métropolitain.**



**L'habitat riverain des grèves et des berges recelait aussi une grande diversité.** En effet, il existait, avant les travaux effectués dans le cadre d'Expo 67, plus de 80 éléments caractérisant soit les grèves rocheuses, soit les grèves sablonneuses. Malheureusement, à cause des modifications dues à cet événement, la plus grande partie des berges a été laissée sans végétation, ou artificialisée avec des pierres et des blocs exposés. Or, selon Friedrich Oehmichen<sup>6</sup>, «le Fleuve n'est dangereux qu'à certains endroits où de forts courants touchent l'île (Sainte-Hélène). Mais sur la majeure partie le courant est faible, presque nul. Dans ces secteurs de l'île, l'érosion causée par le Fleuve ne représente pas un danger et l'île pourrait s'ouvrir vers le fleuve permettant cet échange, cette transition si complexe et si fascinante entre l'eau et l'île le long de ses rives.» D'après cet auteur, **l'élimination de la végétation riveraine a eu «de graves conséquences sur la faune aquatique et riveraine qui a perdu des frayères et des habitats».**

**Aujourd'hui, l'état des berges, mesurant 9750 mètres du côté du Saint-Laurent et 2500 mètres face à la voie maritime, est très variable. Une partie à l'ouest (depuis le pont des îles au sud jusqu'au débarcadère au nord) a été renaturalisée à l'occasion du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal (1992) et des végétaux ont été plantés après le nettoyage des berges, leur stabilisation par des roches et l'ajout de terre (Carte 1).** Jusqu'en 1990, une seule espèce arbustive avait été implantée sur les rives, le chèvrefeuille mais des arbres et arbustes ont commencé depuis Expo 67 à s'infiltrer dans ces plantations. Une végétation spontanée s'est développée par endroit avec notamment l'Orme chinois, le sumac vinaigrier, des cornouillers, des sureaux et des

<sup>5</sup> respectivement *Acer saccharum*, *Acer platanoides*, *Celtis occidentalis*, *Fraxinus pennsylvanica*, *Ulmus americana*, *Juniperus virginiana*, *Pinus banksiana*, *Pinus sylvestris*.

<sup>6</sup> Oehmichen, Friedrich (1990), L'avenir des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame – Aménagement des berges. Ville de Montréal.

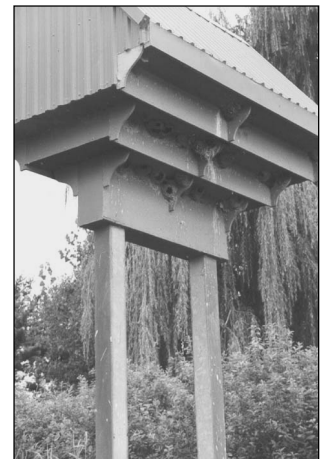
saules, alors qu'ailleurs les rives sont demeurées à l'état minéral, souvent en raison des pentes trop abruptes pour retenir la terre.

Ainsi, du côté est de l'île Sainte-Hélène, différentes sortes de peupliers, des érables, des robiniers et des ormes chinois ont peu à peu envahi la berge. Ailleurs, ce sont des sumacs vinaigriers, des cornouillers, des sureaux et des sorbiers qui ont investi la place, indiquant des transformations et successions intéressantes de la végétation riveraine. Par ailleurs, sur les berges recouvertes d'une couche de terre ou de matière fine, une végétation spontanée s'est installée composée notamment d'érables argentés et de frênes.

**Dans son rapport de 1990, Friedrich Oehmichem recommandait notamment un aménagement rapide à plusieurs endroits dans la moitié est de l'île Sainte-Hélène, correspondant aujourd'hui au terrain loué à la Ronde.** En effet, il notait une urgence d'agir à ces emplacements soit en raison de problèmes sévères d'érosion, soit du fait de leur potentiel d'utilisation à des fins récréatives. Par ailleurs, l'auteur relevait qu'une partie des berges sur la rive sud de l'île Sainte-Hélène à l'ouest du pont Jacques-Cartier, présentait une pente trop forte. Il concluait que tous ces espaces verts et bleus représentaient un potentiel important pour augmenter le nombre et la dimension des fenêtres sur le Fleuve. Or, le projet de renaturalisation jusqu'à présent n'a concerné qu'une portion de la partie ouest de l'île Sainte-Hélène.

### **3.2 Faune ailée**

Le fleuve Saint-Laurent est une voie de migration très fréquentée par l'avifaune et permet à certaines périodes de l'année d'observer des espèces d'oiseaux qui fréquentent habituellement les côtes maritimes plus en aval du Fleuve. Situées dans ce couloir migratoire, les îles, et surtout l'île Sainte-Hélène, représentent un site de nidification, de reproduction, d'alimentation ou simplement de repos, pour beaucoup d'espèces. D'autre part, ce lieu offre un accès au fleuve aux espèces d'oiseaux aquatiques qui fréquentent les eaux profondes. Selon une compilation réalisée dans le cadre de la Banque de données ÉPOQ<sup>7</sup> (Études des populations d'oiseaux du Québec), **près de 250 espèces d'oiseaux ont été observées sur les îles.** Certaines espèces assez communes prédominent en termes de nombre d'individus, telles que



---

<sup>7</sup> Larivée, J. (2002). Étude des populations d'oiseaux du Québec (Époq). Base de données ornithologiques, Rimouski : Association québécoise des groupes d'ornithologues.

les canards (noir, colvert et d'Amérique), les goélands (argenté et à bec cerclé), le Pigeon biset, la Mésange à tête noire, l'Étourneau sansonnet, la Paruline à croupion jaune, le Bruant à gorge blanche et le Junco ardoisé. Mais ont été également remarquées des espèces menacées ou vulnérables au Québec comme la Grèbe esclavon, l'Arlequin plongeur, l'Épervier de Cooper et le Garrot d'Islande. Mentionnons finalement une fréquentation significative du site par de nombreuses espèces particulièrement intéressantes pour les amateurs d'ornithologie<sup>8</sup>.

### 3.3 Poissons

Lors des inventaires réalisés entre 1975 et 1983 dans le tronçon Montréal-Longueuil comprenant les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame<sup>9</sup>, **près d'une soixantaine d'espèces de poissons ont été observées**. Dans les herbiers aquatiques peu profonds à courant lent des îles, ont été remarqués le Grand brochet, le Maskinongé, la Barbotte brune, les Achigans à grande bouche et à petite bouche, la Perchaude, le Meunier noir et le Doré jaune. Dans les milieux à courant plus rapide, les Truites arc-en-ciel et brune ont été également observées. S'il ne se fait pas de pêche commerciale sur les îles, il en va autrement de la pêche sportive, puisque les sites de la marina de l'île Sainte-Hélène et du chenal Le Moyne attirent durant l'été jusqu'à 50 groupes de pêcheurs. Il existe aussi plusieurs frayères de différentes espèces situées entre les deux îles : doré, perchaude, achigan à grande bouche et catostonidés.

### 3.4 Mammifères

Au niveau de la faune mammalienne, il semble qu'aucun inventaire sur le site n'a été réalisé jusqu'à aujourd'hui. Toutefois, il est souvent observé plusieurs espèces de petite et moyenne taille, telles que des Écureuils gris, des *Tamias rayés*, des mulots, des marmottes, des Renards roux, des mouffettes, des ratons laveurs et même occasionnellement des castors. Les marmottes représentent très probablement l'emblème animalier du parc pour bon nombre de visiteurs, tant leur présence sur le



<sup>8</sup> Plongeon catmarin, Grèbe esclavon, Grèbe jougris, Fuligule à dos blanc, Arlequin plongeur, les trois espèces de Macreuse, Harelde kakawi, Érismature rousse, Pluvier argenté, Mouette de Bonaparte, Grive à dos olive, Pipit d'Amérique, Paruline obscure, Paruline à poitrine baie, Bruant hudsonien, Bruant à couronne blanche, Bruant des neiges, Durbec des sapins, Sizerin flammé.

<sup>9</sup> Armelin A., Mousseau P. et Turgeon P. (1995). Synthèse des connaissances sur les communautés biologiques du secteur d'étude Montréal-Longueuil, Rapport technique Zone d'intervention prioritaire 9. Saint-Laurent Vision 2000, Environnement Canada.



site peut être remarquée.

Ce survol de la richesse géologique et écologique du site permet d'affirmer son importance. Toutefois, de par sa situation urbaine, la protection de ces paysages et habitats en plein cœur de l'effervescence métropolitaine a souvent été compromise.

#### **4. Caractéristiques culturelles**

Le présent et l'avenir des îles sont marqués par une histoire fort particulière. Les îles constituent un lieu historique d'une importance majeure depuis la fondation de Montréal jusqu'aux plus récents événements internationaux contemporains. Elles ont depuis toujours un pouvoir d'attraction à cause de leur situation au milieu du grand Fleuve. Elles nous ont donc légué un patrimoine archéologique, historique, architectural et artistique dont la signification dépasse les frontières de Montréal. Pour ces raisons, les MontréalaisES ont développé une forte appartenance aux îles et à leurs attributs hautement symboliques.

C'est à l'île Sainte-Hélène, lors de la capitulation de 1760 devant les Anglais, que Lévis ordonne à tous ses bataillons de brûler les drapeaux régimentaires. C'est là également que le gouverneur anglais, Guy Carleton, affronte des envahisseurs américains en 1775. À compter de 1822, le lieu prend une importance stratégique pour la protection du pays et d'importantes installations militaires y sont érigées. Quelques bâtiments du site militaire sont d'ailleurs en voie de restauration.

Remodelées pour l'Expo 67, les îles contribuent à l'image de marque de Montréal sur la scène internationale. Puis les jeux de la XXI<sup>e</sup> Olympiade pour lesquels on construit un bassin olympique dans l'île Notre-Dame, les Florales internationales, les grandes expositions internationales du Palais de la civilisation et le concours international des arts pyrotechniques constituent des temps forts de la vie des îles et des MontréalaisES (Annexe 1).

Sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, il existe une stimulante complémentarité des patrimoines culturel et naturel qui mérite d'être mise en valeur. Il apparaît donc important, voire nécessaire de reconnaître, de protéger et de promouvoir ce patrimoine culturel insulaire emblématique de Montréal.

## 5. Usages

Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau permettent la réalisation d'une multitude d'activités tout au long de l'année. Cette section vise à démontrer qu'ils jouent un rôle important dans les activités de loisir de la population locale et représentent une occasion exceptionnelle pour les citoyens montréalais d'entrer en contact avec la nature. Le site représente aussi une opportunité unique en plein centre de la métropole de participer à la sensibilisation et à l'éducation de la population et spécialement des jeunes sur le plan de l'écologie et de l'environnement.

### 5.1 Sentiers de randonnées

Ce parc offre **de nombreux sentiers pédestres**, certains dans un décor naturel (île Sainte-Hélène) et d'autres dans un environnement relativement aménagé, comme c'est le cas pour le jardin des Floralies sur l'île Notre-Dame. Ces chemins sont agrémentés d'un important mobilier de jardin parfois de valeur patrimoniale (petits ponts, bancs, tables et lampadaires...). Une diversité de paysages s'offre aux promeneurs mais également un contact privilégié avec l'élément aquatique par le biais des bassins, des canaux et bien sûr des rives du Saint-Laurent.

Bien que l'attrait du parc pour la promenade ne fait aucun doute, **plusieurs lacunes dans les aménagements représentent des freins à l'appropriation par les marcheurs des espaces verts du parc situés en retrait des grands pôles d'attraction.**

Tout d'abord, il est difficile de s'orienter sur les sentiers dans les îles. Aucune signalisation n'est mise en place ni pour indiquer la direction des nombreux secteurs verts et bleus d'intérêt et leur distance relative ni pour informer une fois sur place des sites traversés, comme les différents jardins des Floralies, les différents points de vue et la cascade sur la butte au sud du parterre de l'île Sainte-Hélène. Par ailleurs, l'état du mobilier de jardin est



inégal, une partie étant très détériorée.

Il est intéressant de remarquer que durant la période hivernale, il y a plusieurs années de cela, des **pistes de ski de fond** jalonnaient les îles permettant de pratiquer ce sport en plein cœur de la ville comme c'est encore le cas au Mont-Royal, avec beaucoup de succès d'ailleurs. Cet aménagement n'est malheureusement plus réalisé aujourd'hui dans le parc Jean-Drapeau.

## 5.2 Pistes cyclables

Les pistes cyclables du parc Jean-Drapeau sont utilisées à deux fins. Elles sont d'abord un lieu de passage entre Montréal et la Rive-Sud mais aussi un lieu très fréquenté pour la pratique du vélo et du patin à roues alignées (Carte 2). D'autre part, ces pistes font partie d'un vaste réseau, autant à Montréal que sur la Rive-Sud, que ce soit la piste de la cité du Havre, la Riveraine ou la digue de la Voie maritime qui l'alimentent en usagers. À cet égard, le lien cyclable entre Montréal et la Rive-Sud qui traverse l'île Notre-Dame reste à ce jour la plus sécuritaire et la plus conviviale des traversées cyclables du Fleuve. De plus, le lien cyclable de l'île Notre-Dame est identifié à la Route verte.



Toutefois, malgré ces acquis importants, il faut remarquer que de façon générale **la signalisation pour orienter les cyclistes et le nombre de supports à vélos demeurent encore insuffisants dans le parc.**

La **Route verte** est une idée originale de Vélo Québec réalisée avec le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux. C'est un itinéraire cyclable de plus de 4000 kilomètres reliant les différentes régions du Québec. À Montréal, trois axes se croisent. L'axe 1 qui va de Gatineau à Gaspé, l'axe 2 qui va de Ville-Marie au Témiscamingue à la frontière entre l'Estrie et le Vermont, et l'axe 5, qui part de la frontière ontarienne et se rend jusqu'à Québec. L'Axe 1 et 2 se superposent au niveau du territoire de Montréal. Ces deux axes traversent l'île Notre-Dame pour rejoindre la passerelle du pont Victoria. **Le passage sur l'île est donc le principal lien de la Route verte vers l'est et le sud du Québec.**

Les aménagements pour les cyclistes sur l'île Notre-Dame remontent au début des années 1980. Il faut pourtant attendre 1990 pour que ces aménagements rejoignent la piste de la digue de la voie maritime (inaugurée elle en 1976) par une piste cyclable (Annexe 2). Avant l'officialisation du lien, de nombreux cyclistes passaient quand même de l'une à l'autre avant 1990 par un trou dans la clôture

(ou en passant par-dessus) puis en empruntant les quais des écluses. Longtemps réclamé par les cyclistes, ce chaînon manquant aura été l'emblème des revendications cyclistes pendant une douzaine d'années. Malheureusement, depuis son ouverture il y a 12 ans, les plaintes s'accumulent sur les limites de son accessibilité en raison de sa fermeture :

- ❖ trop hâtive à l'automne malgré plusieurs prolongations qui font que la piste ouvre maintenant de la fin avril à la mi-octobre;
- ❖ trop tôt le soir (22 h);
- ❖ à cause du Grand prix F1 du Canada.

La tenue du Grand prix F1 du Canada entraîne en effet une fermeture complète des aménagements cyclables de l'île Notre-Dame pendant 10 jours par année et une fermeture partielle (circuit sur l'île pour le patin et le vélo) durant une dizaine de jours supplémentaires.

Depuis 2002, l'ajout d'un nouveau Grand prix (MOLSON-INDY) au calendrier des courses automobiles entraîne une nouvelle fermeture complète pendant une autre dizaine de jours supplémentaires. En raison de la tenue de ce deuxième événement d'envergure, le lien cyclable le plus important entre Montréal et la Rive-Sud est dorénavant complètement fermé à la circulation 20 jours dans une saison cycliste déjà beaucoup trop courte, alors que le circuit de vélo et de patin de l'île Notre-Dame est quant à lui fermé 30 jours durant la période la plus achalandée de l'année, soit la période estivale. Cette situation nuit à ces activités récréatives puisque les usagers ne peuvent s'appuyer sur une période d'ouverture continue.

### **5.3 Usages aquatiques**

Outre l'ouverture visuelle sur le Fleuve et sur plusieurs bassins intérieurs, tel que mentionné plus haut, l'accès physique à l'eau est favorisé avec la présence de canaux (permettant les petites embarcations), de piscines extérieures et de la plage publique pour la baignade. Les piscines publiques situées au Pavillon des baigneurs sur l'île Sainte-Hélène sont très fréquentées par la population locale (Annexe 3), mais malheureusement le prix d'entrée élevé et leur fermeture en 2000, 2001 et 2002 ont été des freins importants à leur utilisation. La plage est également très appréciée par la population montréalaise, accueillant en 2003 en moyenne plus d'un millier de visiteurs par jour, mais son accès durant la saison estivale est toutefois écourté (19 août) à cause de la tenue de la deuxième course automobile. Par ailleurs, le dérangement occasionné par le montage des infrastructures liées aux courses, bruit et impacts visuels, rend ce lieu voué à la détente et au loisir moins attractif. La pêche est également pratiquée dans le parc même si aucune installation ou indication n'est prévue à cet effet.

Le bassin olympique situé sur l'île Notre-Dame est non seulement utilisé pour la tenue de compétitions de canoë-kayak et la course de bateaux-dragons, mais il est également fortement fréquenté par les membres de clubs d'aviron et de canoë-kayak pour s'entraîner.

Finalement, la navette fluviale qui relie le Vieux-Port de Montréal, l'île Sainte-Hélène et la marina de Longueuil, offre non seulement un moyen de transport depuis le centre-ville jusqu'au parc durant la période estivale mais aussi une occasion privilégiée d'entrer en contact avec le Fleuve.

Ce parc représente donc un lien fort entre l'élément aquatique et la population montréalaise, laquelle n'a pas aisément accès à de telles activités dans un milieu aussi urbanisé que Montréal.

## **5.4 Usages écologiques**

### *5.4.1 Marais filtrants de la Biosphère à l'île Sainte-Hélène*

La station d'épuration écologique de la Biosphère, projet-pilote dans ce domaine, est opérationnelle depuis le 5 juin 1995. Cette usine naturelle de traitement des eaux usées, d'une superficie de 800 m<sup>2</sup> est composée de trois bassins dans lesquels les eaux usées séjournent deux semaines pour être épurées avant d'être rejetées dans le Fleuve. L'activité de cette station est toutefois beaucoup ralentie durant l'hiver. Ces milieux humides abritent bien sûr plusieurs espèces végétales utilisées pour leurs qualités d'épuration, mais aussi des espèces animales qui y trouvent leur habitat (Annexe 4).

### *5.4.2 Lac de l'île Notre-Dame*

Le lac de l'île Notre-Dame occupe une superficie de 122 000 m<sup>2</sup>, dont 15 000 m<sup>2</sup> sont utilisés pour la zone de baignade. Il atteint une profondeur maximale de 16 mètres et de 1,6 mètre dans la zone de baignade. Lors de son aménagement, ce sont environ 500 arbres et 2500 arbustes qui ont été plantés et 30 000 tonnes de sable provenant de la région de Joliette qui ont été ajoutés pour former une plage de 600 mètres de long.

Ce projet de traitement innovateur, unique au Québec, a été réalisé par le Jardin Botanique de septembre 1989 à juin 1990. Le lac de l'île Notre-Dame est alimenté en eau par le Fleuve, le pompage de l'eau se faisant près des Rapides de Lachine (Annexe 5).



#### 5.4.3 Tourbière de l'île Notre-Dame

La tourbière a été aménagée pour la tenue de la première exposition des Florales en 1980 afin de représenter l'espace nordique québécois lors de l'événement. Pour cela, 1200 blocs gelés de tourbière de 1 m<sup>3</sup>, pesant chacun entre 362 et 545 kg, ont été extraits du sol de la Baie James et transportés sur plus de 1 500 km par camions jusqu'à Montréal.



Située à proximité du circuit Gilles Villeneuve, elle est directement liée au Jardin de Laval. Au cours des vingt dernières années, la tourbière s'est transformée, s'adaptant au climat montréalais ; les espèces végétales la composant ont alors changé en partie. Elle représente aujourd'hui davantage un vestige de tourbière, intéressant car unique dans la région où l'on retrouve encore plusieurs espèces typiques comme le Mélèze laricin. Souvent «cachée» par les infrastructures liées aux courses automobiles, comportant un sentier et une passerelle non entretenus, et présentant du mobilier cassé et des bassins asséchés dans le Jardin de Laval, ce milieu humide est mal connu et donc malheureusement peu fréquenté.

#### 5.4.4 Projet La Trilogie des îles

Le projet *La Trilogie des îles* est issu d'un partenariat entre la Société du Parc des Îles, la Fondation des partenaires de La Biosphère et le Jardin Botanique. Financé à parts égales par le Fonds d'actions québécois pour le développement durable (FAQDD) et la Ville de Montréal, ce projet de 500 000 \$ a été réalisé au cours de l'année 2003. L'objectif visé était de développer, valoriser et intégrer les trois infrastructures de démonstration de zones humides en milieu urbain (citées ci-dessus) afin de sensibiliser et d'éduquer les visiteurs du parc sur l'importance écologique et épuratoire de l'eau. Pour atteindre ce but, plusieurs réalisations étaient prévues :

- ❖ Compléter et améliorer les aménagements actuels par des infrastructures de support et des moyens techniques (sentiers, trottoirs de bois...) pour que les visiteurs puissent s'approcher en toute sécurité des sites;
- ❖ Installer des panneaux éducatifs et de sensibilisation pour la population;
- ❖ Publiciser et diffuser au sein d'organismes touristiques, d'institutions d'éducation et de recherche, ainsi que dans les organismes du secteur agricole et municipal.

Lors d'une visite effectuée à la fin de l'été 2003, il a été constaté que tout n'était pas encore réalisé. Il manquait encore la remise en état des infrastructures sur le site de la tourbière, des panneaux

informant du trajet à suivre et des sentiers pour faciliter l'accès au lac des personnes à mobilité réduite.

### **5.5 Autres usages extensifs**

Le parc offre aussi d'autres activités de loisir populaire, gratuit ou à prix modique, destinées à un large public. Ainsi, on retrouve dans les îles des aires de jeux pour enfants mais certains d'entre eux nécessiteraient une sérieuse remise en état : jeux cassés, fontaines non fonctionnelles (aire située dans la partie ouest de l'île Sainte-Hélène, au sud de la statue «La ville imaginaire»).



Le bassin olympique est utilisé par des clubs de kayakistes et d'aviron pour leurs activités, par des camps de jour pour jeunes qui organisent des sorties dans le parc et par des groupes d'ornithologistes qui visitent également les îles pour observer l'avifaune.

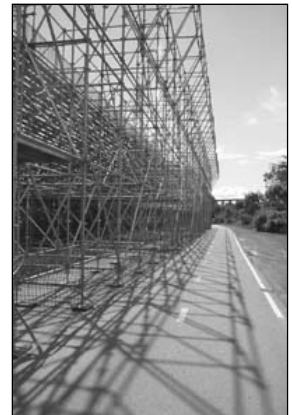
## C. PRESSIONS SUBIES PAR LES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC

Plusieurs activités et événements ponctuels qui se déroulent sur les îles entraînent un usage très intensif du parc par l'emprise qu'ils ont sur le site, le nombre de visiteurs qu'ils drainent et les installations qu'ils nécessitent. Parfois publics, parfois privés, les événements ont des incidences très variées sur le parc, certains posent la question de compatibilité avec la vocation de parc.

En effet, les espaces verts du parc subissent actuellement des pressions importantes. Certains événements, pourtant très ponctuels, en menacent même l'intégrité. Par ailleurs, au nom de la facilité d'accès aux îles, plusieurs projets liés au transport induisent un empiètement sur la partie végétale du site ou une diminution de la quiétude du lieu. Or, le comité considère que la population montréalaise est la première victime de cette vision moins «verte» et plus «commerciale» du parc.

### 1. Courses automobiles

Les deux courses automobiles (Grand Prix et MOLSON-INDY) qui se déroulent sur le circuit Gilles-Villeneuve à l'île Notre-Dame durant la saison estivale, à près de trois mois d'intervalle, génèrent beaucoup d'impacts sur les espaces verts et les paysages de l'île. Depuis quelques années, eu égard aux nuisances induites et à leur emprise physique toujours plus grande sur le site, ces événements sportifs ont soulevé le mécontentement d'un grand nombre de personnes soucieuses de conserver l'usage et la tranquillité du parc. Rappelons que dès le départ, l'idée d'autoriser cette pratique dans le parc était loin de faire l'unanimité à la Ville (Annexe 6).



Pour minimiser ces préjudices aux utilisateurs du parc, il a été rigoureusement stipulé depuis le début dans le bail signé avec Grand Prix F1 que les infrastructures propres à la course automobile doivent être enlevées dans des délais stricts afin que la population recouvre le plus rapidement possible l'usage des lieux et cela dans un paysage non perverti par ces matériaux qui cadrent mal avec le paysage bucolique adjacent au circuit (Annexe 7). Mais depuis





plusieurs années, on constate le non respect de cette clause : présence à l'année de certaines structures et sur une bonne période durant le printemps et l'été pour d'autres.

Par ailleurs, les impacts environnementaux, décrits ci-dessous, déjà occasionnés par la première course sont amplifiés avec la tenue de la course MOLSON-INDY, du fait des infrastructures demeurant en place après le Grand Prix jusqu'à la deuxième course. Cela se traduit par un bilan bien lourd pour le quotidien des utilisateurs du parc : cinq jours de courses pour six mois, voire même un an pour certaines installations, de nuisances visuelles et physiques. Nous considérons que ces événements commerciaux touristiques ne doivent pourtant pas faire oublier le caractère récréatif du parc pour le bénéfice de la population locale.

- **Dégradation du paysage** : par la mise en place d'infrastructures métalliques imposantes, telles que les gradins, les enseignes et les clôtures, qui demeurent en place bien au-delà de la durée des courses elles-mêmes et dans certains cas toute l'année (ex. : les clôtures qui bordent la rive et le bassin olympique le long de la piste).

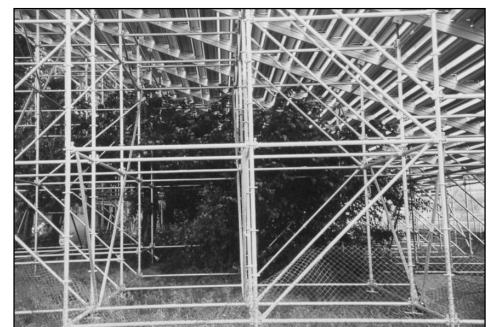


- **Réduction de l'accessibilité pour la population** : fermeture des pistes cyclables et de la plage sur l'île Notre-Dame, clôtures disposées autour des espaces verts comme les jardins des Floralies et les espaces verts à proximité de la plage, rendant l'accès peu attractif et peu visible.



- **Coupes et déplacements d'arbres** : à l'occasion de l'installation des infrastructures pour la tenue des courses automobiles (notamment les gradins), des grands arbres plantés lors d'Expo 67, et qui avaient donc atteint l'âge mature (une quarantaine d'années), ont été coupés ou déplacés, entraînant la mort des spécimens.

- **Recouvrement des arbres et arbustes par les gradins** : durant plusieurs mois, et cela pendant la pleine période de croissance des végétaux, plusieurs d'entre eux se retrouvent coincés sous les installations, mettant en péril leur survie à moyen terme.



## 2. Projets du casino de Montréal

Loto Québec a d'importants projets d'agrandissement et de modification pour le Casino de Montréal. Dans la version du projet du 28 octobre 2002, les transformations viseraient à offrir davantage d'espaces de jeu (doubler la surface) et de services de restauration, à construire une grande salle de spectacle et à aménager un **service d'hôtellerie** (une vingtaine de suites) dans le pavillon du Québec. Par ailleurs, l'aspect transport y est complètement revisité. Un **projet de monorail** sur l'avenue Pierre-Dupuy reliant le casino et le **stationnement hors terre de l'autostade** (plus de 4000 places) qui serait construit sur huit étages juste à l'ouest de l'autoroute Bonaventure (Phase I) et auquel serait ensuite adjoint un autre stationnement (Phase II) comprenant environ 1700 places. Malgré ces installations liées au transport collectif des joueurs, un stationnement de quelque 1000 places serait conservé sur le site du casino.

Ce méga projet de réaménagement du Casino induit plusieurs inquiétudes quant à ces impacts sur le parc Jean-Drapeau. En effet, même si globalement les nouvelles constructions sur le site ne diminuent pas la superficie accordée aux espaces verts, plus de services amèneront forcément plus de visiteurs au casino. L'augmentation de l'achalandage de la clientèle prévue devrait se traduire par des aller-retour en véhicule encore plus nombreux, d'autant plus que la conservation de 1000 places de stationnement sur le site signifie que les gens tenteraient de s'y garer et qu'en cas de manque de places repartiraient se stationner au niveau de l'autoroute Bonaventure. Le projet ne présente pas de mesures incitatives concrètes pour diminuer drastiquement le nombre de véhicules qui se rendent aujourd'hui au casino, donc dans le parc Jean-Drapeau. Le pont de la Concorde lui-même conserverait toutes ses voies actuelles. Par ailleurs, le monorail tel que projeté (aérien et sur pilotis) aurait un impact important sur le paysage des îles pour un usage finalement limité, pour l'essentiel, aux clients du Casino. Il n'est pas non plus certain que la majorité des clients du casino auraient envie de l'emprunter sous prétexte d'une balade ; les habitués du lieu sont en général plutôt pressés de se rendre à destination.

L'hôtel, même circonscrit dans le pavillon du Québec pour le moment, ouvrirait selon nous la porte à l'expansion ultérieure de cette activité mercantile non compatible avec la vocation de parc. Quel touriste ne voudrait pas dormir dans un site si magnifique, avec une vue imprenable sur le Fleuve et la Ville et un accès rapide aux quartiers d'intérêt touristique ?

Nous considérons donc essentiel que les projets de développement du Casino soient conçus dans la perspective non seulement de ne pas engendrer d'autres pressions sur les espaces verts du parc mais également de viser la diminution de celles que le casino entraînent déjà (ex. : circulation automobile).

### 3. Transport sur les îles

À propos des déplacements, le Plan directeur de 1993 met nettement l'emphase sur le transport en commun et le vélo : « *La stratégie d'amélioration des accès aux îles et de la mobilité à l'intérieur du site favorisera le transport collectif, le vélo, le mouvement piétonnier et limitera le stationnement et l'utilisation des véhicules privés* » (page 60). Pourtant, la place de l'automobile sur les îles demeure aujourd'hui très importante. Ce principe n'a donc pas été appliqué dans les faits. Cette orientation favorable à l'automobile contribue à l'augmentation non seulement des nuisances directement reliées à son usage mais également aux besoins en stationnement qui en découlent.

**Le trafic routier via l'avenue Pierre Dupuy et le pont de la Concorde en direction du Casino** est très important et s'étale sur une période de 24 h et 7 jours sur 7. Les résultats d'un travail de comptage, effectué par le service de Travaux publics de la Ville de Montréal au niveau de l'avenue Pierre-Dupuy et du pont de la Concorde en septembre 2002, montre bien l'importance de la circulation des véhicules dans le parc : environ 60 000 véhicules par semaine en moyenne se dirigeant majoritairement vers le Casino. Ainsi, au moins trois millions de véhicules se rendent aux îles chaque année ; un bilan bien trop lourd pour garder la quiétude d'un parc !

Outre le projet de monorail du casino, d'autres idées de transport sur les îles germent également ailleurs. **La Société du Havre étudie la possibilité de mettre en place un tramway** qui circulerait sur l'ensemble du parc et permettrait de rejoindre par ce biais le secteur du Vieux-Port. Dans un concept large de diminution du nombre de voitures et conséquemment des stationnements sur les Îles, ce projet apparaît attrayant. Toutefois, il faut s'assurer que cette vision sera vraiment adoptée et donc que la mise en place d'un tel moyen de transport collectif soit systématiquement associée à une restriction massive de l'accès des voitures individuelles dans les îles.

**Le nombre élevé actuel de places de stationnement sur les îles**, responsable d'une minéralisation de grandes superficies du parc et de problèmes d'érosion des pentes du fait de l'écoulement des eaux de pluies, témoigne aussi de cette orientation en faveur de l'utilisation de l'automobile. Les zones de stationnement P-7 et P-8 en sont des exemples frappants avec leurs grands espaces en berges asphaltés et dédiés à plein temps au stationnement. Même les projets semblent suivre cette voie puisque, en juin 2002, la Société du Parc des îles (SPI) projetait d'ajouter 200 places de stationnement au Secteur P-5 du parc sur l'île Notre-Dame. Si ce projet voyait le jour, il conduirait d'une part au déplacement de la piste cyclable sur le circuit Gilles Villeneuve entraînant la perte pour les usagers de la vue sur le Fleuve et le centre-ville et d'autre part à la disparition d'une belle portion d'espace vert. Dans une perspective de conservation des espaces verts, objectif primordial pour un lieu à vocation de parc, un tel projet apparaît totalement incohérent. Par ailleurs, il semble d'autant

plus injustifié que le parc est déjà relié directement au centre-ville via le transport en commun (métro – ligne jaune). En effet, combien de parc montréalais peuvent se targuer de posséder une station de métro sur son site ?

Durant la période estivale, le parc d’amusement de la Ronde (aujourd’hui propriété de la multinationale Six Flags) attire aussi un grand nombre de visiteurs à la pointe est de l’île Sainte-Hélène. Ce parc d’amusement entraîne un trafic routier important sur l’île Sainte-Hélène, depuis le pont Jacques-Cartier jusqu’aux aires de stationnement à proximité et sur le terrain de la Ronde qui occupent de grands espaces de l’île Sainte-Hélène. À cet égard, il faut noter que la pointe est de l’île Sainte-Hélène n’est qu’un vaste stationnement complètement asphalté qui est vide une bonne partie de l’année.

#### **4. Mégaconcerts**

La série de mégaconcerts en plein air au niveau du parterre de l’île Sainte-Hélène entraîne le maintien d’une clôture durant tout l’été tout autour de cet espace, en limite physiquement l’accès aux promeneurs, dégrade le paysage par les infrastructures mises en place et provoque la détérioration du site en raison du piétinement occasionné par les milliers de visiteurs. Rappelons que la butte située au sud du parterre d’une part offre aux usagers du parc une vue panoramique magnifique sur une partie du parc, le Fleuve et la Ville, et d’autre part permet de côtoyer une belle cascade logée dans un décor végétal luxuriant. Comme dans le cas des courses automobiles, les usagers du parc doivent subir avec la tenue de seulement quelques concerts des impacts négatifs de longue durée et cela durant la période de l’année la plus intéressante pour la promenade.



## D. ÉTAT GÉNÉRAL DES ESPACES VERTS ET BLEUS DU PARC

Outre les problématiques spécifiques évoquées ci-dessus, et malgré le message clair lancé par le *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des Îles* quant à la place prépondérante des espaces verts et bleus dans les projets d'aménagement du site, il apparaît que plusieurs secteurs et aspects ont été négligés depuis son adoption en 1993. Ce qui frappe quand on fait le tour des îles c'est à la fois la beauté exceptionnelle de certains lieux et de points de vue, ainsi que le potentiel de développement de projets à caractère écologique et éducatif, et en même temps la disparité flagrante de l'entretien des infrastructures et des aménagements qui se côtoient. Plusieurs exemples peuvent être donnés de cet écart de la qualité entre deux sites voisins :

Site bien entretenu	Site mal entretenu
Étang de la Poudrière	Bâtisse barricadée et petit stationnement abandonné
Tour de Lévis (en restauration)	Belvédère abandonné au nord de la tour
Belvédère des îles (Stable de Calder)	Place des Nations non entretenue ni utilisée
Sites de la Statue La ville imaginaire et de la navette maritime	Aire de jeu abandonnée au sud
Lac et étangs-filtre de l'île Notre-Dame	Tourbière et jardin de Laval avec mobiliers et sentiers non entretenus
Jardin du Québec (Floralies)	Jardin du Canada (Floralies) avec bassins asséchés



Par ailleurs, il s'avère difficile pour les promeneurs de se repérer sur les sentiers secondaires et de connaître les différents points d'intérêt naturel et paysager du parc : **la signalisation est déficiente sur le plan des attraits naturels**. Finalement, de par sa valeur écologique et patrimoniale, la partie boisée de l'île Sainte-Hélène, qui comprend un grand nombre d'arbres matures nécessiterait plus d'attention pour sa préservation et un entretien adapté au milieu forestier.



## E. CONCLUSION

**La Société du parc des îles (SPI), société para-municipale, à qui la Ville de Montréal a confié depuis une décennie l'administration du parc, a le mandat clair d'assurer la conservation, la protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus** (Annexe 8). Pourtant la tendance qui se dessine depuis plusieurs années est d'accorder une place prépondérante aux événements d'envergure à caractère commercial, comme les courses automobiles, au détriment des espaces verts et bleus en termes d'entretien, de protection et d'accessibilité pour la population montréalaise, surtout durant la saison estivale et à des fins de loisir populaire. Dans les principes directeurs du *Plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles* (page 22), il est pourtant clairement stipulé que : *«L'objectif prioritaire n'est pas d'attirer les gens par de nouveaux équipements ou des événements ponctuels, mais plutôt par la qualité générale du lieu et de l'environnement»*.

Cet objectif fait ressortir l'importance de considérer en premier lieu le bien-être quotidien de la population montréalaise, bien avant de viser un développement touristique d'envergure international. **Les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau représentent sans conteste des éléments incontournables de la qualité de vie métropolitaine. Il faut donc non seulement les protéger mais aussi faire en sorte que les MontréalaisES puissent profiter pleinement de l'occasion unique, à si courte distance du centre-ville, de côtoyer le Fleuve et de développer un contact privilégié avec de nombreux éléments naturels. La population doit être en mesure de s'appropriier les lieux.**

Or, comment maintenir et susciter l'intérêt de la population montréalaise envers les espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau :

- si certains endroits du parc sont mal ou pas entretenus,
- si cette nature est souvent entourée de clôtures ou carrément inaccessible à la randonnée,
- si le parc se transforme en chantier avec grues et tubes d'acier durant la belle saison,
- si les lieux perdent la tranquillité bucolique recherchée,
- si des portions importantes des îles sont très souvent fermées au public pour la tenue d'événements à caractère commercial,
- si la circulation automobile y est dense,
- si la signalisation n'informe pas et n'incite pas à découvrir les sites et les paysages verts et bleus des îles,
- si trop peu de promotion du parc est faite auprès de la population montréalaise?

L'objectif visé par la description des espaces verts et bleus du parc qui vient d'être faite est double : d'une part faire ressortir les richesses écologiques et les usages qui en découlent et d'autre part décrire les menaces et les pressions qui pèsent sur les espaces verts et bleus du parc. Ce portrait a permis de dresser une liste de recommandations visant à préserver et à mettre en valeur ce patrimoine vert et bleu.

**De manière générale, nous désirons rappeler que le parc Jean-Drapeau est avant tout un parc public montréalais dont la vocation d'espace vert et bleu doit être maintenue tout d'abord pour le bénéfice de la population montréalaise.** Bien sûr, sa richesse élargit le prestige de ce lieu pour en faire également un site d'intérêt touristique. Nous considérons qu'entretenir, préserver et mettre en valeur les jardins, les zones boisées, les berges, les plans d'eau et les sentiers contribue notablement à favoriser ce type de développement. En effet, le tourisme écologique et familial se développe de plus en plus dans le monde.

En revanche, la tenue de certains grands événements ont des impacts fortement négatifs sur les usages extensifs et de loisir populaire. **Selon nous, la gestion du parc devrait faire clairement ressortir que la volonté de protection et de mise en valeur des espaces verts et bleus est une priorité incontournable. À cet égard, nous croyons que les recommandations listées ci-dessous doivent être prises en compte pour préserver et améliorer la situation des espaces verts et bleus du parc Jean-Drapeau.**



## F. RECOMMANDATIONS

### PLANIFICATION ET GESTION

1. **Tenir des consultations publiques sur le nouveau plan directeur du parc Jean-Drapeau.**
2. **Intégrer une représentation des groupes environnementaux au Conseil d'administration de la Société du parc des Îles.**
3. **Évaluer la nécessité et la pertinence de maintenir la gestion du parc via la SPI ou d'en transférer le mandat au Service des parcs de la Ville de Montréal.**
4. **Récupérer tout espace, actuellement utilisé pour des activités contraignantes (comme les courses automobiles), à des fins d'espaces verts et bleus ou pour une mise en valeur compatible avec la vocation « parc », si ces activités venaient à ne plus avoir lieu dans le parc.**
5. **Déplacer à l'extérieur des îles la tenue de grands événements comme des mégaconcerts rock et donc développer un site à cet effet, afin de sortir du parc Jean-Drapeau de telles activités (à cet égard, la Société du Havre a déjà étudié des sites potentiels).**
6. **Intégrer les espaces publics de la Cité-du-Havre, notamment le parc de la pointe et le terrain adjacent à Habitat 67 (situé à l'est du complexe immobilier) au parc Jean-Drapeau afin de permettre une gestion, une promotion et une animation concertée.**

### PROTECTION ET ENTRETIEN ESPACES VERTS ET BLEUS

7. **Assurer l'entretien de tous les sentiers pédestres**, principaux mais aussi secondaires (notamment dans la partie boisée de l'île Sainte-Hélène) pour inciter les promeneurs à les emprunter.
8. **Veiller à l'entretien et dans certains cas à la remise en état des espaces verts et du mobilier sur l'ensemble du site**, assurant ainsi un standard de qualité uniforme des lieux.
9. **Remettre en état l'ensemble des jardins des Floralies.**
10. **Faire respecter l'engagement de Grand Prix F1 et de la course MOLSON-INDY concernant l'enlèvement des infrastructures liées aux courses (délais et structures à retirer)**, afin d'assurer l'accès visuel et physique aux espaces verts et bleus pour les usagers du parc.
11. **Poursuivre la renaturalisation des berges encore minéralisées**, situation responsable de l'érosion et de leur aspect non attrayant pour les visiteurs et **en augmenter l'accessibilité**, notamment à la pointe est de l'île Sainte-Hélène (au niveau du stationnement de La Ronde) et à l'île Notre-Dame, en retirant les clôtures le long du circuit en dehors des périodes de courses.
12. **Restaurer l'ensemble des sites existants offrant des points de vue sur le Fleuve et la Ville.**
13. **Mettre en valeur l'ensemble des espaces bleus des îles (canaux, plans d'eau, cascades...) en améliorant la visibilité, l'accessibilité et l'usage récréatif.**

## ACCÈS ET CIRCULATION

### Automobiles :

#### 14. Réduire de façon draconienne l'accès et la circulation automobile sur les îles :

- en interdisant l'usage des îles comme voie de transit entre le pont Jacques-Cartier et le Vieux-Port;
- en limitant l'accès automobile aux taxis, aux autobus de la STM, aux employés, aux véhicules utilitaires, aux VIP du casino et aux personnes à mobilité réduite (exception faite pour deux sites – voir le point ci-dessous); justifiant ainsi pleinement le projet de la Société du Havre d'installer un tramway reliant le Vieux-Port au parc (notamment jusqu'au casino) et circulant dans les îles;
- en limitant le nombre et la taille des terrains de stationnement publics de façon à ne conserver que ceux dédiés aux usages spécifiques du restaurant Hélène de Champlain et de la Ronde.

### Transport en commun :

15. Privilégier l'accès par métro au parc depuis le centre-ville, notamment en augmentant la publicité en faveur de son utilisation.
16. Mettre en place une balade en petit train électrique (du type de celui qui se trouve dans le Jardin botanique de Montréal), contribuant ainsi à la réduction de la circulation automobile sur les îles, telle que recommandée ci-dessus et à favoriser l'accès notamment aux personnes à mobilité réduite aux différents sites d'intérêt du parc.

### Vélo :

17. Redonner l'accès au sud de la place des Nations sous le pont de la Concorde en retirant la clôture.
18. Maintenir ouvert en tout temps le lien Montréal — Longueuil passant par la cité du Havre, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et le « chaînon manquant » (piste reliant l'île Notre-Dame et la passerelle du pont Victoria); l'accès à l'île Sainte-Hélène par la cité du Havre; l'accès à l'île Sainte-Hélène par le pont Jacques-Cartier, sauf durant les quelques jours de qualification et de courses automobiles et les soirs de feux d'artifice pour le dernier point.
19. Analyser la possibilité de maintenir l'accès par vélo à l'île Sainte-Hélène pendant les jours de qualification et de course, notamment à des fins de transit entre Montréal et Longueuil. Les cyclistes pourraient exceptionnellement être confinés au trottoir du pont Jacques-Cartier (côté Est) si la piste cyclable (côté Ouest) est fermée.
20. Diminuer les périodes de fermeture de la section de l'île Notre-Dame en modifiant les pratiques de gestion lors des grands événements (par la modification ou le déplacement des estrades, par la mise en place d'une section temporaire de piste sur pilotis ou par la déviation temporaire par le chemin de service au sud du bassin olympique pendant les périodes de montage et démontage des estrades, ou par des aménagements permanents comme une section de piste contournant les zones d'estrades).

## AMÉNAGEMENTS ET SERVICES

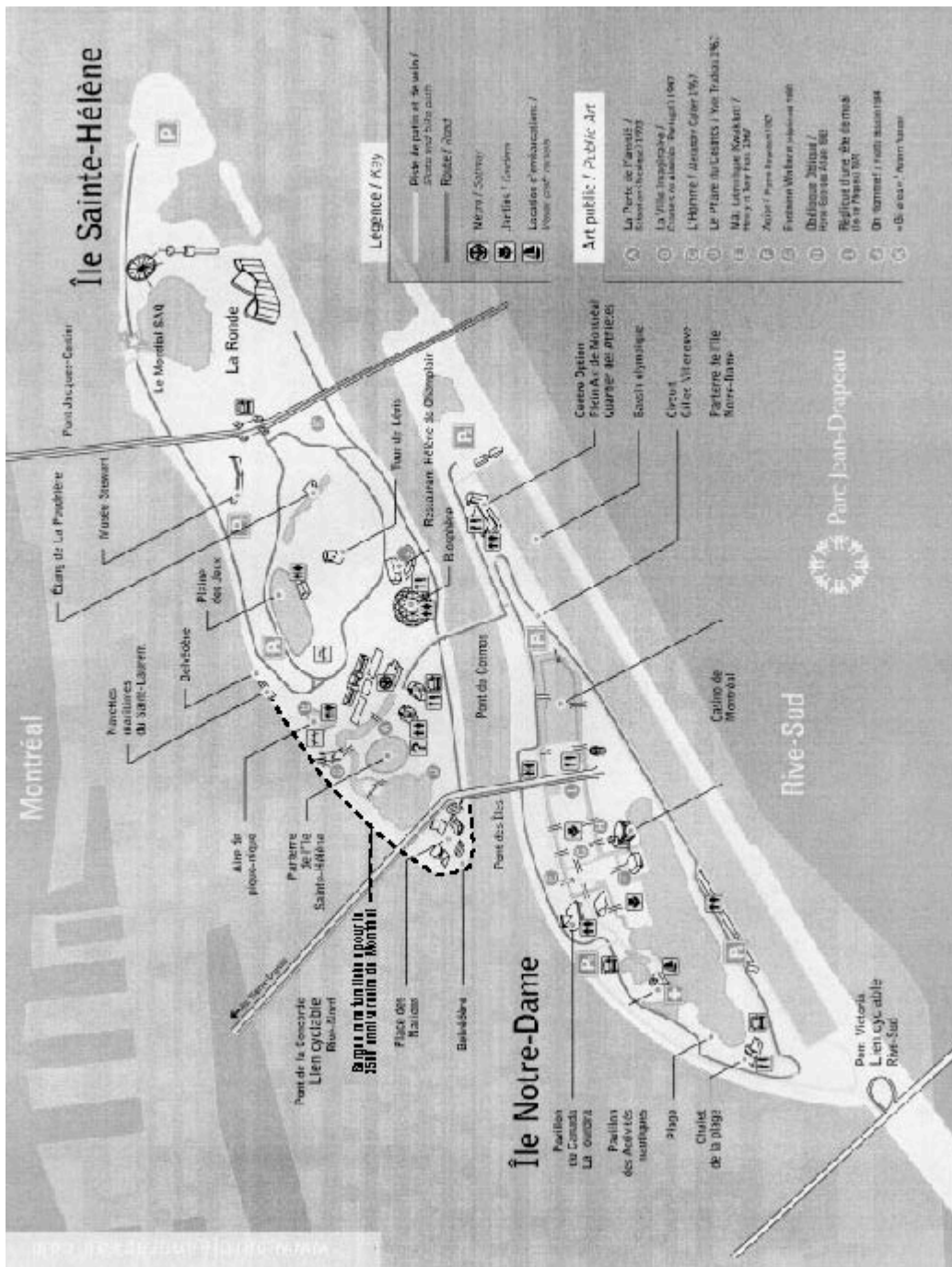
21. **Assurer l'accès public aux piscines et à la plage durant toute la saison estivale.**
22. **Maintenir la navette fluviale reliant l'île Sainte-Hélène au Vieux-Port et en faire davantage la promotion.**
23. **Assurer la présence de supports à vélo** en nombre suffisant à tous les sites importants du parc, autant pour les travailleurs que pour les usagers : plage, piscines, musée Stewart, La Ronde, Casino, etc.
24. **Développer le potentiel d'usages extensifs récréatifs dans le parc**, notamment le ski de fond durant l'hiver, des visites écologiques et environnementales tant pour les jeunes que pour les adultes ; ce qui permettrait une plus grande mise en valeur des espaces verts.
25. **Favoriser le développement et le maintien de services de location** pour les usages récréatifs dans le parc, comme le vélo et le patin (service fermé en 2003).
26. **Permettre la pratique du patin à glace sur le bassin olympique** durant toute la saison hivernale.
27. **Remettre en état la barboteuse située sur l'île Sainte-Hélène** (à proximité du débarcadère).
28. **Travailler avec le milieu à élaborer une stratégie de développement vert à long terme** qui pourrait intégrer le projet de la création d'une Université Verte et d'un centre de recherche sur l'écologie dans le Parc Jean-Drapeau

## INFORMATION

29. **Améliorer la signalisation** sur les lieux indiquant d'une part les sites intéressants en matière d'espaces verts et bleus (ex. : jardins des Floralies, canaux, cascade, tourbière) pour inciter les visiteurs à s'aventurer sur les chemins secondaires et découvrir ces sites et d'autre part les cheminements cyclistes dans le parc, autant pour le lien Montréal-Longueuil que pour l'accès aux différents sites d'activité du parc.
30. **Assurer une bonne information des contraintes liées aux événements** perturbant la circulation pédestre et cycliste dans le parc afin d'inciter les promeneurs à emprunter des sentiers alternatifs.
31. **Augmenter la promotion et la publicité** auprès de la population montréalaise autour des usages récréatifs extensifs du parc (jardins, canaux, navette fluviale...) et culturels, pour augmenter l'achalandage des espaces verts et bleus et leur appropriation par la population locale.

## G. CARTES

### CARTE 1 – Carte générale des îles



## CARTE 2 – Réseau des pistes cyclables sur les îles



Source : Ville de Montréal, Street Plan v.5, Iris Gauthier

## H. ANNEXES

### ANNEXE 1 – Patrimoine culturel des îles

#### *Patrimoine amérindien de la période préhistorique*

Compte tenu de son emplacement dans le Fleuve, l'île de Champlain, aujourd'hui Sainte-Hélène, accueille les amérindiens pour leurs activités de pêche, de contrôle des voies navigables et de festivités comme le signale Champlain en 1611. Les archéologues ont identifié tout récemment un site archéologique préhistorique à proximité de la plaine des jeux. Plusieurs zones à potentiel archéologique sont également présentes ailleurs dans l'île.

#### *Patrimoine historique, archéologique, architectural et artistique*

La période française qui remonte aux passages de Jacques Cartier en 1535, de Champlain en 1611, prend sa force sur l'île Sainte-Hélène avec l'arrivée de Charles Le Moyne. Ses fils, les barons de Longueuil, exploitent les îles Sainte-Hélène et Ronde à des fins agricoles et y érigent manoir, moulin, bergerie, pressoir à cidre, dont il reste fort probablement des traces archéologiques. En juillet 1760, les soldats français réalisent des ouvrages de défense en prévision de l'attaque anglaise qui finalement n'a pas lieu puisque Montréal encerclée, capitule.

Avec l'achat en 1818, de l'île au baron de Longueuil par la couronne britannique, débute une phase d'aménagement majeur de l'île. Fortifiée à la demande du Duc de Wellington à partir de 1819, l'île Sainte-Hélène devient un site militaire et une composante majeure du système de défense de l'Amérique du nord britannique contre une invasion américaine. Cette période nous a laissé un patrimoine bâti et archéologique unique.

Ce site militaire comprend plusieurs édifices et aménagements réalisés entre 1821 et 1823 sous la direction d'Elias W. Dunford, un des ingénieurs les plus respectés de son époque : l'arsenal, la petite poudrière, les anciennes casernes, la grande poudrière, des remparts, des puits, etc. En 1849, on construit un poste d'observation en bois et on aménage un hôpital, des résidences et un cimetière toujours présent sur l'île Sainte-Hélène. Certains de ces bâtiments accueillent aujourd'hui le **musée Stewart MacDonald**.

En 1870, la Ville de Montréal entame des négociations pour assurer un usage civil de parc à une partie de l'île, à l'exclusion des installations militaires. En 1874, l'île est ouverte au public à cette fin

mais, faute de voir la Ville assurer l'entretien des lieux tel que promis, la milice en reprend le contrôle temporairement. Entre 1870 et 1875, une quinzaine de bâtiments sont démolis dont le manoir, en mauvais état, de la baronne de Longueuil.

Au cours de la première moitié du XXe siècle, on érige **la tour De Lévis**, le **pavillon des Baigneurs**, les **vespasiennes**, le pavillon des sports devenu le **restaurant Hélène-de-Champlain**. Parmi les grands projets, notons le plan de Todd réalisé entre 1936 et 1939 qui nous a légué de nombreux aménagements paysagers et bâtis. Plus tard, l'Expo universelle de 1967 nous a transmis un ensemble unique de patrimoine moderne dont la **Place des Nations**, le pavillon des États-Unis (aujourd'hui **Biosphère**), le **pavillon de la Corée** (près du métro), **l'aquarium Alcan** et le cirque marin aujourd'hui intégrés à **La Ronde**.

L'île Notre-Dame est quant à elle créée au début des années 1960 pour accueillir l'Expo 67. Les **pavillons du Canada** (présentement le Centre administratif de la Société du Parc des îles), **de la France et du Québec** (présentement le Casino) qui existent toujours en témoignent éloquemment. L'île a par la suite été réaménagée à l'occasion des Jeux Olympiques de 1976 dont témoigne le quartier des athlètes (au bassin olympique), puis pour accueillir les Floralies internationales de 1980 et divers équipements, tels le Grand Prix du Canada de formule 1, le Casino, la plage et ses équipements.

Héritée de l'Expo 67 et des Floralies internationales de 1980, des œuvres d'art public exceptionnelles parsèment les îles, notamment, **l'Homme de Calder**, **le Phare du Cosmos d'Yves Trudeau**, **le Totem Kwakiutl**. De plus, un mobilier urbain, extrêmement novateur et avant-gardiste, conçu pour l'Expo 67, a influencé une génération complète de designers.

## **ANNEXE 2 – Historique du lien cyclable avec la rive Sud**

- 1976 Ouverture de la piste sur le digue de la voie maritime. Les cyclistes accompagnés d'un guide peuvent traverser l'île Notre-Dame
- 1978 Fermeture du lien pour l'aménagement du circuit Gilles-Villeneuve puis des Floralies
- 1984 À la fin des Floralies, la Ville de Montréal veut réouvrir le lien mais l'administration de la voie maritime s'y oppose.
- 1989 La Ville de Montréal et le ministère des Loisirs, chasse et pêche acceptent de financer l'aménagement d'un lien entre l'île Notre-Dame et la digue de la voie maritime.
- 1990 Ouverture du lien

## ANNEXE 3 – Achalandage à la plage et aux piscines du parc au cours des dernières années



Parc Jean-Drapeau

### ASSISTANCE PLAGE ET PISCINE DU PARC JEAN-DRAPEAU

ANNEE	LIEU	ASSISTANCE
1996	Plage	78 085
	Piscine	15 224
1997	Plage	78 472
	Piscine	16 197
1998	Plage	76 344
	Piscine	13 716
1999	Plage	66 378
	Piscine	12 856
2000	Plage	65 588
	Piscine	0
2001	Plage	85 773
	Piscine	17 788
2002	Plage	64 931
	Piscine	0
2003	Plage	67 607
	Piscine	0

/LP/rc  
2004-02-06



## **ANNEXE 4 – Processus d'épuration des marais filtrants de la Biosphère sur l'île Sainte-Hélène**

Le processus d'épuration se réalise en quatre étapes successives :

Étape 1 : Sédimentation des matières flottantes pendant 2 ou 3 jours dans la fosse septique ;

Étape 2 : Passage de 6 jours dans le bassin de sable de 400 m<sup>3</sup> rempli de roseaux (*Phragmites australis*), l'eau circulant sous la surface du sol (stade de minéralisation par biodégradation aérobie) ;

Étape 3 : Passage de 4 jours dans le deuxième bassin de 250 m<sup>3</sup>, marais composé de quenouilles (*Typha latifolia*) et de lentilles d'eau (*Lemna sp.*) où s'opère l'absorption des nitrates et des phosphates (ce bassin abrite des grenouilles, escargots, rats musqués et sauvagines) ;

Étape 4 : Passage de 3 ou 4 jours dans le dernier bassin de 150 m<sup>3</sup> colonisé par l'iris versicolore (*Iris versicolor*), la menthe aquatique (*Mentha aquatica*) et l'élodée du Canada (*Elodea canadensis*), qui complète l'enlèvement des nutriments, désinfecte et oxygène l'effluent de la station.

## **ANNEXE 5 – Processus d'épuration du lac de l'île Notre-Dame**

L'épuration de l'eau du lac s'opère par des technologies naturelles dont le marais reconstitué, appelé lac-filtre, en est le centre. La technologie utilisée fait appel à une suite de procédés : un bassin de décantation pour retirer les particules en suspension ; un lac-filtre formé de trois bassins (où l'eau séjourne deux jours) abritant plus de dix espèces végétales aquatiques différentes ; huit oxygénateurs ; quatre filtres au sable pour compléter le retrait des particules en suspension si nécessaires ; 128 tubes de rayons UV servant en cas de besoin de désinfection de l'eau. Il en résulte une eau de très bonne qualité permettant la baignade, et cela sans adjonction de chlore.

## ANNEXE 6 - Légitimité du Grand Prix du Canada

En 1977, la Brasserie Labatt, commanditaire principal du Grand Prix du Canada, voulait déménager l'événement de Mosport Park (Ontario) aux terrains d'exposition de Toronto. Suite au refus de Toronto, Labatt s'est tourné vers Montréal et proposa alors l'île Notre-Dame considérant ce site comme le meilleur parmi les quatre sites étudiés.

Le projet de convention de cinq ans entre la Ville, l'Association montréalaise d'action récréative et culturelle (AMARC) et Grand Prix du Canada inc., concernant la tenu de la course formule un (F1) sur un circuit à aménager sur l'île Notre-Dame fut présenté au Conseil municipal le 7 juin 1978.

Or, dès le départ, l'idée d'autoriser cette pratique dans le parc était loin de faire l'unanimité à la Ville. L'opposition à l'administration Drapeau de l'époque a tenté de reporter la discussion du projet de convention par l'introduction d'une motion qui constatait, entre autres, que « *la Ville de Montréal a hérité après l'Exposition universelle de 1967 de ce patrimoine public inestimable que constitue Terre des Hommes [...] et en particulier de l'île Notre-Dame, espace vert qui occupe un site unique au monde* » et que « *le projet de transformer l'île Notre-Dame en un circuit de course d'automobile crée une situation d'urgence qui risque de compromettre de façon irrémédiable l'usage de ce parc à des fins de loisirs communautaires, favorisant la participation active de la population* ».

L'opposition demandait donc que la Ville adopte « *un processus démocratique en vue de préparer un plan directeur de l'île Notre-Dame dans les meilleurs délais, en tenant compte que ce processus devra prévoir la consultation de la population* ». Or, cette motion préalable fut rejetée avec plusieurs amendements suggérés par l'opposition et la convention fut approuvée après deux jours de débat.

## **ANNEXE 7 - Conditions liées à la tenue de courses automobiles**

En mai 1978, le Service des parcs de la Ville de Montréal proposait « *Que toutes les installations de protection, murets, clôtures, passerelles, pour les besoins de la course, soient amovibles. Les puits de ravitaillement, les estrades temporaires, les enseignes, les tableaux d'affichage, seront aussi démontés après chaque période d'utilisation. Toute proposition pour des installations permanentes sera considérée à sa valeur par la Ville et l'AMARC.* »

Un nouveau bail de cinq ans (1997 à 2001) est signé en septembre 1996 entre Grand Prix F1 Inc., la Ville et la Société du Parc des îles (agissant alors en qualité de mandataire de la Ville de Montréal), stipulant :

*Article 4. Durée du bail - «4.1 Circuit - ...le Locataire loue le Circuit du Bailleur pour cinq périodes annuelles de vingt jours consécutifs, soit vingt jours consécutifs par année dont trois jours de course; ces périodes de vingt jours devant, sauf avec l'accord du Bailleur qui peut le retenir à sa discrétion, être entièrement comprises dans la période du 1<sup>er</sup> janvier au 23 juin inclusivement, ou dans la période du 3<sup>e</sup> vendredi de septembre au 30 octobre inclusivement.»*

*«Le Locataire devra aviser le Bailleur, au moins six mois à l'avance, des dates de location du Circuit, étant entendu que le Bailleur pourra refuser ces dates, à sa discrétion, si elles sont comprises, en tout ou en partie, entre le 23 juin et le 3<sup>e</sup> vendredi de septembre ou entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 31 décembre.»*

*Article 17. Cession - «...la Ville de Montréal cède à la SPI présent et acceptant tous les droits titres et intérêts qu'elle détient dans le présent contrat et la SPI du fait de cette cession devient le «Bailleur» aux termes des présentes et en assume toutes les obligations et bénéficie de tous les droits du «Bailleur».»*

En juin 2001, le bail pour le Grand Prix F1 est renouvelé pour une nouvelle période de cinq ans (2002 à 2006), «*aux mêmes termes et conditions*».

Lors de son assemblée du 10 janvier 2001, le Comité exécutif de la Ville de Montréal (administration Bourque) a décidé «*de mandater la Société du parc des îles pour convenir d'un nouveau partenariat avec Grand Prix F1 du Canada Inc. ayant comme objectif le développement d'un calendrier optimal d'utilisation du circuit Gilles-Villeneuve ainsi que des installations et équipements connexes.*»

En juin 2001, une nouvelle entente pour une nouvelle course voit alors le jour. Toutefois, seule une lettre (et non l'entente elle-même) vient confirmer «*l'entente intervenue entre la Société du Parc des îles de Montréal et Championnat Automobile de Montréal Inc., relativement à la location du Circuit Gilles-Villeneuve, situé sur l'île Notre-Dame, dans la Ville de Montréal dans le but d'y tenir annuellement une course automobile de Championnat CART.*»

Il y est également mentionné que « *ce bail sera d'une durée de cinq ans, commençant le premier janvier 2002 et se terminant le 31 décembre 2006, avec une première course prévue pour les 23, 24 et 25 août 2002. Il est entendu que les autres courses se tiendront approximativement aux mêmes dates.*»

En 2002 c'est donc une deuxième course qui voit le jour sur le site, sans que la population montréalaise n'ait eu son mot à dire. Les termes des accords signés pour la tenue des courses ne prévoit pas de façon explicite des mesures de mitigation des nuisances environnementales induites.

## ANNEXE 8 – Société du Parc des Îles (SPI)

En 1994, il est clairement établi que la mission première de la Société du Parc des Îles (SPI) comprend les points suivants :

« *La conservation, la protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus :*

- *aménagement et gestion en fonction du développement durable;*
- *renforcement d'un milieu à caractère naturel par la plantation d'arbres, d'arbustes, de plantes aquatiques, par le choix des matériaux et du mobilier urbain. »*

De plus :

« *Aucune modification au Plan directeur ne devrait être entreprise avant le dépôt du «plan d'intervention» et l'accord du comité exécutif ».*

En novembre 1996, la Ville et la SPI signent une convention établissant notamment la mission, les pouvoirs, les responsabilités et les obligations de la SPI. En voici les articles importants relativement aux espaces verts :

- Responsabilités : Article 4.1. Espaces verts - «4.1.1 les travaux horticoles relatifs aux jardins, aux arbres et aux arbustes» ; «4.1.2 l'entretien général des espaces verts, des plans d'eau et des patinoires»
- Obligations : Article 5.1. Plan d'affaires triennal - «5.1.3 Ce plan est déposé chaque année au secrétariat administratif. Ce dernier fait rapport au Comité exécutif qui le soumet, avec ses recommandations, au Conseil municipal pour approbation.» ; «5.3.4 La Société doit soumettre pour approbation au Comité exécutif tout programme d'intervention non prévu au plan d'affaires triennal ou requérant un investissement supérieur à ce que prévoient le plan d'affaires triennal ou le budget d'immobilisations ainsi que tout projet d'investissement privé.»
- Article 5.8. Gestion du développement - «5.8.1 Plan directeur : La Société assurera la mise à jour du plan directeur de mise en valeur et de développement du Parc des îles. Cette mise à jour du plan directeur et ses modifications majeures subséquentes seront déposées au Comité exécutif qui les transmettra au Conseil pour approbation.»