

# Le parc Jean-Drapeau

accès privilégié des Montréalais au Saint-Laurent  
et site patrimonial iconique



**Cesser la spoliation systématique d'un lieu emblématique de Montréal  
pour mettre en valeur ses héritages exceptionnels de manière cohérente**

Daniel Chartier, architecte paysagiste  
Mémoire de soumis à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

octobre 2018

## Sommaire exécutif

Les îles et infrastructures inventées pour l'Expo 67 sont véritablement mythiques aux yeux des montréalais. Ces lieux vibrent encore dans les souvenirs de millions de montréalais et de visiteurs du monde entier.

Leurs kilomètres de berges offrent un potentiel exceptionnel d'accès au fleuve pour les montréalais et la population du Grand Montréal. Pourtant, l'essentiel des aménagements actuels dissuade une appropriation conviviale de ce fleuve qui est à l'origine de Montréal et qui constitue aussi le cœur du Québec. Actuellement, la Communauté Métropolitaine de Montréal veut créer un immense parc vert et bleu, fluvial, comme action phare du Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Les îles inventées et la Cité du Havre doivent jouer un rôle clef dans cette réappropriation du fleuve.

Ces îles recèlent aussi des trésors plus anciens, à redécouvrir : socle rocheux, fort, bunker, tour de Lévis, arbres remarquables, forêt unique. De nombreux moments historiques méritent aussi d'être commémorés; Des morts à respecter.

Depuis des décennies, ce lieu iconique est l'objet d'interventions décevantes et souvent même, extrêmement déplacées. Le gaspillage systématique de ce site emblématique doit cesser. Une vision extrêmement ambitieuse doit piloter le Plan directeur et les actions de tous les intervenants, qu'ils soient gouvernementaux, municipaux, privés ou citoyens, à court terme et pendant les décennies à venir.

Le territoire visé doit déborder des strictes limites juridiques de la Société du parc Jean-Drapeau. Cette vision généreuse doit englober La Ronde, le pont de la Concorde, la Cité du Havre ainsi que les parties contigues de la voie maritime.

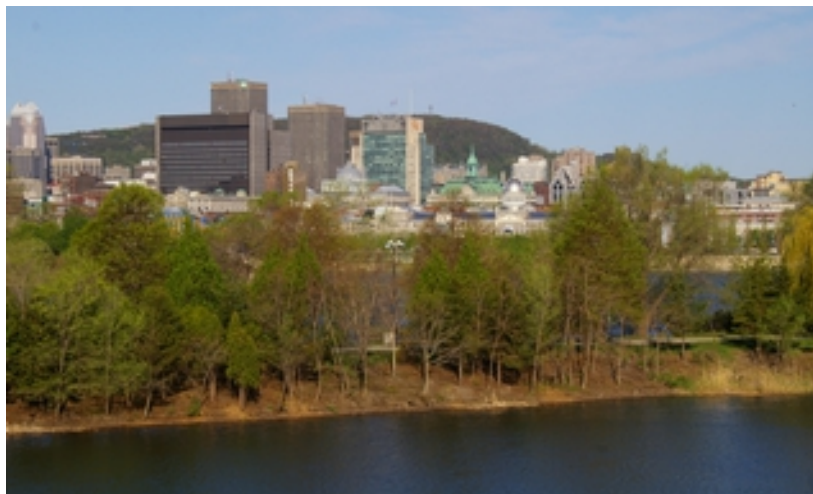
L'optimisation des interfaces des îles et de la Cité du Havre avec le fleuve Saint-Laurent doit être la priorité absolue. Cette optimisation doit être menée de façon sensible par des professionnels respectueux à la fois des valeurs naturelles du fleuve et de la valeur sociale et symbolique de ces lieux. Une multitude de lieux doivent faire l'objet de ces interventions bonifiant le lien avec le fleuve: l'immense stationnement bordant le fleuve, Cap-sur-Mer à l'extrémité est de l'île Sainte-Hélène, la pointe ouest de l'île Sainte-Hélène, la pointe est de l'île Notre-Dame et extrémité de la voie maritime... Le territoire triangulaire, délimité par le quai de la navette, le Calder et le métro Île Sainte-Hélène, doit être au cœur de cette ambitieuse stratégie de réappropriation des berges du fleuve.

La mise en valeur véritable, systématique, des immenses héritages culturels et naturels de ce vaste territoire doit être un objectif complémentaire et indissociable. Pour ce faire, une compréhension extrêmement fine des différents patrimoines est essentielle. En parallèle ou concurremment, des processus de conservation, restauration, réhabilitation, à la fine pointe

du savoir et des talents s'imposent. Ces processus devront se faire de plus en plus consistants et cohérents. Ils devraient être à l'avant-garde des bonnes pratiques, comme le furent Frederick Todd et les géniaux créateurs d'Expo 67.

L'accessibilité durable doit dorénavant diriger les actions plutôt que la recherche de gains monétaires à court terme. Les stationnements doivent cesser d'être la vache à lait d'une organisation obsédée par des objectifs à court terme. Le pont de la Concorde et la Cité du Havre doivent être intégrés dans un ample corridor vert, piétonnier et cyclable reliant le REM et les îles, pour créer une véritable promenade Îles-Montagne. Ce faisant, on offrira enfin une alternative intéressante au métro pour les foules compactes des grands festivals et événements. L'actuel corridor actif reliant la voie maritime à Montréal est interrompu pendant des semaines, avant et après le Grand Prix de Formule 1. Cela doit cesser. La fluidité durable doit persister en tout temps entre la voie maritime et l'île Sainte-Hélène. Pour ce faire, le pont de l'Expo-Express doit être réhabilité et ses abords requalifiés concurremment au réaménagement des sites d'entretien de La Ronde de la Société du parc Jean-Drapeau.

Tout ce beau programme restera inéluctablement lettre morte, comme le Plan directeur 1993 le fut, si le financement demeure monstrueusement insuffisant et que perdurent les ineptes règles de gouvernance qui ont présidé aux actions corrosives des dernières décennies. À défaut d'un cadre adéquat et d'un financement adéquat récurrent, les administrateurs et politiciens continueront à multiplier les interventions terriblement néfastes, comme l'abattage de presque tous les arbres et de chaque milieu naturel qui existaient autour de l'amphithéâtre naturel aménagé en 1992, suivi de leur remplacement par la création d'un immense îlot de chaleur.



Un changement de paradigme s'impose d'urgence. Pour cela, des ressources financières suffisantes doivent abreuver les gestes souhaités. Un partenariat plus fructueux avec La Ronde devrait nourrir cette résurrection des îles, comme la population montréalaise le souhaite tant. Le cadre de gouvernance actuel, qui favorise les actions fantômes et corrosives, doit disparaître. Les Montréalais doivent enfin comprendre où leur argent va et vient.

## **50 ans parsemés d'intenses moments de bonheur et de douloureuses déceptions**

Avant de faire les constats sur la situation actuelle et de présenter des orientations d'action, je dois faire un rappel cognitif et émotif personnel sur l'importance du parc Jean-Drapeau dans ma vie.

En 1967 et au cours des années suivantes, j'ai arpenté chaque recoin de Terre des Hommes, visité chaque pavillon, à répétition. Les extraordinaires qualités de ce lieu et des trésors qu'il recelait ont profondément forgé ma conscience citoyenne, architecturale, planétaire...

En 1985, je fais partie de l'équipe mandatée par le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal pour créer un Centre des expositions agro-alimentaires. Malheureusement, cette mission, heureusement abandonnée, avait d'abord induit la démolition de quelques bâtiments, structures et artefacts de l'Expo 67, suivie d'un paysagement superficiel. Le bilan de l'opération s'avère décevant.

En 1986, à l'arrivée de Jean Doré au pouvoir, la dégradation des vestiges de l'Expo est sidérante. De larges parties du site étaient devenues dangereuses ou inaccessibles. Un changement global de vision s'imposait pour nos merveilleuses îles de l'Expo. Une équipe, menée sous l'habile direction de Mark London et de Robert Desjardins, prépare un plan directeur du parc des îles et un concept d'aménagement de la pointe ouest de l'île Sainte-Hélène. Les objectifs de cette intervention sont d'aménager un amphithéâtre naturel qui accueillera les principales célébrations du 350<sup>ième</sup> anniversaire de Montréal. Ce lieu doit rester très accueillant hors des grands événements.

C'est ainsi qu'entre 1990 et 1991, je fais partie de l'équipe qui a mission de réaménager la pointe ouest de l'île Sainte-Hélène. Mon mandat spécifique d'architecte paysagiste était de préparer les plans et devis de l'amphithéâtre naturel, du lac des Cygnes remanié, de bassins naturalisés et d'une colline plantée. Pendant les colossaux travaux d'excavation-remblayage requis, je prends un bref congé parental. À mon retour au travail, je suis réaffecté au dossier du mont Royal. Ce lien privilégié s'est poursuivi pendant les 23 années suivantes pour la Ville et continue, malgré ma retraite comme professionnel du Service des Grands parcs, du Mont-Royal....



Pendant toutes ces décennies, j'ai vu les îles de l'Expo évoluer de façon cahotique, tout en conservant une magie unique, fascinante. Les moments d'étrangeté maximale survinrent la nuit à l'intérieur d'un pavillon du Québec à demi-abandonné, alors que les vents glaciaux hurlaient à travers des portes peu étanches. Les pires moments d'angoisse consistaient à traverser, à deux ou trois heures du matin, un site déserté de tous, sauf, occasionnellement, de fêtards faufiletés sur ce site glauque. L'immensité du réaménagement dont nous étions responsables s'est incarnée de façon spectaculaire lorsque le Calder, monté sur un attelage surdimensionné, se déplaçait vers son site actuel... Mais surtout, je me rappelle des moments fugaces de beauté sublime à admirer le soleil levant perçant la brume de mer hivernale, frigidifiante, au-dessus des rapides séparant les îles de l'Expo du Vieux-Port de Montréal.

À la fin des travaux de réaménagement de la pointe ouest de l'île Sainte-Hélène, j'ai assisté aux magnifiques festivités du 350<sup>ième</sup> anniversaire de Montréal avec mes jeunes enfants. Pendant plus de deux décennies, j'étais extrêmement fier d'admirer le Calder et sa réflexion dans certains bassins naturalisés dont j'avais soigneusement préparé les plans. J'étais ému de voir tous ces gens pique-niquer en petits groupes ou en familles, bercés par le son des cascades. J'appréciais l'abondance d'oiseaux installée dans ces terrains créés de main d'homme.

Nous n'étions pas seul à apprécier le résultat. À la fin des travaux d'aménagement, en 1993, l'*Association des architectes paysagistes du Canada* décerne un prix d'excellence national à ce projet et à son équipe de conception.



Dans le même ordre d'idée, Jean-Claude Marsan, historien de l'architecture, parle élogieusement de cet réaménagement dans la troisième édition de son livre *Montréal en évolution* : *«Il n'y a guère d'expérience sensorielle plus satisfaisante à faire à Montréal. . . . On peut même s'affirmer, sans exagérer, qu'il se classe avec le parc du mont Royal de Frederick Law Olmsted et parc de l'île Ste-Hélène, aménagé dans les années 1930 par Frederick Todd, parmi ce que Montréal a fait de mieux en architecture du paysage au cours de son histoire.»*

Puis, au fil des ans, un laisser-aller généralisé, envahissait la partie sud de l'île Sainte-Hélène. Aucun travail sylvicole ne permettait de dégager les vues vers Montréal et d'éliminer les branches ou arbres dangereux. Pour ajouter l'injure à l'insulte, après les compétitions de natation de 2008, la Société du parc des Îles s'est mise à multiplier les erreurs de conception et les interventions de mauvais goût. La désérence s'accélérait.



En 2014, tous ces gestes déplacés, toute cette négligence accumulés ont largement servi à justifier la pertinence de détruire ce parc convivial et de créer une Place des Festivals format géant. Le justificatif préparé par l'équipe responsable du premier plan d'aménagement de l'amphithéâtre dénaturisé réussissait l'exploit de faire disparaître du volet historique la création de l'amphithéâtre en 1992, ainsi que les célébrations du 350<sup>ième</sup> anniversaire de Montréal. Il fallait réinventer l'histoire pour consolider une trame narrative fortement biaisée.

## L'amphithéâtre en chantier, une entreprise de dénaturalisation

Le projet de maxi amphithéâtre exigeait le remblayage de tous les milieux naturels créés en 1992 afin de maximiser les profits de Evenko ou d'autres potentiels organisateurs d'événements. Entre 2015 et 2017, l'ancien responsable de la préparation du plan directeur des îles en 1993, M. Mark London, multiplie les lettres aux politiciens, aux administrateurs et aux médias pour démontrer les failles de ce projet hypercoûteux. Mark démontre alors, à répétition, le caractère inique du financement de l'opération. Il dénonce l'idée de voir les pouvoirs publics dépenser 70 millions de dollars pour un projet qui hypothéquera la qualité d'expérience parc offerte aux Montréalais. On pouvait dès lors se douter que l'augmentation hypothétique des frais de location ne couvrirait qu'une portion infime de l'amortissement actuariel des 70 millions engloutis par cette minéralisation à outrance et de la perte de jouissance précédemment offerte aux citoyens par un parc qui demeure convivial hors des grands événements. Ce projet aurait du susciter une réprobation bien plus grande que ce ne fut le cas. Malheureusement, les médias francophones ainsi que les élus et administrateurs au pouvoir ont fait la sourde oreille, encore et encore.

Pendant ces années, j'ai assidûment aidé M. Mark London à raffiner la version française de ses textes, proposant ici ou là quelques arguments nouveaux ou quelques modifications de structure. J'offrais des photos récentes pour mieux illustrer le propos. Nous souhaitions vivement que la capacité de l'amphithéâtre soit augmentée légèrement et que son fonctionnement soit amélioré, dans le cadre d'un projet respectant les valeurs naturelles et historiques des îles iconiques. Des dizaines de millions de dollars auraient été économisés en évitant la destruction systématique des arbres et milieux naturels ainsi qu'en réduisant la superficie des surfaces pavées et l'omniprésence de murets. Cette somme aurait pu permettre la restauration de la place des Nations et la création d'une promenade en bordure du fleuve dans le secteur des stationnements, tel que prévu dans le projet équilibré qui avait précédemment fait consensus.

L'équipe de conception du complexe de spectacles et expositions été remplacée. Cependant, l'objectif principal qui lui était assigné demeurait le même, maximiser les profits d'Evenko et peut-être, un jour, d'autres promoteurs d'événements lucratifs. La vision stylistique globale de l'administration demeure la même malgré le changement de concepteurs. La signature architecturale change, mais l'absence de développement durable persiste. On coupe tous les arbres à l'exception de spécimens épars. On remblaye tous les milieux humides grouillant de vie. Les pelouses où il faisait bon flâner auparavant sont réduites au minimum. Adieu cascades et bassins. Au total, 1000 arbres matures auront été coupés par choix stylistique, en contradiction complète avec les politiques de développement durable de la Société du parc Jean-Drapeau et de la Ville.



Cette coupe à blanc a suscité un immense tollé de réprobation, tant par la population, que par les membres de l'équipe politique qui par la suite a pris le contrôle de l'administration municipale. Cette

nausée s'est combinée à la répulsion issue de plusieurs autres événements tenus en 2017 où la Ville de Montréal et ses sociétés avaient développé une étrange vision du bien public.

### **La nécessité d'un virage majeur pour les îles, incluant un projet encore mystérieux**

Pour marquer le changement de cap, la nouvelle administration municipale a déclenché l'actuel processus de consultation. Cette démarche aurait du être l'occasion de faire connaître les détails du projet en voie de finalisation. De manière invraisemblable, plusieurs éléments structurants du projet demeurent toujours extrêmement nébuleux.

Il est plus que discutable d'amener les citoyens à se prononcer sur une vision globale des îles sans que ces derniers ne puissent pleinement saisir l'ampleur des transformations en cours et la nature des restrictions qui seront imposées à la libre circulation aux abords de la station de métro. Ce lieu doit être consolidé comme accès stratégique aux îles et non devenir un no man's land comme c'est trop souvent le cas depuis l'appropriation estivale de ces lieux par Evenko.

La Société du parc Jean-Drapeau et ses consultants ont rendu publiques des perspectives enchanteresses dessinées à partir d'un avion. Le choix est cohérent avec le parti d'aménagement. Ces images ne permettent aucunement de saisir l'expérience qu'un simple citoyen voulant explorer l'île Sainte-Hélène pourra vivre en sortant du métro. Voici quelques-unes de ces questions non résolues:

- Pourquoi avoir augmenté de 45% la capacité des lieux en détruisant systématiquement tous les végétaux et les milieux naturels si importants pour la faune et pour les montréalais, si on ne peut évacuer rapidement les 65 000 personnes par métro et par d'autres moyens de transport collectifs?
- Quand les systèmes de contrôle de foule, barrières et clôtures, seront installés? En avril, mai ou juin? À quelle date seront-ils démantelés? En août, septembre ou octobre? Est-ce que certains murets, barrières de sécurité et clôtures seront conservés à l'année, comme c'est encore le cas depuis des années autour de la plaine de jeux?
- Quels types d'expérience pourront vivre les flâneurs lors des périodes de préparation ou de démantèlement des grands festivals? Quel sera le territoire auquel les simples citoyens, non payants, auront accès pendant les mois caniculaires d'été? Devront-ils se contenter des abords immédiats du stationnement de La Ronde pour pique-niquer en admirant le fleuve et le centre-ville?



- Est-ce que le nouvel aménagement sera compatible avec la création d'un système de transport collectif souhaité au Plan directeur 1993? Devra-t-on démolir une partie des installations en cours d'aménagement pour créer un véritable corridor de déplacement actif et collectif relié à la station de métro, desservant l'ensemble des îles, incluant les nouveaux pôles d'intérêt à créer en bordure du fleuve sur l'île Sainte-Hélène?
- Comment pourra-t-on contrer l'augmentation importante des températures générée par la récente création d'un immense îlot de chaleur ? Est-ce que cette première impression cuisante, offerte à la sortie du métro, dissuadera durablement un grand nombre de Montréalais de se rendre aux îles pour flâner, pique-niquer ?

Bref, il est inacceptable que tant de demandes citoyennes soient restées sans réponse. Tous ces flous sont extrêmement dérangeants et plombent le processus actuel, par ailleurs extrêmement complexe, mené sous la direction de l'OCPM.

### **Des orientations du Plan directeur 1993, à poursuivre très respectueusement**

Pour permettre aux citoyens de juger adéquatement des tenants et aboutissants, un document formel, préparé par les responsables des îles ou les promoteurs de la consultation, aurait dû expliquer les axes de convergence et de rupture des orientations proposées avec les orientations adoptées depuis 25 ans.



Si le présent mémoire se concentre sur le Plan directeur adopté en 1993, le bilan des 25 dernières années devra examiner les échecs des responsables des îles à prendre en compte la Politique en développement durable de la Société du parc Jean-Drapeau et les exercices d'identification des valeurs patrimoniales menées par le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, en collaboration avec une variété d'experts.

En examinant le Plan directeur de 1993, force est de constater que l'analyse qui sous-tend ce plan directeur est toujours valide à quelques détails près. Le plus déplorable est que les inexactitudes d'analyse résultent principalement de gestes répréhensibles posés par la Ville de Montréal et la Société du parc Jean-Drapeau, en nette contradiction avec le Plan directeur 1993. L'analyse du site et du contexte doivent donc être remise à jour en incluant un clin d'oeil sur ces dérapages.

L'analyse du Plan directeur 1993 permet de constater que ses orientations demeurent toujours globalement valides, de même que les stratégies de mise en action. Cependant, le plus sidérant est l'extrême pertinence de la section intitulée: *5.3 La seconde phase de développement (1995 +)*. Cette section, insérée avant la conclusion, présente une série de gestes à poser à partir de 1995.



Voici les points saillants de cette liste

- La promotion du **transport collectif**...
- L'achèvement de **la promenade des Îles** ... rejoignant ... le phare, le fort de l'Île-Sainte-Hélène et La Ronde...
- La mise en valeur du **parc Hélène-de-Champlain**...
- Le réaménagement des **entrées**...
- L'amélioration des **services aux visiteurs**...
- L'achèvement du réaménagement de **la pointe sud-ouest de l'Île Sainte-Hélène**... place des Nations... la construction du quai permanent de la navette fluviale au belvédère
- La réaffectation des **pavillons Chrétien et de la Jamaïque**...
- La **naturalisation des berges** par le réaménagement de la berge nord de l'île Sainte-Hélène comprenant la réduction de l'espace de stationnement et la naturalisation du secteur ainsi que la naturalisation des autres berges détériorées autour des deux îles
- La **réduction des espaces de stationnement**...
- La mise en valeur éventuelle du **Cap-sur-Mer** par le prolongement du sentier piétonnier et l'aménagement d'une piste cyclable jusqu'à l'extrémité est de l'île Sainte-Hélène.
- Le réaménagement du **circuit Gilles-Villeneuve** par l'intégration à l'aménagement paysager des îles...
- L'implantation à long terme d'un **centre administratif et de services** à l'extrémité est de l'île Notre-Dame...
- ...la restructuration du **réseau de circulation** par la mise en fonction du pont de l'Expo-Express... fermeture du chemin McDonald

À de rares exceptions, partielles, ces orientations issues d'un véritable processus d'analyse et de consultation sont demeurées lettre mortes. Pourtant, elles demeurent encore éminemment souhaitables. Pire, au cours des 25 dernières années, les principales actions posées par les responsables des îles ont systématiquement contredit les orientations, stratégies et plan d'action.

De même, les pieuses intentions exprimées dans le Plan de développement durable de la Société du parc Jean-Drapeau n'ont pas fait le poids devant le rouleau compresseur des intérêts privés à desservir. Par exemple, le nouvel amphithéâtre dénaturé contredit profondément ces velléités.



Le territoire du site patrimonial a été restreint en raison de diverses pressions. Je ne suis pas en mesure d'évaluer l'impact des actions ou de l'inaction sur les valeurs patrimoniales. Il reste que le processus d'analyse patrimonial devrait se poursuivre en scrutant un territoire bien plus vaste, celui d'Expo 67, incluant La Ronde, le pont de la Concorde et la Cité du Havre.

## **Un changement radical de gouvernance s'impose.**

Suite à ces constats navrants, la question fondamentale qui s'impose avant de préparer un nouveau Plan directeur, est de savoir si, comme le Plan de 1993 et le Plan de développement durable, le document promis ne deviendra qu'un autre papier martyr? Ces 25 années de cafouillage doivent cesser. Un cadre de gouvernance rigoureux doit être mis en place afin de permettre aux Montréalais de profiter pleinement de ce lieu identitaire.

Les moyens financiers doivent être considérablement revus à la hausse. La Ville ne doit plus se cacher derrière une Société fantôme pour occulter le caractère discutable de toutes ces décisions qui favorisent essentiellement des promoteurs privés plutôt que le bien public. La Ronde, sources de revenus pour la Ville doit absolument être incluse dans l'équation nouvelle.

## **L'accès au fleuve, un enjeu prioritaire pour les Montréalais**

Les objectifs premiers du parc Jean-Drapeau doivent être de favoriser un accès convivial au fleuve pour les Montréalais et visiteurs et de créer un cadre d'action et de contemplation incluant une nature apprivoisée sur ces îles inventées.

En 2011, l'Office de consultation publique de Montréal avait tenu un processus d'une ampleur exceptionnelle afin de connaître les orientations que la population montréalaise souhaitait voir mise en œuvre pour 375<sup>ième</sup> anniversaire de Montréal. Ces orientations restent encore d'actualité, malgré l'impuissance globale de l'administration précédente à les atteindre.

La page 38 du rapport intitulé *Opération CARTE BLANCHE* décrivait les **Thématiques porteuses**. La première thématique à développer s'intitulait ainsi :

### **«• Retournons aux sources ! Accès à l'eau et au fleuve**

*...Les Montréalais perçoivent leur rapport à l'eau comme un élément identitaire qui les définit. « Nous sommes issus du fleuve », disent-ils. « Le fleuve est essentiellement à la base de la création et de l'origine de Montréal. » C'est également un élément important de patrimoine qui ajoute à la qualité de vie. Mais c'est surtout, pour eux, une ressource économique et une source de savoir. « L'eau est l'élément déclencheur des prochains siècles, l'innovation devra passer par l'eau. » L'eau semble devenir le fil conducteur reliant la culture et l'économie verte, et une des thématiques les plus porteuses pour 2017.»*

Montréal est séparé du fleuve qui l'a vu naître par le Port sur une dizaine de kilomètres. Les accès situés de part et d'autre de cette barrière sont le Vieux-Port, la Cité du Havre et la Promenade Bellerive. Le Vieux-Port, fenêtre portuaire stylisée, ne permet pas aux citoyens de profiter d'un contact direct et diversifié avec le fleuve. La Cité du Havre est actuellement un petit parc, enclavé et difficilement accessible. La Promenade Bellerive se situe à grande distance de l'axe central de population, formé par la ligne orange du métro. Pour un million de citoyens, environ, le parc Jean-Drapeau constitue le principal accès au fleuve.

Plus encore, la berge nord de l'île Sainte-Hélène offre des vues sur différentes compositions rassemblant les éléments fondamentaux de l'image de marque de Montréal: le fleuve Saint-Laurent, le Vieux-Port/Vieux-Montréal, le centre-ville avec ses gratte-ciels et surplombant le tout, la silhouette du mont Royal. Cette vue est extrêmement dynamique, vivante en raison du courant qui anime les eaux. Cette berge devrait donc être un des hauts lieux de Montréal, Malheureusement, c'est loin d'être le cas actuellement. Pour agir, une analyse des moyens d'accéder à ce lieu s'impose.

- Les automobilistes arrivent directement aux abords du fleuve dans un immense stationnement sans aménagement paysager digne de ce nom. Les immenses aires asphaltées s'étendent du quai de la navette jusqu'à l'extrémité est de la Ronde. Est-ce que les automobiles qui profitent de ces vues spectaculaires apprécient pleinement ce contact avec le fleuve? On peut en douter fortement.
- Les usagers des transports collectifs utilisant le métro se retrouveront bientôt face à des installations destinées prioritairement à l'organisation des grands événements payants tenus par Evenko ou Octane, promoteur du Grand Prix du Canada.
- Les gens arrivant en autobus de la STM, sont essentiellement dirigés vers les installations de la Ronde appartenant à Six Flags.
- Les gens arrivant du Vieux-Port ,via une navette fluviale, se trouvent coincés sur une bande étroite marquée par les accès véhiculaire au stationnement de Six Flags.
- Deux voies s'offrent aux cyclistes arrivant de Montréal. Le cycliste arrivant de la piste cyclable sur le pont de la Concorde se retrouvera à l'arrière du maxi amphithéâtre en voie d'aménagement. Comment pourra-t-il accéder aux berges du fleuve faisant face à Montréal? Pour le cycliste arrivant du pont Jacques-Cartier, la situation est encore pire. Il se retrouve sur un chemin activement utilisé par les automobilistes pour court-circuiter les embouteillages de ce pont ou ailleurs en ville.

Bref, le Montréalais qui veut se rendre sur l'île Sainte-Hélène pour profiter du fleuve, de la verdure et des nombreux artéfacts ou bâtiments patrimoniaux risque d'être très fortement déçu. Le réaménagement en cours améliorera-t-il la situation? On peut en douter, très fortement.

Le secteur situé entre le métro, la navette et le Calder, ainsi que les berges du fleuve en façade du stationnement doivent être aménagés avec très grand soin pour permettre à ce million de Montréalais et à ces visiteurs de partout dans le monde de profiter d'un contact direct et indirect avec le fleuve pour se ressourcer pleinement.



Créer un ensemble de connections vibrantes avec le fleuve doit être la priorité no 1. Ce réaménagement doit être un antidote à la vie urbaine, trépidante. Il doit favoriser la contemplation du fleuve et de la vie qui bat dans et autour du *Chemin qui marche*, le cœur du Québec. C'est pourquoi il ne doit pas devenir un des si multiples clones de la place des Festivals. La nature doit être réintroduite sous diverses formes, au cœur d'un tissu qui incluerait aussi, en point mineur, quelques touches plus architecturales.

### **La mise en valeur de l'héritage d'Expo 67**

La consultation Carte Blanche de 2011 avait aussi révélé que les Montréalais valorisaient aussi leur patrimoine, les indices de diversité culturelles ainsi que le caractère festif de notre Ville. À la page 39, après le *Retournons aux sources*, dans ce même chapitre sur les Thématiques porteuses, on retrouve :

### «• Diversité et Expo 67

L'importance d'utiliser la diversité ethnoculturelle comme thème central des célébrations a été évoquée par plusieurs. Elle est perçue comme un des plus grands héritages d'Expo 67 et comme une composante identitaire importante de Montréal.»

L'Expo 67 fut un moment marquant de l'histoire de Montréal et du Québec. Cet événement marque l'entrée de notre ville et du Québec dans la modernité. L'administration Drapeau a tenté en vain de conserver l'entièreté de la matérialité de cet héritage fugace par définition.

Au final, cette approche de lente dégradation, inexorable dépérissement, a empêché de conserver le meilleur corpus possible pour commémorer ce point tournant de notre histoire. Par delà les objets, c'est la forme même des îles avec ses routes et ses canaux courbes, sa complexité anti hiérarchique, son foisonnement qui doit être reconnu comme legs.

En conséquence, l'ensemble des îles de l'Expo, le pont de la Concorde et la Cité du Havre doivent faire l'objet d'un processus de mise en valeur intelligent, respectueux des valeurs historiques et naturelles de cet héritage exceptionnel.



#### **Une Place des Nations restaurée, reliée par un pont flottant piétonnier**

L'un des gestes prioritaires à cet égard devrait être la restauration de la Place des Nations. Ce lieu, étrave des îles dans le fleuve constitue l'un des legs principaux de Expo 67. Ce site a été le lieu de tant d'événements lors de l'Expo, mais aussi au fil des décennies suivantes, alors que c'était le principal lieu de spectacles en plein air à Montréal. Une restauration de très

grande qualité s'impose d'évidence. Elle doit même devenir une priorité.

Ce site se trouve à relativement faible distance du métro. Malheureusement, tout actuellement rebute le visiteur à se rendre à cet endroit hautement symbolique.

Pour rendre ce lieu plus facilement accessible depuis la station de métro, une passerelle piétonnière sur le lac des Cygnes pourrait être construite, comme le suggérait le par ailleurs excécrable projet préparé par Daoust-Lestage. Cette passerelle qui évoquerait les berges rectilignes du bassin initial de l'Expo pourrait inclure des éléments d'interprétation tant sur l'histoire des lieux que sur la valeur écologique actuelle des lieux. Surtout, ce geste rendrait la Place des Nations bien plus attrayante et fréquentée.

#### **La pérennité du lien de la voie maritime et la mise en valeur de la pointe est de l'île Notre-Dame**

Les périodes d'accès au fleuve et à la voie maritime depuis l'île Notre-Dame sont discontinues. Le Grand Prix du Canada, de ses périodes d'installation et de démantèlement ainsi que d'autres événements ponctuels ferment l'accès à la voie maritime pendant plusieurs des plus belles semaines d'été.



Ce problème pourrait être contourné si l'on utilisait l'ancien pont de l'Expo Express comme piste cyclable. Pour cela, il faudrait que l'on renégocie certains éléments du contrat avec Six Flags. La création d'un tel lien conjugué à la mise en valeur de la pointe Est de l'île Notre-Dame permettrait aux Montréalais de pouvoir profiter de la voie maritime qui constitue le plus long parc fluvial de la région de Montréal.

### **Un document incomplet par manque de temps et d'énergie**

D'autres éléments auraient dû être développés, mais n'ont pu l'être comme je l'aurais souhaité.

### **Conclusion**

Des millions de Montréalais et de visiteurs ont vécu des moments marquants sur les îles inventées au cœur de notre grand fleuve. Chacun a son histoire préférée à raconter. Pour les uns, La Ronde est ce lieu marquant. Pour d'autres, ce sont les spectacles vécus à la Place des Nations, à Oseaga ou lors d'un autre festival. Le parc plage, les installations du Grand Prix, le bassin olympique ont marqué d'autres vies. Il est difficile de dresser un portrait global de toutes ces expériences et visions.

Cette diversité fait qu'il est difficile de définir une vision porteuse d'avenir pour les îles. Cependant, un tel processus de cohésion sociale a été mené avec succès par le passé, à l'origine du Plan directeur de 1993. avec sa série d'études et la consultation qui a suivi. Le résultat final faisait alors clairement consensus. Il créait un cadre cohérent permettant d'accueillir cette constellation d'expériences.

Depuis vingt-cinq ans, ce grand parc fluvial a été l'objet d'une série de gestes disparates, en contradiction directe avec les principes et orientations qui avaient précédemment fait consensus. Pourquoi? Comment se fait-il que contrairement au mont Royal, l'autre grand parc iconique, emblématique, le parc Jean-Drapeau ait pu être molesté à répétition sans susciter des levées de bouclier aussi passionnées que la montagne ? Pourquoi le parc Jean-Drapeau a-t-il été bafoué ?

Cela doit changer. Radicalement. Il faut se réjouir de l'actuel processus remettant en question ces décennies de pratiques ineptes. Évidemment, les responsables de ces errements ont omis de dresser un bilan de cet irrespect systématisé du Plan directeur 1993 et de tant d'autres politiques.

Les documents disponibles et la méthodologie actuelle de l'OCPM rendent très difficiles pour un citoyen de développer une vision globale des enjeux et des orientations. La multiplication ad nauseam des propositions à commenter sur les réseaux sociaux crée certaines redondances, accapare l'esprit et peut facilement se substituer au développement d'un projet cohérent. Évitions cette course aux effets de mode, mots-clés et formules chocs qui peut facilement mener à des aberrations.

Le processus qui s'amorce doit s'ancrer sur des analyses fines des couches historiques, naturelles, fonctionnelles et plastiques. Des équipes de spécialistes dans une multitude de domaines doivent analyser le passé, mais aussi imaginer des futurs, avant de créer une réalité touffue, complexe, riche.

Les grands objectifs d'accès au fleuve, de respect et de mise en valeur des patrimoines, d'accessibilité collective et active sont fondamentaux et doivent être respectés. Cependant, leur matérialisation fine

compte tout autant. Certains ont caricaturé la forme d'Expo 67 en faisant un geste monumental. Au contraire, les formes courbes des berges, des routes, des canaux visaient à offrir aux visiteurs un environnement foisonnant, à leur présenter des points de vue sans cesse changeants. Créons une nouvelle réalité riche naturelle, culturelle. Intégrons la nature comme il se doit au XXI siècle.

Daniel Chartier

architecte paysagiste FAAPC

honneur engagement individuel, 2005, Action patrimoine

prix Frederick Todd, 2010, AAPQ

prix du Mont-Royal, 2012, Ville de Montréal/Amis de la montagne