



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 pano- ramique 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-terrasse 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*¹. 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.

¹ 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^e 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.

² http://www.parcjeandrapeau.com/files/publications/projet_amenagement_mise_en_valeur_parc_jean_drapeau.pdf

³ 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 collègues⁴, 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

⁴ 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 occupent⁵ (plus de 100 000 m²) 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.

⁵ Considérant qu'une case de stationnement standard occupe une superficie de 12,5 m², on obtient une superficie totale de 101 975 m². 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 m².

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 Florales), 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 Conservancy⁶.

⁶ <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-terrasse 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!

