



MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR  
LA SOCIÉTÉ DU PARC JEAN-DRAPEAU  
À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL  
DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE SECTEUR  
BRIDGE-BONAVENTURE

20 SEPTEMBRE 2019

## MISE EN CONTEXTE

---

La Société du parc Jean-Drapeau (SPJD) est une société paramunicipale ayant pour mission de conserver, d'aménager, de mettre en valeur et de développer le parc Jean-Drapeau, formé des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame sises au cœur du fleuve Saint-Laurent.

La SPJD a entrepris, en 2016, un processus d'élaboration d'un nouveau plan directeur pour guider son développement futur. Elle a entre autres reçu l'appui de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), en 2018, qui a consulté la population montréalaise afin de dégager des valeurs et des orientations devant servir d'assise au nouveau plan directeur. Son rapport, rendu public en mars 2019, recommande notamment : « *le retour à la notion d'un grand parc urbain animé, vert et bleu, l'affirmation résolue du caractère public et accessible du parc et la cohabitation harmonieuse des différentes activités et des différents usagers du parc.* »<sup>1</sup>

La SPJD a pris connaissance du rapport de l'OCPM. Elle complète maintenant la réalisation de son nouveau plan directeur de conservation, d'aménagement et de développement. En faisant du développement durable, de l'innovation, de la gouvernance ouverte et de la qualité de l'expérience des usagers le canevas de base de son plan directeur, la SPJD établit maintenant comment elle pourra reconnecter les îles avec le fleuve, préserver et mettre en valeur les patrimoines dont elle est fiduciaire, présenter une offre d'activités variées à faible empreinte écologique, promouvoir l'excellence en design et créer une structure financière et administrative cohérente et efficace.

---

<sup>1</sup> OCPM. 2019. Rapport de consultation publique; Plan directeur d'aménagement et de développement du parc Jean-Drapeau. 169 p.

La SPJD souhaite saisir l'opportunité que représente la consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure pour s'assurer que le parc Jean-Drapeau, qui sera bientôt doté d'un nouveau plan de conservation, d'aménagement et de développement, soit pris en compte dans la planification de ce territoire. Le secteur Bridge-Bonaventure, et plus spécifiquement la Cité du Havre, est intimement lié au parc Jean-Drapeau, tant géographiquement qu'historiquement. Le secteur Bridge-Bonaventure et le parc Jean-Drapeau sont tous deux des territoires riverains du fleuve Saint-Laurent, à proximité du centre-ville, qui présentent des éléments patrimoniaux, notamment ceux hérités de l'Exposition universelle de 1967. Agrandie lors de cet événement qui a marqué l'histoire de Montréal, la Cité du Havre agissait à l'époque comme principale porte d'entrée pour accéder aux îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. À l'approche du dépôt de son plan nouveau plan directeur, la SPJD croit qu'il est essentiel de consolider les liens, tant physiques que symboliques, entre le secteur Bridge-Bonaventure et le parc Jean-Drapeau. Trois principaux aspects seront abordés dans ce mémoire, soit la mobilité, le patrimoine et l'environnement.

# 1. MOBILITÉ

---

## CONTEXTE

Le caractère insulaire du parc Jean-Drapeau constitue sa spécificité et son unicité par rapport aux autres grands parcs montréalais. Il comporte toutefois certains inconvénients, notamment au chapitre de la mobilité. Le parc Jean-Drapeau est accessible par cinq points d'entrée, soit la station de métro Jean-Drapeau, la navette fluviale, le lien cyclable de l'écluse de Saint-Lambert et les ponts Jacques-Cartier et de la Concorde. Ce dernier se situe à l'extrémité de l'avenue Pierre-Dupuy, sur la Cité du Havre, et constitue un point d'entrée pour les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame ainsi que pour le Casino de Montréal, principal générateur de déplacements vers et à partir des îles. Le pont de la Concorde présente un large tablier conçu pour supporter l'Expo-Express et pouvant accueillir six voies automobiles advenant une connexion avec la Rive-Sud, projet qui ne s'est jamais réalisé. Le tablier du pont de la Concorde présente actuellement la configuration suivante : deux voies automobiles dans chaque direction, une piste cyclable bidirectionnelle et deux trottoirs.

## PROBLEMATIQUE

Toujours présente, la vocation de porte d'entrée de la Cité du Havre pourrait être renforcée. D'une part, bien que la piste cyclable empruntant l'avenue Pierre-Dupuy et le pont de la Concorde représente un lien majeur de transport actif (environ 300 000 passages de cyclistes comptabilisés par an), intégré au « réseau blanc » cyclable de la Ville de Montréal et une route récréotouristique (Route verte) entre le centre-ville, le parc Jean-Drapeau et la Rive-Sud, son aménagement est peu convivial sur une bonne partie du trajet (à partir du pont de la rue Mill et jusqu'à l'avenue Pierre-Dupuy) et présente certains enjeux de sécurité (proximité de l'autoroute, passage à niveau). L'aménagement-même du pont de la Concorde n'est pas optimal relativement au transport actif puisqu'un des trottoirs (côté ouest) est discontinu et qu'on n'y trouve aucun mobilier pour s'asseoir et profiter des vues sur le fleuve. Finalement,

la distance à parcourir pour accéder au parc Jean-Drapeau à partir du Vieux-Montréal est relativement longue (plus de 4 km), décourageant du même coup l'usage du transport actif.

L'axe formé par l'avenue Pierre-Dupuy et le pont de la Concorde est aussi utilisé pour relier, par navette, le Casino de Montréal à ses stationnements situés de part et d'autre de l'autoroute Bonaventure. L'axe n'est toutefois utilisé par aucun circuit de transport en commun de la STM.

Par ailleurs, de nombreux automobilistes en transit utilisent l'axe de l'avenue Pierre-Dupuy et du pont de la Concorde ainsi que le chemin Macdonald au parc Jean-Drapeau afin d'accéder au pont Jacques-Cartier. Ce phénomène dégrade l'expérience des usagers du parc et rend l'accès plus difficile pour les visiteurs se déplaçant en voiture et ayant une réelle destination sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.

#### **ORIENTATIONS**

Le développement d'une mobilité durable et conviviale est l'une des priorités du nouveau plan directeur du parc Jean-Drapeau. Ce dernier définira des actions afin de réduire l'empreinte de l'automobile sur les îles, d'améliorer l'offre de transport collectif et de diminuer le volume des échanges véhiculaires de transit entre Montréal et le pont Jacques-Cartier. Dans ce contexte, la Société du parc Jean-Drapeau recommande, la réalisation des actions suivantes, visant à favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes de déplacements actifs et dissuader le transi automobile par les îles du parc Jean-Drapeau :

#### **RECOMMANDATIONS**

1. De profiter de l'opportunité que représentent la construction du REM et l'implantation d'une station au bassin Peel pour développer une stratégie intégrée de mobilité active se déployant vers le canal de Lachine, le Vieux-Montréal, la Cité du Havre et le parc Jean-Drapeau. Cette stratégie devra notamment intégrer les actions suivantes :

- a. De réaménager intégralement le tronçon corridor cyclable situé sous l'autoroute Bonaventure et reliant le bassin Peel à l'avenue Pierre-Dupuy (rue Riverside et chemin des Moulins) afin d'y intégrer un cheminement piéton, de faciliter et sécuriser les traversées aux différentes intersections, faciliter son déneigement et proposer un environnement plus convivial aux utilisateurs des modes actifs.
  - b. Afin d'assurer une connexion 4 saisons du secteur avec les quartiers périphériques par les modes actifs :
    - i. Réaliser une représentation appuyée auprès de l'échelon fédéral pour demander que la piste cyclable du Canal de Lachine soit déneigée.
    - ii. Développer un axe dédié aux modes actifs en bordure du fleuve reliant le Parc Arthur-Therrien à Verdun au secteur de la cité du Havre.
2. D'implanter un lien en transport en commun dans l'axe de l'avenue Pierre-Dupuy et du pont de la Concorde, entre la future station du REM, le parc Jean-Drapeau, le Casino et la station de métro Jean-Drapeau. Cette ligne devrait également desservir les résidents de la Cité du Havre, obligés à l'heure actuelle d'avoir recours à un service de navette privée, et la Place des Nations réhabilitée. L'opportunité d'implanter une voie réservée pour le transport en commun a déjà été étudiée par une étude de CIMA+ pour le compte de la Ville de Montréal, en 2018.

3. De mettre en valeur l'esplanade du pont de la Concorde et de l'avenue Pierre-Dupuy afin d'encourager l'utilisation du transport actif ainsi que la fréquentation touristique de la Route verte. En plus de repenser le partage de l'espace du tablier du pont pour accorder davantage d'espace aux modes actifs, les nouveaux aménagements de l'axe Pierre-Dupuy-Concorde pourraient inclure du mobilier pour se reposer, des végétaux, des belvédères pour profiter des vues, des jeux pour les enfants, des stations d'entraînement, etc.
4. D'étudier la possibilité d'améliorer la connectivité entre le parc Jean-Drapeau, le parc de Dieppe (pointe de la Cité du Havre) et le Vieux-Montréal par un service de navette fluviale amélioré avec plusieurs arrêts (Cité du Havre, île Sainte-Hélène, île Notre-Dame) ou même la construction d'une passerelle levante réservée aux modes actifs à partir du Grand Quai du Vieux-Port.
5. Intervenir sur le réseau routier de manière à dissuader la circulation de transit entre le pont Jacques-Cartier et le pont Victoria ou l'autoroute Bonaventure via l'avenue Pierre Dupuy, le pont de la Concorde et le parc Jean-Drapeau.

## 2. PATRIMOINE

---

### CONTEXTE

Le secteur Bridge-Bonaventure, et plus particulièrement la Cité du Havre, possède de nombreuses similitudes avec le parc Jean-Drapeau, tant au niveau du patrimoine bâti que l'on y trouve que des paysages que l'on y observe. La Cité du Havre (dans sa forme actuelle) et le parc Jean-Drapeau ont été constitués afin d'accueillir le site de l'Exposition universelle de 1967 et ont été planifiés d'un même geste, de manière cohérente. Dans l'esprit de ce plan, la Cité du Havre, avec ses stationnements, sa Place d'accueil et son terminus de l'Expo-Express, constituait la principale porte d'entrée de l'Exposition. Comme sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, quelques pavillons de l'Expo subsistent à la Cité du Havre. On pense d'abord à l'iconique Habitat 67 qui domine le paysage, mais aussi à certains bâtiments moins connus, comme l'Administration portuaire de Montréal (anc. Pavillon de l'Administration et de la Presse), les studios Mel's (anc. Expo-Théâtre) et l'ancien Musée d'art (aujourd'hui propriété du Casino de Montréal).

Par ailleurs, le secteur Bridge-Bonaventure, comme le parc Jean-Drapeau, offrent des vues impressionnantes sur le fleuve, le centre-ville et le Vieux-Port. Les berges de ces deux secteurs riverains partagent des caractéristiques semblables puisqu'elles sont toutes artificielles et issues de remblais. Elles sont, pour la plupart, inaccessibles et non aménagées.

### PROBLEMATIQUE

La Société du parc Jean-Drapeau fait face à d'importants défis afin d'assurer la pérennité des éléments patrimoniaux dont elle est fiduciaire. Certains éléments de valeur patrimoniale sont laissés à l'abandon faute de financement adéquat et de fonctions associées à ces édifices alors que d'autres se situent dans un contexte décousu ne les mettant pas en valeur. De plus, l'absence d'une vision intégrée de conservation et de mise en valeur du patrimoine de l'Expo



(qui inclut la Cité du Havre, le Casino et La Ronde) rend plus difficile la protection et l'interprétation cohérentes de cet important legs de l'époque moderne.

Par ailleurs, le parc Jean-Drapeau, situé au milieu du fleuve, offre un rapport à l'eau faible, distant et peu invitant. Le caractère insulaire du parc est peu perceptible et l'accès physique et visuel aux berges est limité et difficile.

### **ORIENTATIONS**

La SPJD souhaite utiliser son plan directeur pour se donner les moyens de mieux préserver et mettre en valeur ses patrimoines. Elle souhaite aussi se positionner comme leader en matière de conservation patrimoniale, particulièrement en ce qui a trait au patrimoine moderne de l'Expo 67 dans son ensemble. Elle a déjà amorcé des actions dans ce sens en produisant des études documentaires préalables à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de la Cité de Havre et de La Ronde, en démarrant des processus de rédaction d'énoncés d'intérêt patrimonial pour ces deux territoires et en déposant une demande d'élargissement du périmètre du site patrimonial de l'île Sainte-Hélène à l'île Notre-Dame, à la Cité du Havre et à La Ronde.

La Société travaille également sur un projet de réhabilitation de la Place des Nations, pour laquelle elle a déposé une demande de classement au Ministère de la Culture et des Communications. Ce projet figurera parmi les premiers jalons de son futur plan directeur et permettra aux Montréalaises et Montréalais de se réapproprier ce lieu hautement symbolique.

Par ailleurs, la SPJD entend faire de l'amélioration de la relation au fleuve une de ses priorités, notamment en complétant et bonifiant sa promenade riveraine. Cette préoccupation de premier plan trouve écho dans le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure présenté par la Société des ponts Champlain et Jacques-Cartier inc. Ainsi, la SPJD recommande :

## RECOMMANDATIONS

1. Qu'une stratégie soit adoptée pour conserver et commémorer le patrimoine de l'Expo 67 dans son ensemble (incluant la Cité-du-Havre, le parc Jean-Drapeau, La Ronde). Une telle stratégie pourrait, entre autres, s'appuyer sur une signalétique commune, des tours guidés ou des parcours, la mise en place d'une application mobile et une mise en réseau des différents témoins de l'Expo 67 sur la Cité du Havre et les îles.
2. Qu'une reconnaissance patrimoniale soit accordée aux témoins architecturaux, artistiques et paysagers de l'Expo 67 sur la Cité du Havre afin d'assurer leur pérennité. Cette reconnaissance pourrait être autonome ou découler de l'agrandissement des limites du site patrimonial de l'île Sainte-Hélène à l'île Notre-Dame, à la Cité du Havre et à La Ronde.
3. Que le projet de réhabilitation de la Place des Nations soit l'opportunité d'une démarche concertée de planification, notamment en regard de la mobilité, des vocations et de la programmation. Le projet de la Place des Nations devrait être pris en compte dans la planification urbaine du secteur Bridge-Bonaventure.
4. Qu'une stratégie intégrée à l'échelle du secteur Bridge-Bonaventure et du parc Jean-Drapeau soit adoptée afin de favoriser un accès aux berges continu et une bonification du parcours riverain montréalais. Cette stratégie pourrait, entre autres, voir à ce que les aménagements qui seront planifiés sur les berges soient cohérents et complémentaires.
5. Que la promenade fleuve-montagne soit prolongée pour inclure la Cité du Havre et le parc Jean-Drapeau dans un parcours bonifié.

### 3. ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ

---

#### CONTEXTE

Le parc Jean-Drapeau fait partie du réseau des grands parcs de la Ville de Montréal et constitue un important espace vert et bleu au cœur du Saint-Laurent, à même l'arrondissement de Ville-Marie. Bien que la majorité des îles ait été construite de la main de l'homme, le développement des écosystèmes naturels qu'on y observe contribue à l'identité actuelle du parc. La faune et la flore y sont riches et diversifiées.

Le secteur Bridge-Bonaventure est quant à lui principalement composé de zones d'emploi minéralisées et d'infrastructures routières et ferroviaires. Les principaux espaces verts du secteur se situent à la Cité du Havre où l'on retrouve le parc de Dieppe (la pointe de la Cité du Havre) et deux terrains appartenant à la SCHL et à une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Un de ces derniers est zoné « parc » (celui à l'est d'Habitat 67), alors que l'autre, zoné « résidentiel », recèle de bon nombre de ruines des aménagements de l'Expo 67.

#### PROBLEMATIQUE

Aujourd'hui méconnues par manque de dispositifs d'observation, la faune et la flore du parc Jean-Drapeau présentent un riche potentiel à exploiter.

Par ailleurs, certains systèmes naturels d'intérêt du parc sont difficiles d'accès ou discontinus, limitant leur potentiel de constituer des corridors écologiques.

Plus largement, les changements climatiques présentent un risque accru d'événements météorologiques extrêmes, notamment en ce qui a trait aux vagues de chaleur. L'accroissement de la canopée et la lutte aux îlots de chaleur représentent donc des enjeux prioritaires. La Ville de Montréal, dont dépend la Société du parc Jean-Drapeau, s'est d'ailleurs engagée à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

## **ORIENTATIONS**

Développé selon les principes du développement durable, le futur plan directeur de la SPJD entend faire de la qualité générale de l'environnement « vert et bleu » du parc un aspect structurant de sa mise en valeur. La stratégie mise en place pourrait inclure la naturalisation des berges, la valorisation des milieux fragiles, la régénération des communautés forestières, la création d'écosystèmes et de corridors écologiques pour la faune, le verdissement d'espaces de stationnement de même que la valorisation des expériences de contact avec la nature.

Consciente que l'environnement est une dimension qui doit être appréhendée à grande échelle, la SPJD souhaite que la valeur écologique de l'ensemble formé des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et de la Cité du Havre soit mis en valeur. Ainsi, elle recommande :

## **RECOMMANDATIONS**

1. Que la Ville de Montréal étudie l'opportunité de faire l'acquisition des terrains privés et fédéraux de la Cité du Havre, à proximité du fleuve et du parc Jean-Drapeau, afin d'en assurer la conservation et de faire de ces espaces de réelles zones de biodiversité au cœur d'un parc urbain.
2. De s'assurer que le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure soit intégré à son environnement et permette de bonifier le réseau des parcs et le parcours riverain de la Ville de Montréal, incluant le parc Jean-Drapeau et les espaces verts de la Cité du Havre.
3. De développer une stratégie intégrée de végétalisation des berges artificielles du secteur Bridge-Bonaventure et du parc Jean-Drapeau, dans un souci de favoriser la biodiversité aquatique.

4. D'évaluer les possibilités d'implanter un corridor écologique à même les aménagements futurs du tablier du pont de la Concorde afin de relier entre eux les milieux naturels de la Cité du Havre et ceux du parc Jean-Drapeau.

## CONCLUSION

---

Ayant pris connaissance des différents mémoires et recommandations déposés dans le cadre de la consultation public sur l'avenir du parc Jean-Drapeau, la SPJD complète maintenant son nouveau plan directeur de conservation, d'aménagement et de développement. Les nombreux travaux et réflexions entourant la réalisation de ce document mettent en lumière l'importance, pour la SPJD, de jeter des ponts entre elle et la société montréalaise. Les territoires riverains limitrophes au parc Jean-Drapeau apparaissent comme des opportunités de créer des liens, à la fois physiques et symboliques, avec les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Le secteur Bridge-Bonaventure, et plus particulièrement la Cité du Havre, est une porte d'entrée importante pour le parc Jean-Drapeau et le plan directeur à venir compte marquer cette importance.

La consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure est une occasion de dialoguer et de coordonner la planification entre les différents acteurs du territoire, parmi lesquels la SPJD souhaite figurer. Il ne fait aucun doute que les actions à venir de la Société en termes de développement durable, de mobilité, de protection du patrimoine et de mise en valeur des écosystèmes pourront être bonifiées par leur mise en relation avec les initiatives qui seront prises dans le cadre du redéveloppement urbain du secteur Bridge-Bonaventure au courant des prochaines années.

## BIBLIOGRAPHIE

---

CHA. MALO-SAUVÉ. ARCHAMBAULT-LELIÈVRE. 2019. Étude documentaire préalable à l'évaluation de l'intérêt patrimonial de la Cité du Havre.

CIMA+. 2018. Axe reliant la Cité du Havre aux îles Sainte-Hélène et Notre-Dame; Étude d'opportunité sur l'ajout d'une voie réservée permanente au transport collectif.

Direction régionale de la santé publique. 2019. Enquête épidémiologique – Vague de chaleur à l'été 2018 à Montréal.

Groupe Rousseau Lefebvre. 2015. Rapport synthèse; Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria; Concept préliminaire.

GUEGUEN, Bertrand. 2018. Opinion soumise à l'OCPM dans le cadre de la consultation publique sur l'avenir du parc Jean-Drapeau : Proposition d'un pont mobile entre le quai King Edward (Vieux-Port) et le parc Dieppe (anciennement parc de la Cité du Havre).

LINCOURT, Jean-Jacques. 2017. Réflexion sur l'arbre, le fleuve et le paysage (fiche synthèse).

LEGAULT, Réjean. Étude patrimoniale sur les témoins matériels de l'Exposition universelle et internationale de Montréal de 1967 sur l'île Notre-Dame et la Cité du Havre.

OCPM. 2019. Rapport de consultation publique; Plan directeur d'aménagement et de développement du parc Jean-Drapeau.

Ville de Montréal. 2017. Mobilité au parc Jean-Drapeau: État des lieux, enjeux et premiers constats (fiche synthèse).

Ville de Montréal. 2019. Bridge-Bonaventure; document d'information.

Voyagez Futé. 2019. Plan de mobilité durable du parc Jean-Drapeau.