

Annexe L

**Rapport sur le patrimoine culturel :
Conditions existantes et évaluation
préliminaire des répercussions**

Rapport sur le patrimoine culturel : Conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop
de Toronto

PortsToronto

60733457

octobre 2025

Énoncé des qualifications et des limites

Le rapport ci-joint (le « rapport ») a été préparé par AECOM Canada ULC. (« AECOM ») pour le client (le « client »), conformément à l'entente entre AECOM et le client, y compris la portée des travaux qui y sont décrits (l'« entente »).

L'information, les données, les recommandations et les conclusions contenues dans le rapport (collectivement, « l'information ») :

- sont assujetties à la portée, à l'échéancier et à d'autres contraintes et limitations de l'entente, ainsi qu'aux réserves contenues dans le rapport (les « limites »);
- représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière des limites et des normes de l'industrie pour la préparation de rapports semblables;
- peuvent être fondées sur les renseignements fournis à AECOM qui n'ont pas fait l'objet d'une vérification indépendante;
- n'ont pas été mises à jour depuis la date de publication du rapport et leur exactitude se limite à la période et aux circonstances dans lesquelles elles ont été recueillies, traitées, générées ou émises;
- doivent être lues dans leur ensemble, et les sections ne doivent pas être interprétées hors de leur contexte;
- ont été préparées aux fins précises décrites dans le rapport et l'entente;
- peuvent (dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques) être fondées sur des essais limités et sur l'hypothèse que ces conditions sont uniformes et non variables, ni géographiquement ni au fil du temps.

AECOM a le droit de s'appuyer sur l'exactitude et l'exhaustivité de l'information qui lui a été fournie et n'a aucune obligation de la mettre à jour. AECOM n'accepte aucune responsabilité pour tout événement ou toute circonstance qui pourrait être survenu(e) depuis la date à laquelle le rapport a été préparé et, dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, n'est pas responsable de toute variabilité de ces conditions, géographiquement ou au fil du temps.

AECOM convient que le rapport représente son jugement professionnel tel que décrit ci-dessus et que les renseignements ont été préparés aux fins spécifiques décrites dans le rapport et l'entente, mais AECOM ne fait aucune autre déclaration ni aucune garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, à l'égard du rapport ou de toute partie de ce dernier, et de l'information ou de toute partie de cette dernière.

Sans limiter en aucune façon la généralité de ce qui précède, les estimations ou les opinions concernant les coûts de construction probables ou le calendrier de construction fournies par AECOM représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière de son expérience ainsi que des connaissances et de l'information dont l'entreprise disposait au moment de la préparation du rapport. Étant donné qu'AECOM n'a aucun contrôle sur les conditions du marché ou de l'économie, sur les prix de la main-d'œuvre, de l'équipement ou des matériaux de construction ou les procédures d'appel d'offres, AECOM, ses administrateurs, ses dirigeants et ses employés ne sont pas en mesure de faire (et ne font pas) de déclaration ni de garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, en ce qui concerne ces estimations ou ces opinions, ou leur écart par rapport aux coûts ou aux calendriers de construction réels, et n'acceptent aucune responsabilité pour toute perte ou tout dommage en découlant ou qui de quelque autre manière que ce soit lié à ces derniers. Les personnes qui se fient à de telles estimations ou opinions le font à leurs propres risques.

Sauf (1) tel qu'il a été convenu par écrit par AECOM et le client; (2) tel que requis par règlement; ou (3) dans la mesure utilisée par les organismes d'examen gouvernementaux dans le but d'obtenir des permis ou des approbations, le rapport et l'information peuvent être utilisés uniquement par le client.

AECOM n'accepte aucune responsabilité, et décline toute responsabilité, quelle qu'elle soit, à l'égard des parties autres que le client qui peuvent obtenir l'accès au rapport ou à l'information pour toute blessure, perte ou tout dommage subi par ces parties résultant de leur utilisation, ou de leurs décisions ou mesures basées sur le rapport ou l'information (« utilisation inappropriée du rapport »), sauf dans la mesure où ces parties ont obtenu le consentement écrit préalable d'AECOM pour utiliser le rapport et l'information et s'y fier. Toute blessure, perte ou tout dommage découlant d'une utilisation inappropriée du rapport sera à la charge de la partie qui en fait l'usage.

L'énoncé des qualifications et des limites est joint au rapport et en fait partie intégrante, et toute utilisation du rapport est soumise aux conditions des présentes.

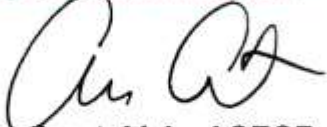
Auteurs

Rapport préparé par :



Liam Ryan, BA.
Spécialiste du patrimoine culturel
AECOM Canada ULC

Rapport examiné par :



Adria Grant, M.A., ACECP
Vice-présidente associée
Gestionnaire de site
AECOM Canada ULC

Rapport approuvé par :



Samantha Markham, MES
Archéologue de projet
Gestionnaire des ressources culturelles
AECOM Canada ULC

PortsToronto

Rapport sur le patrimoine culturel : Conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions
Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto

Préparé pour :

PortsToronto

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500

Toronto (Ontario) M5J 1A7

Préparé par :

AECOM Canada Ltd

105, promenade Commerce Valley Ouest, 7^e étage

Markham (Ontario) L3T 7W3

Canada

Téléphone : 905-886-7022

Télécopieur : 905-538-8076

www.aecom.com

Historique de révision

N° de révision	Date de révision	Révisé par :	Description de la révision
0	Novembre 2024	AECOM	Rapport préliminaire sur le patrimoine culturel : Conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions.
1	Mai 2025	AECOM	Rapport préliminaire sur le patrimoine culturel : Conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions.
2	Octobre 2025	AECOM	Rapport final sur le patrimoine culturel : Conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions.

Liste de distribution

Nombre de versions imprimées	Document en format PDF requis	Nom de l'entreprise/l'association
	✓	PortsToronto
	✓	Experts-conseils de l'aéroport d'Avia NG

Reconnaissance territoriale

Nous reconnaissons que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est situé sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas de Credit, les Anishinaabe, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, et qu'il abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et métis. PortsToronto reconnaît également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit et par les Traités Williams signés avec plusieurs bandes des Mississaugas et des Chippewas.

Résumé

Avia NG a retenu les services d'AECOM Canada ULC., ci-après appelée « AECOM », pour effectuer une évaluation environnementale en vue de la mise en œuvre d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est détenu et exploité par PortsToronto (le promoteur du projet) et est situé dans la Ville de Toronto, sur les îles de Toronto.

Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Les RESA sont des zones d'espace ouvert aux deux extrémités des pistes, conçues pour réduire les dommages de l'aéronef dans les cas où l'aéronef dépasse l'extrémité d'une piste ou atterrit avant la piste. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les exigences en matière de RESA ne s'appliquent qu'à la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui rendent obligatoire le processus d'évaluation environnementale du projet, toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. Une évaluation en vertu de l'article 82 est une exigence de la *Loi sur l'évaluation d'impact* pour les projets situés sur le territoire domanial ou réalisés par des autorités fédérales. Dans le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024), il existe des politiques qui exigent que les projets dans lesquels une évaluation environnementale est proposée pour le remplissage du lac Ontario soient réalisés. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'évaluation environnementale non prescrite par la loi pour le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, PortsToronto a déterminé et évalué des solutions pour la mise en œuvre d'une RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'évaluation environnementale tient également compte des possibilités d'améliorer la sécurité opérationnelle de l'aéroport. Cela comprend la réduction des passages à niveau des véhicules réguliers non aéroportuaires et de véhicules aéroportuaires sur la piste 08/26, actuellement nécessaire pour les opérations aéroportuaires et l'accès aux îles de Toronto nécessitant une coordination avec la tour de contrôle de la circulation aéroportuaire. Cet effort appuie l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada de réduire le risque d'incursions sur piste dans les aéroports. De plus, l'évaluation environnementale a examiné les mesures visant à réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long du bord du lac.

La zone d'étude (les limites du projet) est située dans l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, à l'adresse 1 Island Airport dans la Ville de Toronto, en Ontario. La zone d'étude est séparée du continent par le chenal Western, une voie navigable de 121 m entre l'arrière-port de Toronto et le lac Ontario. La zone d'étude est dominée par trois sections distinctes : la première et la plus grande est l'« aérodrome », suivie de l'« aérogare » et, enfin, la « plage de la pointe de Hanlan ». De plus, l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto est située dans l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto a été désigné lieu historique national du Canada en 1989, en tant que rare exemple des constructions d'aérogares dans les premières années des transports aériens de passagers. Le bâtiment est également inscrit au registre du patrimoine de la ville de Toronto.

La zone d'étude de ce projet englobe une partie des terres de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto comprises dans la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), y compris la zone d'exclusion marine. La zone d'étude est illustrée aux **figures 1 et 2**.

Trois solutions de rechange à la RESA ont été étudiées dans le cadre du processus d'évaluation environnementale de la RESA :

- RESA 1 – Prolongation minimale de la masse continentale
- RESA 2 – Amélioration des voies de circulation
- RESA 3 – Mur antibruit et conduit de services publics à l'extrémité est

Les solutions de rechange à la RESA sont détaillées dans la **section 7.1**. La zone d'étude englobe les trois solutions de rechange à la RESA et est fondée sur une compréhension des répercussions potentielles directes et indirectes, y compris les répercussions possibles des vibrations sur les structures patrimoniales liées aux activités de construction et au transport des matériaux de construction et du personnel.

Le présent rapport sur le patrimoine culturel a pour but de déterminer les conditions existantes dans la zone d'étude, de présenter un inventaire des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel reconnus par les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral, ainsi que de déterminer les ressources possibles du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel à l'intérieur et à proximité de la zone d'étude. Le rapport sur le patrimoine culturel évaluera les répercussions possibles du projet sur les ressources connues ou potentielles du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel et proposera des mesures d'atténuation appropriées. Consultez la **section 2** pour la méthodologie du présent rapport.

D'après la collecte de données, y compris un examen des registres du patrimoine et des rapports antérieurs sur le patrimoine, la liste de vérification des critères du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (2016), la consultation des intervenants, l'examen sur le terrain effectué par une personne qualifiée, ainsi que les connaissances et l'expérience professionnelles, ce sont 11 ressources du patrimoine culturel qui sont situées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude. Un paysage du patrimoine culturel potentiel, la plage de la pointe

de Hanlan, devrait être directement et indirectement touché par la RESA 3. Comme il en est question au **tableau 3**, il est proposé de convertir une petite section (2108,5 m²) de la plage accessible au public le long de la limite nord de la plage de la pointe de Hanlan pour la construction d'une structure de brise-lames. Bien qu'il ne s'agisse que d'une petite partie de l'ensemble de la plage, il faut tenir compte de son importance dans le cadre d'un paysage patrimonial culturel plus large estimé par les communautés autochtones. Le Bureau des terres et des ressources des Six Nations de la rivière Grand a soulevé des préoccupations concernant la transformation historique du secteur riverain ainsi que les répercussions potentielles d'autres modifications. Par conséquent, la RESA 3 pourrait avoir des répercussions négatives directes et indirectes sur la plage de la pointe de Hanlan en raison de la conversion des terres, de l'installation temporaire et de la construction des nouvelles structures de brise-lames.

L'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et le monument commémoratif Ned Hanlan, tous deux inscrits au registre du patrimoine municipal, sont situés à l'extérieur de la zone d'étude. Bien que les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir d'incidence directe sur ces ressources du patrimoine bâti, la section 3.1.6 de la politique 22 du Plan officiel de la Ville de Toronto indique qu'une évaluation de l'inventaire patrimonial est nécessaire pour évaluer l'incidence d'une modification proposée à une propriété inscrite au Registre du patrimoine et aux propriétés adjacentes à une propriété inscrite au Registre du patrimoine. Par conséquent, des évaluations individuelles des répercussions sur le patrimoine sont requises pour l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et le monument commémoratif Ned Hanlan.

La RESA 2 et la RESA 3 offrent une expansion d'environ 80 m à partir de la digue à l'extrémité ouest, comparativement à l'expansion d'environ 50 m fournie par la RESA 1. Cette portée étendue dans les RESA 2 et 3 permettrait d'assurer une gestion à plus long terme des sédiments de la plage de la pointe de Hanlan. Par conséquent, du point de vue du patrimoine culturel, les RESA 2 et RESA 3 font l'objet d'une préférence égale par rapport à la RESA 1.

Les mesures d'atténuation du projet comprennent :

Mesures d'atténuation générales :

- Consulter le **tableau 3** pour connaître les mesures d'atténuation particulières pour chaque ressource du patrimoine bâti connue ou potentielle, le paysage du patrimoine culturel et la caractéristique du paysage commémoratif.
- S'il y a des changements à la zone d'étude, notamment de nouvelles répercussions sur les ressources du patrimoine culturel recensées dans le présent rapport, ou le prolongement de la zone d'étude, une personne qualifiée devrait examiner le présent rapport sur le patrimoine culturel et réviser les prochaines étapes au besoin.

Répercussions négatives directes et indirectes possibles sur la plage de la pointe de Hanlan (RESA 3) – Mesures d’atténuation :

- S’il n’est pas possible d’aménager des structures de brise-lames sans perturber davantage le paysage patrimonial culturel apprécié par les communautés autochtones, les prochaines étapes devraient comprendre une mobilisation continue avec les communautés autochtones pour guider la conception et l’emplacement des structures de brise-lames d’une manière qui respecte leurs valeurs culturelles et environnementales. Cela comprend l’exploration de matériaux et de conceptions qui maintiennent le lien naturel entre la terre et l’eau, en évitant les solutions imperméables et hautement techniques qui pourraient séparer davantage ces éléments. De plus, la collaboration avec les partenaires autochtones assurera l’intégration de marqueurs culturels qui reconnaissent la transformation historique du paysage et renforcent les liens durables entre les communautés autochtones avec le site.
- Si les méthodes visant à faciliter l’accès du personnel de construction et de la machinerie tout en évitant complètement les zones de préparation des travaux à la plage de la pointe de Hanlan sont jugées non réalisables, atténuer les effets négatifs en installant des clôtures temporaires et en désignant des zones d’interdiction d’accès pour protéger les zones non perturbées. Dans les cas où la perturbation de la plage est inévitable, remettre les zones touchées dans leur état d’avant la construction une fois les activités de mise en scène terminées.

Prochaines étapes :

Effectuer une évaluation de l’inventaire patrimonial pour l’aérogare « A » de l’Aéroport de l’île de Toronto et le monument commémoratif Ned Hanlan, qui doit comprendre la définition de toute répercussion potentielle (le cas échéant) et fournir des mesures d’atténuation à ces ressources énumérées. Les évaluations doivent être réalisées par une personne qualifiée. L’évaluation des répercussions sur le patrimoine devrait être mise à la disposition des parties intéressées sur demande. L’évaluation de l’inventaire patrimonial sera effectuée le plus tôt possible pendant le processus d’évaluation environnementale et avant les activités de construction.

Table des matières

1.	Introduction	1
1.1	Contexte du projet	1
1.2	Emplacement et description de la zone d'étude	2
1.3	Objet du rapport sur le patrimoine culturel	2
2.	Méthodologie	1
2.1	Tâches principales	1
2.2	Consultation des intervenants	3
3.	Contexte politique	1
3.1	<i>Loi sur l'aménagement du territoire</i> et énoncé de planification provincial	1
3.2	Loi sur le patrimoine de l'Ontario	2
3.3	Plan officiel de la Ville de Toronto	3
4.	Aperçu du contexte historique	5
4.1	Aperçu de l'histoire autochtone des îles de Toronto	5
4.2	Établissement de la Ville de York	9
4.3	Début de l'industrie et développement du secteur riverain de York	12
4.4	Les îles de Toronto	13
4.5	Pointe de Hanlan	13
4.5.1	Histoire militaire – 1793-1833	14
4.5.2	Histoire commerciale – 1833-1939	18
4.5.3	Histoire des loisirs et des sports – 1940-2024	36
4.6	Aéroport Billy Bishop de Toronto	38
5.	Évaluation des conditions existantes	1
5.1	Examen sur le terrain	1
5.2	Description de la zone d'étude	1
5.2.1	Aérodrome	1
5.2.2	Aérogare	5
5.2.3	Plage de la pointe de Hanlan	7
6.	Ressources du patrimoine bâti et paysages du patrimoine culturel recensés à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude	9
7.	Entreprise proposée et répercussions	22
7.1	Activité proposée	22
7.2	Examen préliminaire des répercussions potentielles	23
7.3	Répercussions possibles des travaux proposés sur les ressources du patrimoine bâti, les paysages du patrimoine culturel et les caractéristiques du paysage commémoratif potentiels ou connus	26

8.	Conclusion et recommandations	32
8.1	Conclusions.....	32
8.2	Recommandations	33
8.2.1	Mesures d'atténuation	33
8.2.2	Prochaines étapes	34
9.	Sources.....	35

Figures

Figure 1 :	Zone d'étude	1
Figure 2 :	Zone d'étude superposée sur une photo aérienne actuelle.....	2
Figure 3 :	Zone d'étude superposée sur l'atlas historique illustré de 1878	1
Figure 4 :	Zone d'étude superposée sur une carte du SNRC de 1927	2
Figure 5 :	Zone d'étude superposée sur une carte du SNRC de 1949	3
Figure 6 :	Cartes des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel superposées à la zone d'étude et aux solutions de rechange à la RESA – RESA 1	19
Figure 7 :	Cartes des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel superposées à la zone d'étude et aux solutions de rechange à la RESA – RESA 2	20
Figure 8 :	Cartes des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel superposées à la zone d'étude et aux solutions de rechange à la RESA – RESA 3	21

Tableaux

Tableau 1 :	Dossier de consultation des intervenants	1
Tableau 2 :	Résumée des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude	11
Tableau 3 :	Évaluation des répercussions et des mesures d'atténuation : ressources du patrimoine bâti, paysages du patrimoine culturel et éléments paysagers commémoratifs	27

Liste des photos

Photo 1 :	Une vue de l'aérodrome, illustrant la piste 08/26, vue en direction ouest (AECOM, août 2024)	2
Photo 2 :	Une vue de l'aérodrome, illustrant la piste 06/24, vue en direction ouest (AECOM, août 2024)	3
Photo 3 :	Une vue de l'aérodrome, illustrant les aides à la navigation et les instruments et l'aire de trafic, vue en direction ouest (AECOM, août 2024)	3

Photo 4 :	Une vue de l'aérodrome, illustrant la pelouse bien entretenue à l'extrémité ouest de la zone d'étude, qui comporte une quantité importante de sable, vue en direction est (AECOM, août 2024)	4
Photo 5 :	Une vue de l'aérodrome, illustrant la végétation basse située à l'extrémité est, vue en direction ouest.....	4
Photo 6 :	Une vue de l'aérodrome, illustrant la végétation basse située à l'extrémité est, vue en direction nord	5
Photo 7 :	Une vue de l'aérogare, illustrant la construction en lambris de verre et de métal et le nombre de véhicules situés à l'arrière du terminal, vue en direction du nord-ouest (AECOM, août 2024)	6
Photo 8 :	Une vue lointaine de l'aérogare, illustrant la ligne de toiture basse et profilée, afin de ne pas obscurcir la vue sur l'horizon de la ville de Toronto, vue en direction du nord (AECOM, août 2024)	6
Photo 9 :	Une vue des dunes basses et de la végétation des dunes indigènes, vue en direction est (AECOM, août 2024).....	7
Photo 10 :	Vue des dunes basses et de la végétation des dunes indigènes, vue en direction nord (AECOM, août 2024)	8

Annexes

Annexe A.	Désignation patrimoniale fédérale du Lieu historique national du Canada de l'Aérogare-de-l'Île-de-Toronto
Annexe B.	Liste de contrôle du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme : Critères d'évaluation relatifs à la présence éventuelle de ressources du patrimoine bâti et de paysages du patrimoine culturel
Annexe C.	Principales qualifications

1. Introduction

1.1 Contexte du projet

Avia NG a retenu les services d'AECOM Canada ULC., ci-après appelée « AECOM », pour effectuer une évaluation environnementale en vue de la mise en œuvre d'une aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est détenu et exploité par PortsToronto (le promoteur du projet) et est situé dans la Ville de Toronto, sur les îles de Toronto.

Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Les RESA sont des zones d'espace ouvert aux deux extrémités des pistes, conçues pour réduire les dommages de l'aéronef dans les cas où l'aéronef dépasse l'extrémité d'une piste ou atterrit avant la piste. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les exigences en matière de RESA ne s'appliquent qu'à la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui rendent obligatoire le processus d'évaluation environnementale du projet, toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. Une évaluation en vertu de l'article 82 est une exigence de la *Loi sur l'évaluation d'impact* pour les projets situés sur le territoire domanial ou réalisés par des autorités fédérales. Dans le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024), il existe des politiques qui exigent que les projets dans lesquels une évaluation environnementale est proposée pour le remplissage du lac Ontario soient réalisés. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'évaluation environnementale non prescrite par la loi pour le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, PortsToronto a déterminé et évalué diverses solutions de rechange pour la mise en œuvre d'une RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'évaluation environnementale tient également compte des possibilités d'améliorer la sécurité opérationnelle de l'aéroport. Cela comprend la réduction des passages à niveau des véhicules réguliers non aéroportuaires et de véhicules aéroportuaires sur la piste 08/26, actuellement nécessaire pour les opérations aéroportuaires et l'accès aux îles de Toronto nécessitant une coordination avec la tour de contrôle de la circulation aéroportuaire. Cet effort appuie l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada de réduire le risque d'incursions sur piste dans les aéroports. De plus, l'évaluation environnementale a examiné les mesures visant à réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long du bord du lac.

1.2 Emplacement et description de la zone d'étude

La zone d'étude (les limites du projet) est située dans l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, à l'adresse 1 Island Airport dans la Ville de Toronto, en Ontario. La zone d'étude est séparée du continent par le chenal Western, une voie navigable de 121 m entre l'arrière-port de Toronto et le lac Ontario. La zone d'étude est dominée par trois sections distinctes : la première et la plus grande est l'« aérodrome », suivie de l'« aérogare » et, enfin, la « plage de la pointe de Hanlan ». De plus, l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto est située dans l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto a été désigné lieu historique national du Canada en 1989, en tant que rare exemple des constructions d'aérogares dans les premières années des transports aériens de passagers. Le bâtiment est également inscrit au registre du patrimoine de la ville de Toronto.

La zone d'étude de ce projet englobe une partie des terres de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto comprises dans la mise en œuvre de l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), y compris la zone d'exclusion marine. La zone d'étude est illustrée aux **figures 1 et 2**.

Trois solutions de rechange à la RESA ont été étudiées dans le cadre du processus d'évaluation environnementale de la RESA :

- RESA 1 – Prolongation minimale de la masse continentale
- RESA 2 – Amélioration des voies de circulation
- RESA 3 – Mur antibruit et conduit de services publics à l'extrémité est

Les solutions de rechange à la RESA sont détaillées dans la **section 7.1**. La zone d'étude englobe les trois solutions de rechange à la RESA et est fondée sur une compréhension des répercussions potentielles directes et indirectes, y compris les répercussions possibles des vibrations sur les structures patrimoniales liées aux activités de construction et au transport des matériaux de construction et du personnel.

1.3 Objet du rapport sur le patrimoine culturel

Le présent rapport sur le patrimoine culturel a pour but de déterminer les conditions existantes dans la zone d'étude, de présenter un inventaire des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel reconnus par les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral, ainsi que de déterminer les ressources possibles du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel à l'intérieur et à proximité de la zone d'étude. Le rapport sur le patrimoine culturel évaluera les répercussions possibles du projet sur les ressources connues ou potentielles du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel et proposera des mesures d'atténuation appropriées. Consulter la **section 2** pour la méthodologie du présent rapport.

Figure 1 : Zone d'étude

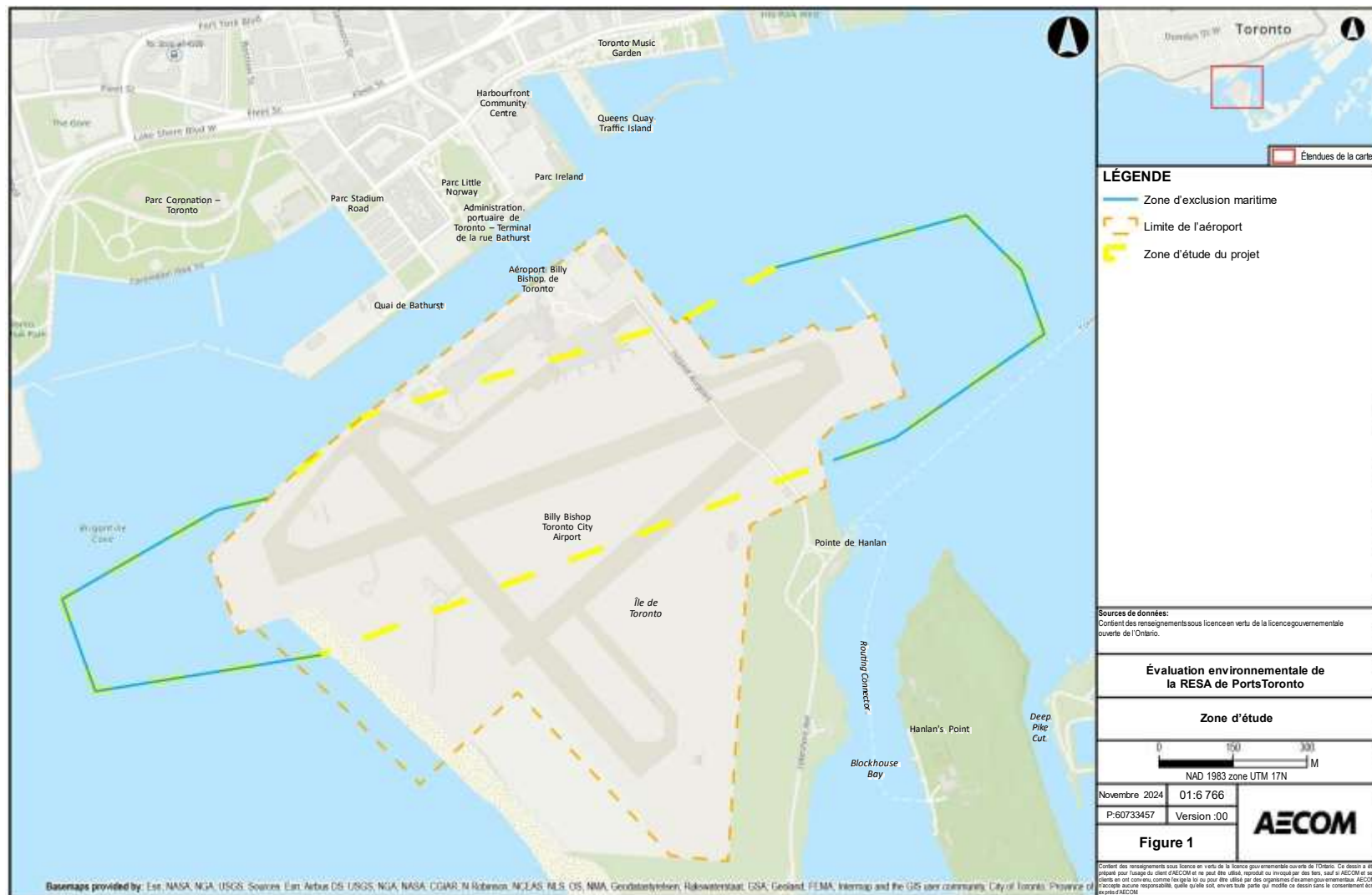


Figure 2 : Zone d'étude superposée sur une photo aérienne actuelle



2. Méthodologie

2.1 Tâches principales

AECOM a préparé le présent rapport sur le patrimoine culturel conformément aux exigences énoncées dans les *tableaux d'échantillonnage et de libellé du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour le « Rapport sur le patrimoine culturel : Conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions »* et les *rapports d'évaluation environnementale (comme le rapport du dossier de projet, le rapport de projet environnemental, le rapport d'étude environnementale)* pour les promoteurs et leurs consultants et la série *Protégeons le patrimoine ontarien* (2006). Les mesures suivantes ont été prises en conséquence :

- Des recherches à l'aide de sources primaires et secondaires, notamment un examen de la carte historique afin d'établir un contexte historique pour la zone d'étude et ses environs.
- Un examen du *registre du patrimoine de la Ville de Toronto* afin de déterminer les propriétés qui ont été désignées en vertu des parties IV ou V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou inscrites dans les registres.
- La réalisation de la liste de vérification du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme : *Critères d'évaluation relatifs à la présence éventuelle de ressources du patrimoine bâti et de paysages du patrimoine culturel* (ci-après la « liste de vérification des critères de ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme »; consultez **l'annexe B**).
- La zone d'étude a été examinée pour les ressources du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel à l'aide de la liste de vérification des critères du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme, notamment un examen des bases de données interrogeables en ligne suivantes :
 - Servitudes de conservation de la Fiducie du patrimoine ontarien;
 - Répertoire des lieux de culte de l'Ontario de la Fiducie du patrimoine ontarien;
 - Programme des plaques provinciales de la Fiducie du patrimoine ontarien;
 - Registre aux fins de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* de la Fiducie du patrimoine ontarien;
 - Répertoire et carte du patrimoine ontarien de la Société historique de l'Ontario
 - Index des cimetières de l'Ontario de la Société généalogique de l'Ontario;
 - Lieux historiques nationaux de Parcs Canada;

- Registre canadien des lieux patrimoniaux de Parcs Canada sur le site Web des *lieux patrimoniaux du Canada*;
 - Annuaire des désignations patrimoniales fédérales de Parcs Canada;
 - *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*
 - *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*;
 - Site Web du réseau des rivières du patrimoine canadien;
 - Sites du patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO);
 - Base de données de Heritage Toronto Legacy Plaque.
- Un examen des sources secondaires, entre autres, des suivantes :
- *Plan directeur de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto* (WSP, 2012)
 - Plan directeur de 2018 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (PortsToronto, 2018)
 - Examen des ressources patrimoniales culturelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (AECOM, 2015)
 - *Mémoire de l'évaluation de l'aire de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto* (AECOM, août 2024).
- Consultation des intervenants dans le cadre de la collecte de données afin de déterminer la présence de ressources du patrimoine bâti ou de paysages du patrimoine culturel ou de cerner les préoccupations liées au patrimoine dans la zone d'étude (consulter la **section 2.2**)
- Un examen sur le terrain a été réalisé le 27 août 2024 par Liam Ryan, planificateur de la conservation du patrimoine culturel (AECOM), pour consigner les conditions existantes de la zone d'étude à l'intérieur et à proximité des terres de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto afin de confirmer ou de recenser les ressources du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel potentiels qui pourraient être touchés par le projet.
- Descriptions préparées des biens et des caractéristiques du patrimoine culturel dans le **tableau 2**, se trouvant à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude.
- Réalisation d'une évaluation préliminaire des répercussions pour évaluer les conséquences possibles des travaux proposés sur les ressources du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel recensés au cours des recherches et de l'examen sur le terrain.

- Des options et des solutions de rechange en matière d'atténuation ont été évaluées à la suite de l'évaluation préliminaire des répercussions afin de réduire ou d'atténuer de manière efficace les effets négatifs sur les ressources du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel recensés. À la lumière de ces évaluations, des recommandations sont formulées pour s'assurer que toutes les ressources du patrimoine bâti et tous les paysages du patrimoine culturel recensés sont protégés et préservés de façon appropriée à mesure que le projet progresse.

2.2 Consultation des intervenants

Les intervenants suivants ont été contactés afin de recueillir des renseignements sur les ressources connues du patrimoine bâti et les paysages du patrimoine culturel, ainsi que sur d'autres caractéristiques patrimoniales ou commémoratives à l'intérieur et à proximité de la zone d'étude.

Tableau 1 : Dossier de consultation des intervenants

Personne-ressource	Coordonnées	Date	Remarques
Eric Beales/planificateur principal de la conservation du patrimoine, Archéologie/Ville de Toronto	Eric.Beales@toronto.ca	18 juin 2024.	■ AECOM a communiqué avec Eric Beales par courriel pour confirmer l'état patrimonial des ressources potentielles du patrimoine culturel adjacentes à la zone d'étude et pour confirmer si une étude ou une étude du paysage des districts de conservation du patrimoine a été réalisée pour l'île de Toronto.
		20 juin 2024.	■ Eric Beales a confirmé l'état patrimonial des ressources potentielles du patrimoine culturel adjacentes à la zone d'étude, notamment la désignation en 1989 de l'aérogare de l'Aéroport de l'île de Toronto comme lieu historique national. Il a transmis les questions concernant l'étude du district de conservation du patrimoine ou l'étude du paysage à sa collègue, Liz McFarland.
Liz McFarland/Planificatrice principale, Politiques et recherche/Ville de Toronto	Liz.McFarland2@toronto.ca	24 juin 2024.	■ Liz McFarland a indiqué que l'étude du plan directeur du parc de l'île de Toronto est en cours et qu'elle comporte une évaluation des ressources du patrimoine culturel, qui fournit un inventaire patrimonial de tous les actifs dans la zone d'étude. Elle a précisé que le rapport devrait être présenté au conseil municipal à l'été 2024.
		4 septembre 2024.	■ AECOM a réalisé un suivi auprès de Liz McFarland par courriel pour s'enquérir de l'état d'avancement de l'étude sur le plan directeur du parc de l'île de Toronto. S'il est disponible, AECOM a demandé à la Ville de Toronto de communiquer le rapport pour aider à éclairer ce rapport sur le patrimoine culturel.
		3 octobre 2024.	■ Liz McFarland a confirmé que l'étude sur le plan directeur du parc de l'île de Toronto n'est pas prête à être partagée à l'externe.
Liz McFarland/Planificatrice principale, Politiques et recherche/Ville de Toronto	Liz.McFarland2@toronto.ca	16 octobre 2024.	■ AECOM a communiqué avec Liz McFarland par courriel pour confirmer que la Ville de Toronto demande une évaluation de l'inventaire patrimonial pour la ressource du patrimoine culturel connue sous le nom de l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et pour la ressource patrimoniale culturelle adjacente, la statue commémorative de Ned Hanlan.
		17 octobre 2024.	■ Liz McFarland a confirmé que la Ville de Toronto demande une évaluation de l'inventaire patrimonial pour la ressource du patrimoine culturel connue sous le nom de l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et pour la ressource patrimoniale culturelle adjacente, la statue commémorative de Ned Hanlan.
Amis de Hanlan (plage de la pointe de Hanlan)		22 octobre 2024.	■ Une réunion virtuelle a eu lieu avec un représentant des Amis de Hanlan qui a fait une présentation à l'équipe du projet AECOM. Un aperçu historique de la plage de la pointe de Hanlan a été présenté par le représentant des Amis de Hanlan et a mis en évidence la zone associée à l'un des plus anciens lieux queer au monde. ■ Le représentant des Amis de Hanlan a offert de transmettre la présentation de l'aperçu historique. Un courriel de suivi a été envoyé pour demander la présentation, mais le représentant n'a pas répondu.

3. Contexte politique

3.1 *Loi sur l'aménagement du territoire* et énoncé de planification provincial

La *Loi sur l'aménagement du territoire* (1990) et la déclaration provinciale sur la planification connexe (2024) fournissent un cadre législatif pour l'aménagement du territoire en Ontario. Les deux documents définissent des questions d'intérêt provincial, qui comprennent la conservation de caractéristiques importantes d'intérêt architectural, culturel, historique, archéologique ou scientifique. Selon la *Loi sur l'aménagement du territoire*, toutes les décisions concernant les enjeux d'aménagement du territoire « doivent se conformer » à l'énoncé de planification provincial. En général, l'énoncé de planification provincial reconnaît que la prospérité à long terme, la santé environnementale et le bien-être social de l'Ontario dépendent de la protection du patrimoine naturel, de l'eau, de l'agriculture, des minéraux, du patrimoine culturel et des ressources archéologiques pour leurs avantages économiques, environnementaux et sociaux.

Conformément à la section 4.6 de l'énoncé de planification provinciale de 2024, politique 4.6.1, un « *bien patrimonial protégé, qui peut comporter des ressources du patrimoine bâti ou des paysages du patrimoine culturel, doit être conservé* ». L'énoncé de planification provinciale de 2024 publiée en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* définit le terme « conservation » comme « *le fait d'identifier, de protéger, de gérer et d'utiliser les ressources du patrimoine bâti, les paysages du patrimoine culturel et les ressources archéologiques de manière à en conserver la valeur ou l'intérêt sur le plan du patrimoine culturel. Cela peut s'effectuer par la mise en œuvre des recommandations formulées dans un plan de conservation, une évaluation archéologique ou une évaluation des répercussions sur le patrimoine qui a été approuvé, accepté ou adopté par l'office d'aménagement et le décideur concerné. Des mesures d'atténuation et d'autres approches de développement devraient être incluses dans ces plans et évaluations.*

Pour conserver les ressources du patrimoine bâti ou les paysages du patrimoine culturel, une municipalité ou une autorité approbatrice peut exiger une évaluation de l'inventaire patrimonial ou un plan de conservation pour guider l'approbation, la modification ou le refus d'un projet d'aménagement ou de modification d'un site qui a des répercussions sur une ressource du patrimoine culturel. L'utilisation d'outils comme les évaluations des répercussions sur le patrimoine permet aux municipalités et aux autorités approbatrices d'améliorer davantage leurs propres objectifs de préservation du patrimoine.

De plus, une politique de la section 4.6 de l'énoncé de planification provincial de 2024, politique 4.6.3., énonce que « *Les offices d'aménagement n'autorisent pas l'aménagement et la transformation de sites sur des terres attenantes à des biens patrimoniaux protégés, sauf lorsque l'évaluation de l'aménagement proposé démontre que les caractéristiques patrimoniales des biens seront conservées.* ».

3.2 Loi sur le patrimoine de l'Ontario

La *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* permet aux municipalités et à la province de désigner des propriétés ou des districts individuels comme ayant une valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel. Le *Règlement de l'Ontario 9/06 : Critères permettant d'établir la valeur ou le caractère d'un bien sur le plan du patrimoine culturel de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario* fournit des critères pour déterminer la valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel. Si une propriété satisfait à au moins deux des critères, elle peut être désignée en vertu de l'article 29 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. La province ou la municipalité peut également « inscrire » une propriété ou l'inclure dans un registre municipal qui n'a pas été désigné, mais qui satisfait à un ou à plusieurs des critères énoncés dans le *Règlement de l'Ontario 9/06, critères permettant d'établir la valeur ou le caractère d'un bien du patrimoine culturel de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario* et qui est donc considéré comme étant un critère pour déterminer la valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel.

1. Le bien a une valeur sur le plan de la conception ou une valeur physique parce qu'il est un exemple rare, unique, représentatif ou précoce d'un style, d'un type, d'une expression, d'un matériau ou d'une méthode de construction.
2. Le bien a une valeur sur le plan de la conception ou une valeur physique parce qu'il présente un intérêt artistique ou artisanal exceptionnel.
3. Le bien a une valeur sur le plan de la conception ou une valeur physique parce qu'il reflète un degré élevé de réalisation technique ou scientifique.
4. Le bien a une valeur historique ou associative parce qu'il a des liens directs avec un thème, un événement, une croyance, une personne, une activité, une organisation ou une institution qui a de l'importance pour une communauté.
5. Le bien a une valeur historique ou associative parce qu'il présente, ou a le potentiel de présenter, des renseignements qui contribuent à comprendre une communauté ou une culture.
6. Le bien a une valeur historique ou associative parce qu'il illustre ou reflète le travail ou les idées d'un architecte, d'un artiste, d'un constructeur, d'un concepteur ou d'un théoricien qui a de l'importance pour une communauté.
7. Le bien a une valeur contextuelle parce qu'il est important pour définir, maintenir ou soutenir le caractère d'une région.

8. Le bien a une valeur contextuelle parce qu'il est lié physiquement, fonctionnellement, visuellement ou historiquement à son environnement.
9. Le bien a une valeur contextuelle parce qu'il s'agit d'un lieu emblématique.

3.3 Plan officiel de la Ville de Toronto

Le *Plan officiel de la Ville de Toronto* (regroupement des bureaux de juin 2024) traite du patrimoine culturel à la section 3.1.6. Voici les politiques pertinentes au présent rapport :

3.1.6 Conservation du patrimoine

- Politique 3 : Les biens patrimoniaux ayant une valeur ou un intérêt pour le patrimoine culturel, y compris les districts de conservation du patrimoine et les sites archéologiques qui sont connus du public, seront protégés en étant désignés en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* ou inscrits au Registre du patrimoine.
- Politique 4 : Les biens inscrits au Registre du patrimoine seront conservés et entretenus conformément aux Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada, comme révisées de temps à autre et adoptées par le Conseil.
- Politique 5 : Les modifications proposées, l'aménagement ou les travaux publics sur une propriété inscrite au Registre du patrimoine ou à proximité de celle-ci garantiront que l'intégrité de la valeur et des attributs du patrimoine culturel du bien patrimonial sera conservée, avant le début des travaux sur le bien et à la satisfaction de la Ville. Lorsqu'une évaluation des répercussions sur le patrimoine est requise à l'annexe 3 du Plan officiel, elle décrira et évaluera les répercussions possibles et les stratégies d'atténuation pour la modification, l'aménagement ou les travaux publics proposés.
- Politique 22 : L'évaluation des répercussions sur le patrimoine traitera de toutes les politiques de conservation du patrimoine applicables du Plan officiel et l'évaluation indiquera les options de conservation et les mesures d'atténuation conformes à ces politiques. Une évaluation des répercussions sur le patrimoine doit être prise en compte pour déterminer la manière dont un bien patrimonial doit être conservé.
- Politique 23 : L'évaluation des répercussions sur le patrimoine évaluera les conséquences d'une modification proposée à une propriété inscrite au Registre du patrimoine ou à des biens adjacents à une propriété inscrite au Registre du patrimoine, à la satisfaction de la Ville.

- Politique 29 : Les édifices patrimoniaux ou les structures situés sur des propriétés inscrites au Registre du patrimoine doivent être conservés à leur emplacement d'origine. Toutefois, lorsqu'il est appuyé par les valeurs et les attributs du patrimoine culturel d'un bien inscrit au Registre du patrimoine, un édifice patrimonial peut être déplacé à l'intérieur de son bien ou de son site d'aménagement dans les cas suivants :
 - a) L'édifice patrimonial ou la structure n'est pas fixé ni adjacent à un autre bâtiment ou à une autre structure.
 - b) L'emplacement, l'orientation, la situation ou la vue de l'édifice patrimonial ne sont pas déterminés dans le Plan officiel ou définis comme une valeur ou un attribut du patrimoine culturel du bien, et le déplacement proposé n'aura pas d'incidence négative sur les valeurs ou les attributs du patrimoine culturel du bien.
 - c) La partie de l'édifice patrimoniale ou de la structure qui comporte les valeurs et les attributs du patrimoine culturel déterminés est conservée dans son intégralité et ne sera pas démolie, démontée ou reconstruite.
 - d) Le déplacement sur le site n'entre pas en conflit avec les plans applicables du district de conservation du patrimoine.
 - e) Un plan de conservation des biens patrimoniaux est soumis pour démontrer que le retrait et le déplacement de l'édifice ou de la structure à l'intérieur de son bien existant ne poseront aucun risque physique pour l'édifice patrimonial ou la structure, ses valeurs et attributs du patrimoine culturel, à la satisfaction de la Ville;
 - f) Ces conditions et toute autre condition connexe sont garanties dans une convention de servitude patrimoniale avant le retrait et le déplacement sur le site.
- Politique 43 : Les paysages culturels patrimoniaux potentiels seront recensés et évalués afin de déterminer leur importance et leurs valeurs de patrimoine culturel. D'importants paysages culturels patrimoniaux seront inscrits au Registre du patrimoine ou désignés en vertu de la partie IV ou de la partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

4. Aperçu du contexte historique

L'objectif de la recherche menée aux fins du présent rapport est de collecter et de consigner des renseignements sur la zone d'étude et le paysage environnant afin de mieux comprendre et corroborer les critères pour déterminer la valeur ou l'intérêt connus et potentiels pour le plan du patrimoine culturel des ressources indiquées à la **section 5**. Les décisions concernant l'importance des ressources patrimoniales culturelles connues et potentielles ne peuvent être prises que lorsque la zone du paysage a été évaluée dans son contexte historique.

La plage de la pointe de Hanlan, située dans les îles de Toronto, est un milieu naturel qui a été façonné par les communautés autochtones et les colons eurocanadiens, et s'inscrit dans la vaste histoire de ce qui est aujourd'hui la ville de Toronto. La **section 4.1** résume l'utilisation des terres par les communautés autochtones des îles de Toronto et de la pointe de Hanlan, notamment la bataille juridique pour obtenir une indemnisation au sujet de la saisie illégale des îles dans le cadre des négociations de traités. Les **sections 4.2** et **4.3** relatent l'histoire et le développement de la ville de Toronto ainsi que des îles de Toronto dans le cadre de la colonisation de la ville. La **section 4.4** résume l'histoire des îles de Toronto avec les principaux développements sur les îles aux 19^e et 20^e siècles. La **section 4.5** résume l'utilisation des terres de la pointe, répartie en un ordre thématique et chronologique de l'exploration des colons eurocanadiens sur la pointe de Hanlan. La **section 4.6** est un résumé historique de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto qui s'est développé à la pointe de Hanlan au 20^e siècle. La cartographie historique se trouve à la fin de la **section 4**.

4.1 Aperçu de l'histoire autochtone des îles de Toronto

Les îles de Toronto ont été utilisées par les nations autochtones qui ont vécu sur les rives du lac Ontario pendant des milliers d'années. Des indications concernant leur utilisation de la pointe de Hanlan, par exemple, ont été trouvées en 1908 lorsque des travailleurs creusant un tunnel près de la pointe de Hanlan ont trouvé jusqu'à 100 empreintes de pas dans une couche d'argile à environ 21 m sous la surface du lac Ontario (**illustration 1**). On estime que l'âge des empreintes entre 11 300 et 9 000 ans et qu'elles sont donc antérieures à la montée des niveaux des eaux du lac, il y a de cela 9 000 ans (Heritage Toronto, s.d.). On pense que les empreintes de pas ont été effectuées par un groupe familial; certaines ont la taille de pieds d'enfants, et l'on croit que le groupe se déplaçait vers le nord, très probablement à partir d'un camp saisonnier au bord de l'eau. Bien que des renseignements sur les empreintes aient été consignés, les empreintes elles-mêmes ont été détruites par les travailleurs lors de la construction du tunnel (Heritage Toronto, s.d.). En 2021, Heritage Toronto a érigé une plaque commémorant la découverte sur le quai du traversier sur la pointe de Hanlan.

Illustration 1 : Croquis d'empreintes anciennes trouvées sous le port de Toronto, 1908



Source : Heritage Toronto, non daté. <https://www.heritagetoronto.org/explore/truth-and-reconciliation-day/indigenous-ancient-footprints-plaque/>

La Confédération wendat (les Hurons) vivait le long de la rive nord du lac Ontario et des preuves archéologiques montrent l'établissement de colonies permanentes d'environ 1200 à 1600 (Ville de Toronto, 2023). Les nations de la Confédération wendat occupaient la vallée du Saint-Laurent et la rive nord des Grands Lacs jusqu'à la baie Georgienne. Ils ont établi des colonies permanentes basées sur l'agriculture des Trois Sœurs (maïs, haricots et courges) dans des endroits où l'eau est accessible et où le sol est bon (Heidenreich, 2011). On estime que la population de la Confédération wendat se situait entre 20 000 et 25 000 personnes avant le contact avec les Européens (Heidenreich, 2011). Les Wendats ont montré aux Français le sentier Carrying Place qui longeait la rivière Humber, reliant le lac Ontario au lac Simcoe (Ville de Toronto, 2023). Les Wendats entretenaient depuis longtemps des relations avec les nations voisines, y compris les Anishinaabe au nord et les Haudenosaunee au sud. Bien qu'elles ne soient pas toujours pacifiques, les relations sont maintenues grâce à une entente de partage des ressources, notamment des territoires de chasse, dans les régions du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ces ententes de partage des ressources et de maintien de relations pacifiques ont été qualifiées de « plat à une cuillère » ou d'autres termes semblables qui ont par la suite été consignés par les observateurs européens (Lytwyn, 1997, p. 211 à 215).

L'arrivée des Européens dans la région des Grands Lacs au 17^e siècle a apporté d'importants changements pour les Wendat et leurs voisins. Le premier changement majeur a été la traite des fourrures qui a poussé les communautés autochtones autour des Grands Lacs à se lancer dans une nouvelle économie avec des biens et des matériaux européens tout en stimulant la demande d'accès aux territoires de chasse pour les peaux de valeur, principalement du castor. Les Français établissent principalement des relations commerciales et politiques avec les Wendats et les Anishinaabe, tandis que les Néerlandais et plus tard les Britanniques établissent principalement des relations commerciales et politiques avec les Haudenosaunee. La demande de fourrures provenant des empires européens a entraîné des conflits dans la région des Grands Lacs, car les communautés autochtones se disputaient non seulement l'accès aux territoires de chasse pour les fourrures, mais aussi les liens avec les postes de traite européens afin d'assurer l'accès à leurs produits manufacturés (Ville de Toronto, 2023).

Le deuxième changement majeur a été l'introduction de maladies provenant des commerçants et des missionnaires européens, qui ont dévasté les populations autochtones, réduisant la population d'environ la moitié dans les années 1640 (Heidenreich, 2011). À la suite de ces changements, le conflit a rapidement pris de l'ampleur lorsque les Haudenosaunee se sont dirigés vers le nord pour sécuriser les territoires de chasse des Grands Lacs et sont entrés en conflit avec les Wendats et les Anishinaabe pendant le reste du 17^e siècle (Mandat de la Commission des revendications des Indiens, 2003, p. 7 à 9). En raison du conflit et de la dévastation causée par la maladie, la Confédération wendat s'est dispersée et a quitté la région qui est aujourd'hui la Ville de Toronto, les Haudenosaunee occupant la région et établissant des villages. Les Anishinaabe, et en particulier les Mississaugas, se sont défendus et ont réussi à s'installer sur la rive nord du lac Ontario à la fin du 17^e siècle (Ville de Toronto, 2023).

Le conflit a commencé à s'envenimer et s'est poursuivi au cours des 60 années suivantes. Plusieurs tentatives de paix ont été faites jusqu'à ce que la Grande Paix de Montréal soit conclue en 1701 (Lytwyn, 1997, p. 215). La Grande Paix a cimenté le plat à une cuillère entre les Anishinaabe et les Haudenosaunee pour permettre l'accès à la région des Grands Lacs pour chasser pacifiquement (Lytwyn, 1997, p. 215 à 218; Ville de Toronto, 2023). L'accord incluait également les Français, mettant fin au conflit entre les Haudenosaunee et les Français. À peu près au même moment, les Haudenosaunee ont conclu le traité de Nanfan en 1701, également connu sous le nom de Beaver Hunting Grounds Treaty avec les Britanniques (Six Nations Lands et Resources). Le traité plaçait les territoires de chasse au castor sous la protection de la Couronne britannique, et l'accès à ces territoires devait être partagé entre les Britanniques et les Haudenosaunee. La taille des territoires de chasse au castor n'a pas été précisée dans le traité, mais d'après le libellé du traité, on croit qu'il englobait les Grands Lacs au nord jusqu'à la baie James tout en incluant la vallée de la rivière Ohio (Lytwyn, 1997, p. 218 à 2018).

Ces deux traités donnaient aux Haudenosaunee accès à la rive nord des Grands Lacs. Les Six Nations Haudenosaunee de la rivière Grand continuent d'exercer leurs droits en vertu du traité de Nanfan, qui comprend la région actuelle de la ville de Toronto (Six Nations de la rivière Grand, 2020, p. 4).

Dans les années 1730, les Mississaugas s'étaient établis entre la rive sud du lac Huron et la rive nord du lac Ontario, passent les étés dans des villages situés près de l'embouchure de rivières et de ruisseaux se jetant dans le lac Ontario, notamment le ruisseau Bronte, le ruisseau Sixteen Mile, la rivière Credit, le ruisseau Etobicoke et la rivière Humber, de la rivière Trent, de la baie de Quinte et du fort Frontenac (aujourd'hui Kingston) (Mandat de la Commission des revendications des Indiens, 2003 : 9-10). À l'époque, les îles de Toronto étaient encore rattachées au continent par une longue péninsule utilisée par les Mississaugas comme site où ils « amenaient leurs malades pour qu'ils se rétablissent dans une atmosphère propice à la santé » (Mandat de la Commission des revendications des Indiens, 2003 : 10). Les Mississaugas ont conservé le contrôle de la rive nord du lac Ontario grâce aux fortunes politiques changeantes des empires français et britannique pendant le conflit du 18^e siècle.

Le sentier du Portage de Toronto a suscité davantage d'attention dans les années 1780 lorsque les marchands et les colons européens ont commencé à s'établir le long des rives du lac Ontario. Le sentier du Portage de Toronto suivait la vallée de la rivière Humber vers le nord jusqu'à la rivière Holland; il s'agissait d'une route commerciale importante entre les Grands Lacs supérieurs et inférieurs que les Mississaugas avaient reçue en partage et qu'ils entretenaient. Un poste de traite français avait été établi près de la rivière Humber pour donner accès au sentier de portage. (Mandat de la Commission des revendications des Indiens, 2003 : 15-16). Les autorités coloniales britanniques en réalisant que le sentier du portage ouvrait une voie terrestre vers l'ouest ont entrepris des démarches en 1787 pour acquérir la région. La cession négociée qui fut négociée cette année-là dans la baie de Quinte était mal formulée et manquait de précision quant à la quantité de terres cédées. Les tentatives pour procéder à l'arpentage de ces terres se sont heurtées à l'opposition des Mississaugas vivant dans la région qui considéraient que la limite est était la rivière Don, mais l'arpenteur Alexander Aitkin a commencé les travaux d'arpentage dans la baie Ashbridges en 1788 (Mississauga de la Nation Credit Frist, 2001). Les îles de Toronto, alors encore rattachée au continent, ne devaient ainsi pas faire partie de la cession. La poursuite des négociations n'a pas permis de clarifier les choses et au bout du compte les Britanniques se sont approprié les terres de la rivière Etobicoke à l'ouest jusqu'à la baie de Quinte à l'est (Mandat de la Commission des revendications des Indiens, 2003 : 18-21). Bien que les Britanniques aient compris que la cession de 1787 pouvait un être sujet de discussion, ils ont été en mesure d'éviter des problèmes majeurs avec les Mississaugas, ils n'ont donc rien fait pour préciser la cession.

Au début du 19^e siècle, les Britanniques ont relancé les discussions sur les cessions de terres avec les Mississaugas, car la dépendance de ces derniers à l'égard des dons les rendaient moins aptes à exiger la juste valeur de leurs terres. Compte tenu du nombre croissant de colons et du manque de contrôle sur les terres de leurs possessions, le gouvernement colonial britannique a voulu se doter d'un traité solide sur Toronto (Mandat de la Commission des revendications des Indiens, 2003 : 29). Les travaux d'arpentage d'Alexander Aitken, contestés en 1788, avaient été le seul plan à être présenté au cours de négociations qui favorisaient les intérêts britanniques, et les Mississaugas présents n'avaient aucun moyen de remettre en cause ce plan (Mandat de la Commission des revendications des Indiens, 2003 : 30). Selon le plan, l'extrémité est de la cession se trouvait dans la baie Ashbridges et n'incluait pas les îles de Toronto. En raison de l'intérêt des Britanniques pour le Portage de Toronto, ils avaient ignoré la discussion sur la péninsule qui est devenue les îles de Toronto, les laissant dans la propriété des Mississaugas qui n'ont jamais volontairement cédé la péninsule en raison de l'important statut spirituel et sacré (Première nation des Mississaugas de Credit, 2001).

En s'appuyant sur les conclusions de la Cour suprême du Canada en 1984 selon lesquelles le gouvernement canadien devait mettre sur pied un régime pour traiter des revendications territoriales des Premières nations, la Première nation des Mississaugas de Credit a formulé une revendication relativement au traité de l'Achat de Toronto en 1805. Dans leur revendication, les Mississaugas du Crédit ont fait valoir que les autorités coloniales avaient accaparé plus de terres que ce qui avait été convenu, notamment les îles de Toronto (Première Nation des Mississaugas de Credit, 2020). La revendication, présentée pour la première fois en 1986, avait été rejetée par le gouvernement canadien en 1993. Les pressions pour ouvrir des enquêtes ont mené à une nouvelle revendication en 1998, le gouvernement canadien ayant accepté d'entamer des négociations pour accorder une indemnisation en 2001 (Première nation des Mississaugas de Credit, 2001). Les négociations se sont terminées en 2010 par un règlement de 145 millions de dollars, jusqu'alors le plus important règlement de revendications de l'histoire du Canada, en indemnisation à la Première Nation des Mississaugas de Credit pour les actions illégales menées autorités coloniales, notamment l'appropriation des îles de Toronto dans le cadre de la cession de 1787 et de l'Achat de Toronto en 1805 (Première Nation des Mississaugas de Credit, 2020).

4.2 Établissement de la Ville de York

À la fin de la guerre d'indépendance américaine, les Britanniques ont été forcés de faire face à l'émergence d'une nouvelle frontière politique, qui devait être maintenue par une forte présence militaire. La présence militaire croissante a mené à la fondation de la Ville de York et de Fort York, un établissement militaire plus à l'ouest à l'embouchure du ruisseau Garrison en 1793. Fort York, aussi connu sous le nom de Garrison of York, était destiné à surveiller et à contrôler l'entrée dans le port de York (Careless, 1984).

La Ville d'York était un terrain relativement compact contenu dans les rues Front, George, Berkeley et Duke. L'arpentage initial du comté de York a été terminé par Augustus Jones en 1791, qui a divisé les terres en York Est et Ouest, la rue Yonge étant la ligne de démarcation. Les concessions, qui s'étendent vers le nord et le sud, sont numérotées à l'est et à l'ouest de la rue Yonge, York Est comprenant quatre concessions et York Ouest en comprenant sept. Les premières lignes de lot et de concession peuvent vaguement être vues dans le plan de York de 1818 arpenté et dessiné par le lieutenant George Phillpots des Royal Engineers (**illustration 2**).

Il convient de noter que l'emplacement de ces lignes peut ne pas être précis comme la cartographie effectuée par les Royal Engineers, car il était axé sur la défense militaire et manquait des détails observés dans les cartes des arpenteurs civils. Toutefois, selon la carte, la pointe de Hanlan, alors nommée « pointe de Gibraltar » (encerclé en rouge sur l'**illustration 2**) attaché au continent, à l'est de la colonie d'York autour de la rivière Don. Une batterie de tir est installée sur pointe de Gibraltar, ainsi que plusieurs autres sur la pointe sud-ouest où se trouve également un phare (consulter la **section 4.5.1** pour plus de détails).

Illustration 2 : Plan de York de 1818 arpenté et dessiné par le lieutenant George Phillpots des Royal Engineers



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1818. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/335525/1818-plan-of-york-surveyed-and-drawn-by-lieut-phillpotts?ctx=98451b04e0928f28c0d15c0da4a30c0a9864a62a&idx=13>

Bien que la colonisation dans la région de Toronto ait été limitée à cette époque, les premiers édifices du Parlement ont été construits pour le gouvernement colonial du Haut-Canada entre 1794 et 1797 et étaient situés au sud de l'actuelle rue Front et à l'ouest de la rue Parlement (Careless, 1984; ASI, 2003). La croissance et le développement de la ville de York se sont poursuivis au début du 19^e siècle, s'étendant à l'intérieur des terres jusqu'à l'actuelle rue Queen jusque dans les années 1830, des lots supplémentaires ayant été ajoutés au nord jusqu'à la rue Bloor. Dans les années 1840 et 1850, la ville de York s'était considérablement développée. La carte de 1851 du comté de York faite par Browne illustre la division des lots et des concessions et le développement de la Ville de York, y compris les édifices du Parlement, l'hôtel de ville, l'Université de Toronto, l'Observatoire royal, le village de Yorkville, ainsi que Fort York et le nouveau fort militaire construit au sud-ouest en 1842 (**illustration 3**). La pointe de Hanlan n'est pas indiquée précisément sur la carte de Browne de 1851, mais la première preuve d'activités récréatives sur les îles de Toronto peut être vue avec l'hôtel Peninsula situé à l'extrémité est de la péninsule, près de l'endroit où se trouve l'actuel Eastern Gap dans le port de Toronto.

Illustration 3 : 1851 J.O. Carte du comté de York de Browne



Source : Old Toronto Maps.com, 1851. <https://oldtorontomaps.blogspot.com/2013/01/1851-jo-browne-map-of-township-of-york>.

4.3 Début de l'industrie et développement du secteur riverain de York

Alors que la Ville de York a continué de croître tout au long du début du 19^e siècle, l'utilisation du secteur riverain est restée dominée par les utilisations commerciales, militaires et de transport. Plusieurs quais et jetées commerciaux avaient été construits le long de la côte à l'est de la rue John en 1841 et, à l'ouest de la rue John, l'armée dominait le secteur riverain avec le développement de la Marine, du King's, de Queen's et du Commissariat Wharves (ASI, 2003). En 1842, sept jetées avaient été construites le long de la côte de Toronto. Au cours de la seconde moitié du 19^e siècle, le développement commercial et industriel du secteur riverain de Toronto s'est intensifié, et plusieurs grandes usines ont été établies, y compris la distillerie Gooderham and Worts et le quai Gooderham connexe (ASI, 2003).

Le secteur riverain a été radicalement modifié dans les années 1850 lorsque Toronto a vu l'arrivée de la Northern Railway, de la Great Western Railway et de Grand Trunk, qui ont suivi la côte et ont entraîné le développement de voies ferrées, de terminaux ferroviaires, de gares de manutention et de quais supplémentaires. Entre 1850 et 1870, le secteur riverain de Toronto a constitué le centre d'exploitation ferroviaire des chemins de fer historiques et actuels du Canada. L'arrivée de la Northern Railway en 1853 fut rapidement suivie par celle de Grand Trunk et de la Great Western Railway en 1855. En 1853, la Northern Railway a mis en place des installations de manutention des marchandises qui ont été aménagées sur des terres créées par le remblai du lac Harbour afin de relier le chemin de fer aux installations de transport par eau existantes. Il s'agissait du premier développement riverain à s'engager dans le remplissage du port de Toronto, un processus qui se poursuivra jusqu'au 20^e siècle (ASI, 2003).

Les opérations de remplissage du lac menées le long du secteur riverain de Toronto se sont intensifiées du milieu à la fin du 19^e siècle et la côte entre les rues Bathurst et Parliament actuelles a été considérablement modifiée par le nivellement et le remplissage effectués pour l'aménagement des emprises de chemin de fer. Le remplissage du lac consistait généralement en une technique impliquant la mise en place d'un caisson en bois autour du périmètre de la zone à remplir. Le remblai utilisé au cours des premières étapes de l'expansion du secteur riverain comprenait des déchets municipaux, des eaux usées et des matériaux dragués du fond du port (ASI, 2003).

La côte de la ville a continué d'évoluer et de se développer à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle à mesure que les systèmes ferroviaires se renforçaient et que les opérations industrielles et commerciales le long du secteur riverain continuaient de croître. En conséquence, de plus en plus de zones le long de la côte ont été remblayées, y compris de grandes zones pour la construction de la rue Lake et au pied de la rue York en 1893. Entre 1886 et 1909, les îles de Toronto sont devenues un centre de développement (Reeves, 1992).

4.4 Les îles de Toronto

Les îles de Toronto ont été formées par la confluence de courants sableux qui coulent vers l'est, de vents d'ouest et de l'écoulement de la rivière Don, produisant une péninsule de huit kilomètres de long qui s'étend de l'actuelle avenue Woodbine à la pointe de Gibraltar (maintenant la pointe de Hanlan). La péninsule et les bancs de sable environnants qui se trouvent maintenant dans les îles de Toronto ont été arpentés pour la première fois en 1792 par le lieutenant Joseph Bouchette de la Marine royale. Malgré son nom, les îles de Toronto sont restées une péninsule jusque dans les années 1850, lorsqu'une série de tempêtes ont percé la péninsule à l'emplacement actuel de l'East Gap, séparant la partie ouest de la péninsule du continent.

Selon Gibson (1984), un phare construit en 1809 et une variété d'hôtels étaient présents sur l'île après les années 1830, principalement dans la région étroite de la partie est de l'île. Le phare et l'hôtel Peninsula sont indiqués sur la carte historique de Browne de 1851 (**illustration 3**); toutefois, à l'exception du phare situé à l'extrémité sud-ouest de l'île, aucune autre structure n'est indiquée sur la carte historique et aucun propriétaire foncier n'est inscrit. En 1878, l'hôtel Peninsula n'est plus visible dans *l'atlas historique illustré du comté de York de Miles and Co.*; il a probablement été emporté par les tempêtes des années 1850 qui ont transformé la région de Narrows en East Gap, maintenant connue sous le nom de chenal Eastern (**illustration 3**). Le phare et un nouveau quai, Island Wharf, sont également représentés dans l'atlas de 1878. L'absence de structures consignées est encore notée. Il convient également de noter que les atlas historiques étaient financés par des frais d'abonnement et que les propriétaires fonciers qui ne souscrivaient pas n'étaient pas toujours inscrits sur les cartes et que toutes les structures n'étaient pas représentées ou placées avec précision (Gentilcore et Head, 1984).

En 1908, le livre de l'historien torontois John Ross Robertson *Landmarks of Toronto* présente une description du phare de la pointe de Gibraltar et retrace l'histoire du phare (Robertson, 1908). L'historien expose en détail le développement du phare, notamment son lien avec le reste des îles, il donne également des descriptions du paysage et fournit quelques illustrations des îles.

4.5 Pointe de Hanlan

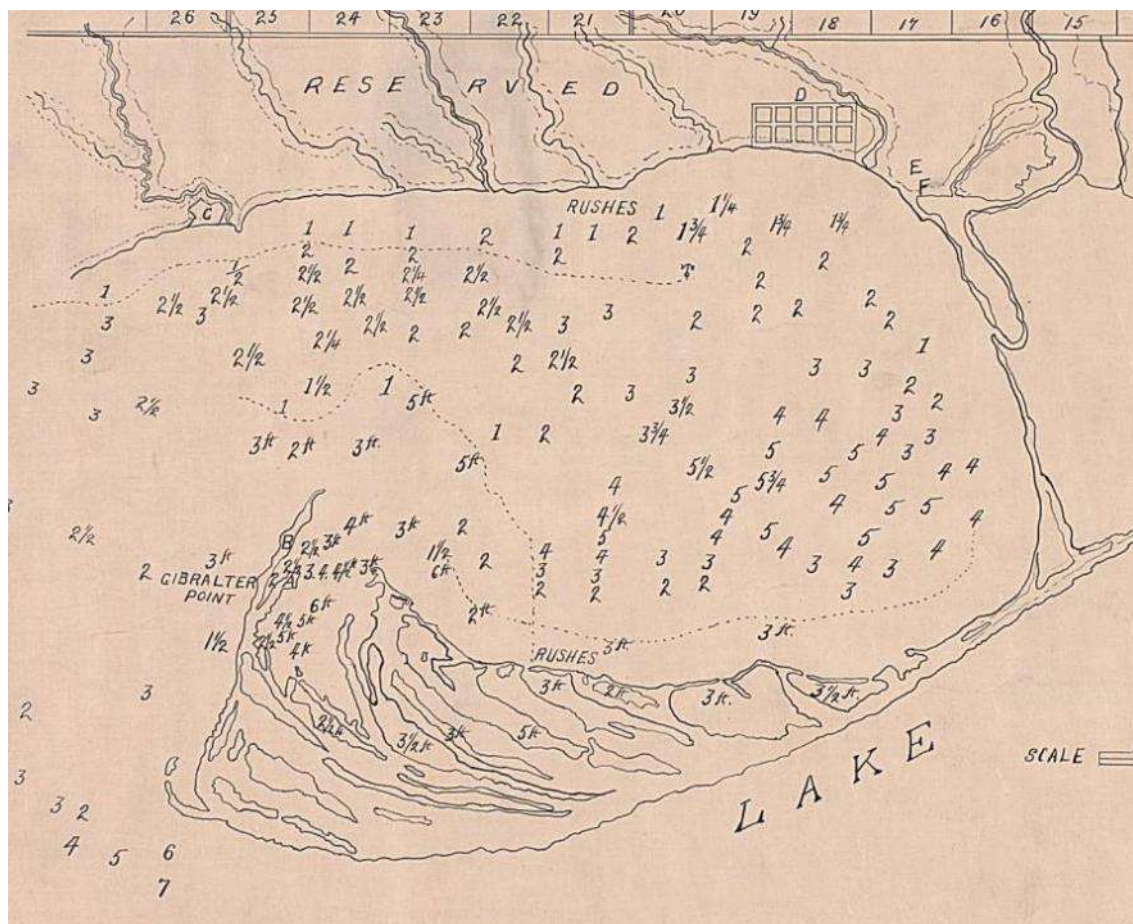
L'histoire eurocanadienne de la pointe de Hanlan est une combinaison d'histoire militaire, commerciale et récréative dans la ville de Toronto. Ces trois volets historiques ont gagné en importance à mesure de l'occupation et du développement de la pointe de Hanlan par divers ordres de gouvernement et par les citoyens de Toronto. Les sections suivantes soulignent l'époque durant laquelle ces trois volets historiques ont respectivement dominé à la pointe de Hanlan.

4.5.1 Histoire militaire – 1793-1833

L'histoire de la pointe de Hanlan a d'abord été militaire. La pointe de Hanlan est localisée pour la première fois en 1793 par le lieutenant-gouverneur John Graves Simcoe et son épouse Elizabeth Simcoe lors de leur visite de la région qui allait devenir la ville de Toronto (Fryer, 1989 : 88-89). Mme Simcoe fait remarquer que la pointe offre une vue magnifique sur le port. Le gouverneur Simcoe définit le site comme une position défensive importante en prévision de l'établissement de la colonie et ordonne la construction d'un blockhaus sur la pointe dans le cadre de la défense de la future colonie. Il choisit de nommer la pointe « Gibraltar », non pas parce qu'elle ressemble à Gibraltar, mais en raison de son importance similaire dans la protection d'une voie navigable (Fryer, 1989 : 89). Dans la seconde moitié du 19^e siècle, la pointe sud-ouest des îles de Toronto est connue sous le nom de pointe de Gibraltar avant d'être rebaptisée pointe de Hanlan. Le phare, construit en 1808, est situé sur la pointe sud-ouest et est connu sous le nom de phare de la pointe de Gibraltar. L'historien torontois John Ross Robertson croit que le changement du nom est dû à l'ordre du gouverneur Simcoe de construire un phare à la pointe de Gibraltar (c.-à-d. aujourd'hui la pointe de Hanlan), mais comme ce phare n'a été construit qu'après le départ du gouverneur du Haut-Canada, il a été établi au sud de l'endroit de son emplacement prévu, et ce qui a fait que la pointe sud-ouest fut connue sous le nom de pointe de Gibraltar (Robertson, 1908 : 375).

L'importance de la pointe de Hanlan du point de vue militaire avait déjà été établie avant l'arrivée du gouverneur par Joseph Bouchette qui effectue des travaux d'arpentage du port de Toronto en 1792 et définit la pointe de Hanlan comme un emplacement pour une position défensive probable. Les travaux d'arpentage du port d'York réalisés par Alexander Aikman pour le gouverneur Simcoe en 1793 indiquent pour la première fois une batterie de tir à l'extrémité de la pointe de Gibraltar dans le cadre des défenses militaires de la future colonie d'York (**illustration 4**). Comme le montre l'**illustration 4**, en 1793, la pointe de Hanlan est une bande de terre unique, et la pointe orientale n'est pas encore complètement développée. Les défenses de Toronto pendant la guerre de 1812 se sont avérées inadéquates, car le blockhaus de la pointe de Gibraltar, ainsi que le fort York et d'autres défenses, n'ont pas été en mesure d'arrêter le raid américain sur la ville en avril 1813 lors de la bataille d'York. Le blockhaus survit à la bataille d'York, mais est ensuite entièrement brûlé lors d'une attaque américaine de moindre envergure de York en juillet 1813 (Benn, 1993 : 68). Le blockhaus sera reconstruit en août 1813 (Benn, 1993 : 70).

Illustration 4 : (1793) Vue détaillée du plan du port de York arpenté par ordre du lieutenant-gouverneur Simcoe par A. Aitken



Source : Bibliothèque publique de Toronto, réimpression en 1908 de l'illustration de 1793.

<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/330537/1793-plan-of-york-harbour-surveyed-by-order-of-lieut-govr?ctx=98451b04e0928f28c0d15c0da4a30c0a9864a62a&idx=16>

Après la guerre de 1812, le blockhaus demeure en usage pendant que les moyens de défense du port sont réévalués. Un plan de 1816 du port par Gustavus Nicolls des Royal Engineers montre le blockhaus de la pointe de Gibraltar doté d'un seul canon (**illustration 5**). Le blockhaus est situé sur la pointe ouest; la pointe est encore à développer dans le plan de 1816. On croyait que les soldats du blockhaus étaient responsables du meurtre du gardien de phare John Rademuller en 1815 (Robertson, 1908 : 383). Le blockhaus a été moins utilisé et il n'a pas été entretenu. Selon les rapports, en 1826, le blockhaus de la pointe de Gibraltar ainsi que d'autres défenses de la ville sont en ruine (Benn, 1993 : 107). La pointe a été utilisée comme site pour examiner la ville de Toronto alors en pleine croissance, comme on le voit dans une peinture à l'huile de 1828 de Joshua Gleadah, qui montre la ville à partir de la pointe de Gibraltar (**illustration 6**). Le blockhaus est abandonné en 1833 lorsque de nouveaux relevés du port sont entrepris pour planifier la reconstruction des défenses. Le relevé de 1833 illustre la pointe de Gibraltar et l'ancien blockhaus à son extrémité (**illustration 6**).

Sur le relevé, on peut observer que la pointe ouest de l'extrémité est plus longue que la pointe est, et on peut voir l'ancien blockhaus sur l'extrémité ouest. Les plans souhaités s'avèrent trop coûteux, et le blockhaus est finalement abandonné (Benn, 1993 : 113). Le terrain occupé par le blockhaus s'érode et disparaît sous les eaux, très probablement en raison des tempêtes des années 1850. En 1893, alors qu'ils draguent au nord des quais du traversier, les ouvriers découvrent les fondations en bois du blockhaus ainsi que plusieurs boulets de canon, ce qui indique que le blockhaus se trouvait plus au nord de l'extrémité est de la pointe de Hanlan (Robertson, 1908 : 368). On peut encore voir ce qui reste du blockhaus dans la baie à l'est de la pointe de Hanlan qui porte aujourd'hui le nom de Blockhouse Bay.

Illustration 5 : (1816) Plan du port, du fort et de la ville de York, la capitale du Haut-Canada, 16 mars 1816



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1816. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/267061/1816-plan-of-the-harbour-fort-and-town-of-york-the-capit?ctx=98451b04e0928f28c0d15c0da4a30c0a9864a62a&idx=6>

Illustration 6 : La pointe de Gibraltar à York (Toronto) par Joshua Gleadah, 1828



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1828. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/351596/york-from-gibraltar-point-toronto?ctx=70e2ab558656b83fce14320fbb16118d2013f07&idx=0>

Illustration 7 : (1833) Plan no 1 de la ville et du port de York dans le Haut-Canada et aussi de la réserve militaire



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1833. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/316847/1833-no-1-plan-of-the-town-and-harbour-of-york-upper-cana?ctx=98451b04e0928f28c0d15c0da4a30c0a9864a62a&idx=5>

4.5.2 Histoire commerciale – 1833-1939

L'utilisation de la pointe de Hanlan après 1833 jusqu'aux années n'est pas claire, il n'y a aucune preuve que le site a été occupé ou qu'il y a eu une quelconque activité. Un relevé des îles de Toronto en 1846 a permis de repérer douze bâtiments sur l'île (Tilley, 2014 : 47). John Hanlan est l'un des premiers colons eurocanadiens connus. John Hanlan, un pêcheur irlandais, et sa famille se sont installés sur l'île Ward, du côté est des îles de Toronto, dans les années 1850 (Lalani, 2017). En 1862, la famille s'installe sur la pointe sud-ouest des îles où elle demeure jusqu'en 1865 avant qu'une tempête emporte leur maison dans le lac Ontario. Elle s'établit ensuite à l'extrémité nord des îles, sur la pointe de Hanlan (Hawk, 2024). John Hanlan tient un magasin dans les îles, mais il se lance plus tard dans le secteur de la villégiature en transformant la maison familiale en hôtel en 1870 (île de Toronto, s.d.). On peut voir une photographie de l'hôtel en 1870 illustrant de petites structures modestes et un quai en bois où sont amarrés des bateaux (**illustration 8**). Le lieu est une destination bien connue, réputé pour sa vue sur la ville de Toronto en plein essor et son port. Un tableau du peintre Arthur Cox, de 1875, illustre la vue depuis la pointe de Hanlan et l'horizon de la ville (**illustration 9**).

Illustration 8 : Hanlan, Hôtel, pointe de Hanlan, 1870



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1870. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/346477/hanlan-hotel-hanlans-point?ctx=81602136106397ca8971bd91eaded7455ba0f272&idx=1>

**Illustration 9 : Vue vers le nord-est à partir de la pointe de Hanlan, des environs de l'avenue Spadina à l'ouest jusqu'aux environs de la rivière Don à l'est.
Toronto, Ontario Par Arthur Cox, 1875**



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1875. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/305210/looking-north-east-from-hanlans-point-from-about-spadina-a?ctx=b3cddc7864ffdb48a0a2006b8ad7ee1facf5f63d&idx=2>

L'hôtel Hanlan gagne en popularité lorsqu'il se trouve au cœur d'un site de nouveaux chalets dans la région autour de la pointe de Hanlan. L'aviron est alors l'une des principales attractions de la région, popularisé par le fils de John Hanlan, Edward « Ned » Hanlan, qui devient l'un des athlètes les plus célèbres au Canada à la fin du 19^e siècle (Berton, 1976 : 197). La renommée de Ned Hanlan en aviron dans les années 1870 et 1880 contribue à attirer des partisans aux îles de Toronto où ils peuvent le voir en compétition. La première référence trouvée à la pointe de Hanlan en 1878 est un article de journal sur le rameur (Hamilton Spectator, 1878 : 1). Le Toronto Rowing Club construit ensuite son pavillon sur la pointe de Hanlan afin que le public puisse suivre les courses dans le port de Toronto (**illustration 10**). L'hôtel Hanlan s'est enrichi d'un nouveau bâtiment en 1880 plus grand pour accueillir davantage de visiteurs (**illustration 11**). L'*atlas historique illustré* de 1878 ne donne pas d'indication claire de la croissance de pointe de Hanlan, puisque seuls le phare et le quai de l'île centrale sont représentés (**illustration 3**). La pointe figure sur la carte comme une seule pointe plutôt que les deux pointes est et ouest présentes à l'époque. On ne peut établir sans aucun doute que la carte de 1878 illustre la pointe est ou ouest, mais d'après les plans d'assurance-incendie ultérieurs (**illustration 26**), la carte illustre très probablement la pointe est. Pour attirer la clientèle de son hôtel, John Hanlan lance le service de traversier Hanlan à partir du quai qu'il a construit sur le côté est de la pointe de Hanlan. Le service de traversier de Hanlan semble n'avoir fonctionné que quelque temps au cours des années 1880, mais la popularité des voyages à la pointe de Hanlan augmente à mesure que d'autres services de traversier prennent le relais (TPL, 1885). La croissance du nombre de visiteurs à la pointe de Hanlan aura contribué à accroître l'attraction pour la vue sur la ville à partir de la pointe. Un tableau de 1881 de Frederick Schell illustrant le quai en bois de la pointe de Hanlan témoigne du nombre croissant de visiteurs, ainsi présente une vue de l'horizon de la ville de Toronto (**illustration 12**). Une carte de la ville de Toronto de 1887 montre la pointe de Hanlan et les deux pointes ainsi que la

lagune entre elles (**illustration 13**). La carte montre l'hôtel Hanlan et le terminal sur la pointe est, et les aires de baignades situées à la pointe ouest. La pointe est a continué à croître et à ce stade elle est presque aussi longue que la pointe ouest. Le site de baignade du côté ouest de la pointe de Hanlan est un premier indicateur de la popularité de la baignade.

Image 10 : Toronto Rowing Club. Pointe de Hanlan Vers 1905



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1905.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/375490/toronto-rowing-club-hanlans-point?ctx=6ac0d41c5190d059e7d64d99bc2fc74f2d285990&idx=12>

Illustration11 Hôtel Hanlan (1880-1909), pointe de Hanlan. Vers 1905



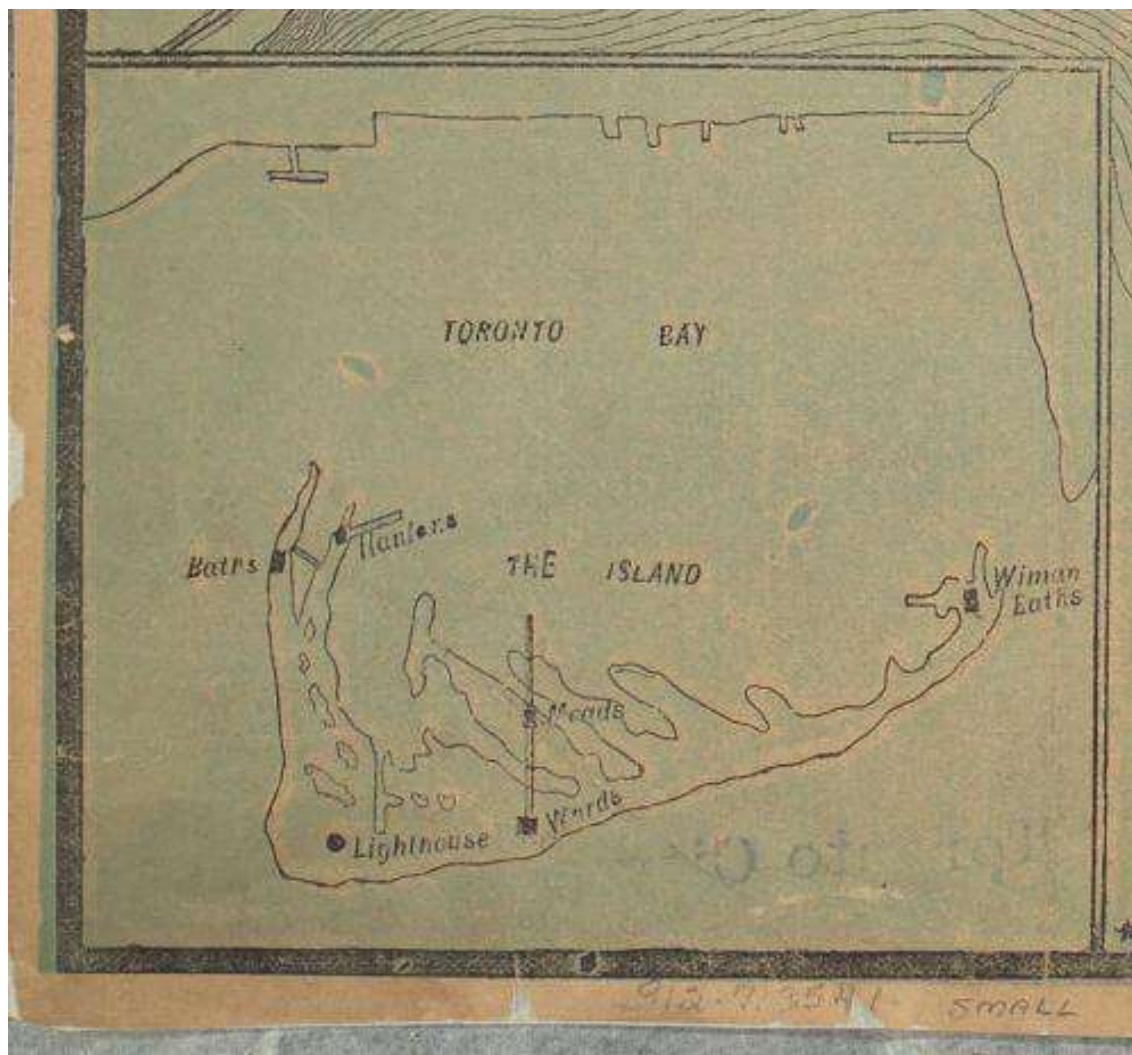
Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1905.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/347886/hanlan-hotel-18801909-hanlans-point?ctx=01ea078a00b3b4b40d1fd4b1137de8249b985fae&idx=0>

Illustration 12 : Pointe de Hanlan, vue sur Toronto, Ontario. Par Frederick Schell, 1881



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1881. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/267659/islands-hanlans-point-looking-towards-toronto-ontario?ctx=b3e1442f7e1846448497f05061f5bc1e70166eaf&idx=0>

Illustration 13 : Vue détaillée des îles de Toronto sur la carte de Toronto de Star Engraving Co. 1887



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1887. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/263828/star-engraving-co-map-of-toronto?ctx=98451b04e0928f28c0d15c0da4a30c0a9864a62a&idx=4>

Les îles de Toronto deviennent une destination de vacances d'été pour les Torontois, John Hanlan se sert donc de ses fonds accrus afin de créer de nouvelles attractions pour les visiteurs. Au cours des années 1870 et 1880, il entreprend la construction du parc d'attractions de Hanlan sur le côté est de la pointe de Hanlan. Parmi les premiers manèges, on compte des montagnes russes en bois, des manèges et des jeux d'adresse (**illustration 14** et **illustration 15**). La pointe de Hanlan est appelée la « Coney Island du Canada » en raison des théâtres, des salles de spectacles et du parc d'attractions de la région (Toronto Star, 2004 : 19). Ned Hanlan hérite de l'hôtel et du parc d'attractions de son père, mais vend ses intérêts à la Toronto Ferry Company en 1892 (Kidd, 2003). Le beau-frère de Ned Hanlan, Lawrence « Lol » Solman, a travaillé pour Ned dans la gestion de l'hôtel et du parc d'attractions et travaille ensuite à la Toronto Ferry Company.

En 1901, il est le gestionnaire de la Toronto Ferry Company et dirige toutes ses activités sur les îles de Toronto ainsi que sur la pointe de Hanlan (Kidd, 2003).

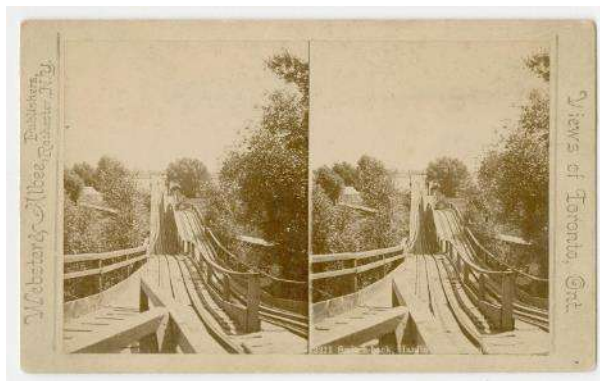
Illustration 14 : Manège de chevaux de bois, pointe de Hanlan, Toronto, Ontario Vers 1885 **Illustration 15 : Chemin en lacet, pointe de Hanlan, Toronto, Ontario Vers 1889**



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1885.

[https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376757/merry-go-round-hanlins-point-toronto-](https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376757/merry-go-round-hanlins-point-toronto-ont?ctx=bb7cc5266b670c9ec93d79f9fcbddb66c34ac5f5&idx=1)

[ont?ctx=bb7cc5266b670c9ec93d79f9fcbddb66c34ac5f5&idx=1](https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376757/merry-go-round-hanlins-point-toronto-ont?ctx=bb7cc5266b670c9ec93d79f9fcbddb66c34ac5f5&idx=1)



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1889.

[https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376758/switchback-hanlins-point-toronto-](https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376758/switchback-hanlins-point-toronto-ont?ctx=c7fd9332bee44dcf1b1d1b0adc8f7e0fd0c26ca7&idx=0)

[ont?ctx=c7fd9332bee44dcf1b1d1b0adc8f7e0fd0c26ca7&idx=0](https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376758/switchback-hanlins-point-toronto-ont?ctx=c7fd9332bee44dcf1b1d1b0adc8f7e0fd0c26ca7&idx=0)

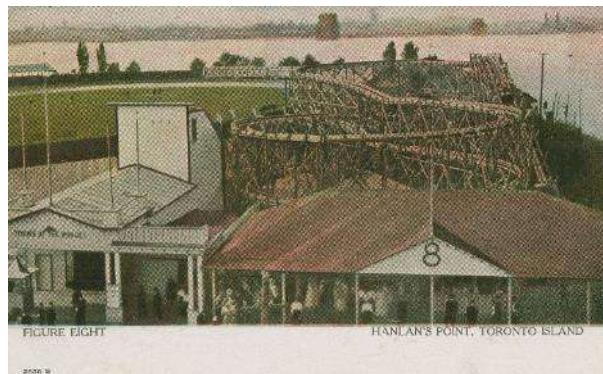
Sous l'administration de Lol Solman, le parc d'attractions s'enrichit d'autres manèges, notamment un grand toboggan appelé « Hurgle Gurgle », des montagnes russes appelées « Grand huit », une promenade de bois le long du côté est de la pointe de Hanlan et un chemin de fer miniature (**illustrations 16 et 17** et **illustration 18**). De nouvelles améliorations au quai sont également effectuées afin d'accroître la circulation (**illustration 19**). La construction du stade de pointe de Hanlan en 1897, qui héberge l'équipe de baseball les Maple Leafs de Toronto et l'équipe de crosse Toronto Tecumseh, permet l'ajout de nouveaux divertissements (**illustration 20** et **illustration 21**). Le premier stade brûlera en 1903, mais un second sera construit à sa place. La pointe de Hanlan accueille également d'autres spectacles de divertissement sur scène et dans le parc d'attractions. Le spectacle le plus original présenté au parc est celui des chevaux plongeurs en 1907 (**illustration 22**). Pendant ce temps, la construction des chalets se poursuit pour les visiteurs de l'île. Ces chalets sont principalement conçus en bois dans le style édouardien (**illustration 23**). En commerçant habile, Lol Solman envoie un grand nombre de cartes postales et de publicité sur la pointe de Hanlan auprès des Torontois dans le but de faire fructifier son entreprise. Les points de vue depuis la pointe de Hanlan demeurent populaires, entre autres, sur l'horizon de la ville comme présenté dans le tableau de Lionel Stephenson en 1903 (**illustration 24**).

Illustration 16 : La promenade de bois, pointe de Hanlan, Toronto, Canada. Vers 1905



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1905.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376821/the-board-walk-hanlans-point-toronto-canada?ctx=58b8bca184be01ade649fd9462ac2d5cc6530f6c&idx=2>

Illustration 17 : Grand huit, pointe de Hanlan, île de Toronto. Vers 1905



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1905.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376824/figure-eight-hanlans-point-toronto-island?ctx=3c12698300dec55dcf13b499b0550c741165e219&idx=0>

Illustration 18 : Hurgle Gurgle, pointe de Hanlan, île de Toronto. Vers 1905



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1905.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/350240/hurgle-gurgle-hanlans-point-toronto-island?ctx=3b487810e98fc802fccd83b8a691b80abfada36b&idx=0>

Illustration 19 : Arrivée d'un bateau à la pointe de Hanlan, Toronto. Vers 1913



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1913.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/375485/boat-landing-at-hanlans-point-toronto?ctx=7d5c8830c4e89f951a6705d949ebad386a68bddb&idx=0>

Illustration 20 : Le club de crosse Tecumseh, pointe de Hanlan. Vers 1907



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1907.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/374517/the-tecumseh-lacrosse-club-hanlons-point?ctx=10aa4c76e5d88aec4e500ef82955bd4f655f2109&dx=2>

Illustration 22 : Queen. J.W. Gorman's High Diving Horses. Vers 1907



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1907
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/374323/queen-jw-gormans-high-diving-horses?ctx=aa122716834c1bf8145f3071b697a722a44da9fa&idx=0>

Illustration 21 : Stade de baseball, pointe de Hanlan (1904-1909). Vers 1905



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1905.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/371113/baseball-stadium-hanlans-point-19041909?ctx=e8f3ea75bcfd79e3b125ff43d74360a1557e311f&idx=1>

Illustration 23 : « Belle Villa », chalet sur la pointe de Hanlan. Vers 1900



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1900.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/347747/belle-villa-cottage-on-hanlans-point?ctx=598b41b2f1946354cc0d0b1e25abd376d9cc162d&idx=0>

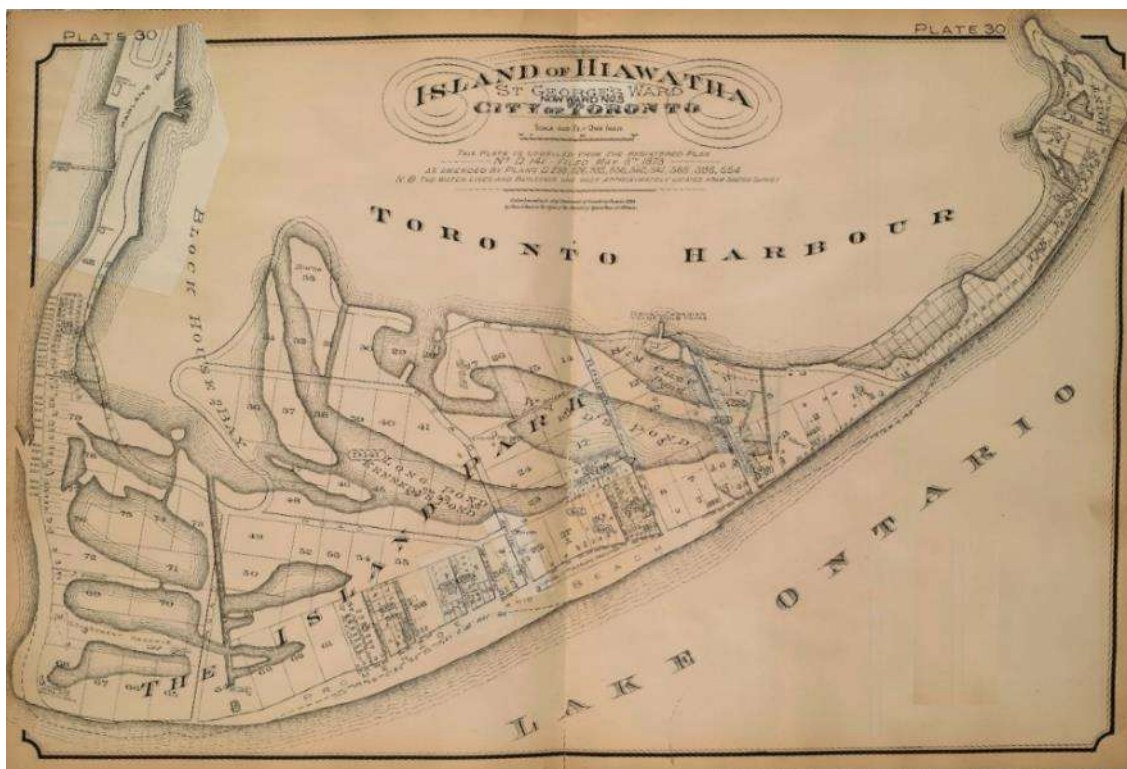
Illustration 24 : Toronto vue de l'Île. Par Lionel Stephenson, 1903



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1903. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/381278/toronto-from-the-island?ctx=48c52bb5246f81f6c82eb180bbea99999a0c1e05&idx=0>

Le plan d'assurance-incendie de 1903 illustre le développement de la pointe de Hanlan qui compte des hôtels, un stade et des chalets (**illustration 25**). Le plan d'assurance-incendie, qui remonte à 1873, illustre la partie autour de la pointe de Hanlan ajoutée ultérieurement, très probablement en 1903, comme le montre le nouveau document joint au plan. Le plan d'assurance-incendie ne couvre pas entièrement la pointe de Hanlan, la pointe ouest ayant été exclue de la cartographie; seule la pointe à l'est est indiquée. L'ajout montre l'hôtel Hanlan sur le côté ouest de la pointe est et le stade au nord. On peut apercevoir un deuxième hôtel au sud, le long de la pointe est, mais sans autre indication. Le quai du traversier n'a que trois quais du côté est de la pointe. La pointe de Hanlan s'étend jusqu'à l'extrémité sud de Blockhouse Bay et croise la pointe de Gibraltar Point. Des chalets sont construits le long du côté ouest. Au total, quarante-deux (42) chalets longent le côté ouest des îles. Le plan d'assurance-incendie ne donne aucune indication sur le type de matériau avec lequel sont construits les chalets ou les structures, mais les photographies historiques montrent qu'il s'agit de bois. Une réserve routière a été prévue à l'est des chalets, mais des parties de la réserve traversent des baies et des lagunes sur les îles, illustrant les plans pour combler les îles afin de créer la route. Une route est située du côté ouest de la pointe de Hanlan, qui part du quai du traversier vers le sud et se rend jusqu'aux chalets. Le pont à l'ouest des Turner's Baths est situé au large de la pointe de Hanlan, ce qui démontre que le plan d'assurance-incendie tenait compte de l'existence la pointe est.

Illustration 25 : Ville de Toronto 1903, plan d'assurance-incendie des îles de Toronto

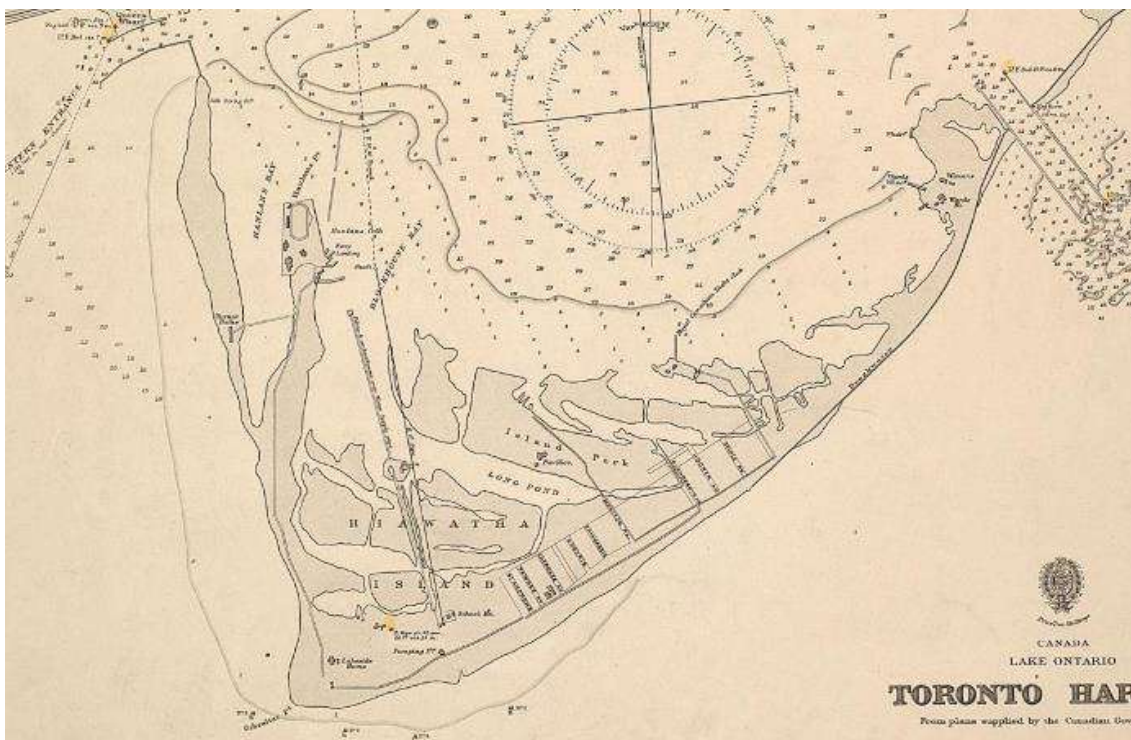


Source : Cartes historiques de Toronto, 1903.

<https://www.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=d38469bfb363441d98b21f239adfd0a3>

Au cours de cette période, la baignade reste une activité très prisée sur la pointe de Hanlan. Cette activité semble être plus populaire sur la pointe ouest, où se trouve un bain public. Dans un plan du port de Toronto de 1906, le bain public est indiqué en tant que « Turner's Baths » (**illustration 26**). L'aire de baignade avait été construite en 1884 par l'exploitant de traversier Peter McIntyre qui, peu de temps après, l'a vendue à M. et M^{me} John Turner (la date exacte est inconnue) qui ont donné ensuite leur nom (Barbour, 2021 : 98). M^{me} Turner dirige l'aire de baignade jusqu'en 1907, et le nom de Turner est conservé après son départ. Un pont de bois a été construit en face de la lagune à partir de Turner Baths, reliant les extrémités est et ouest de la pointe de Hanlan (**illustration 27**). Le pont est également utilisé pour la baignade comme le montre une photographie de 1910 où l'on voit un groupe d'enfants sautant du pont (**illustration 28**). La baignade est située principalement à partir de la pointe ouest, là où une plage donne sur le lac Ontario (**illustration 29**). À partir de 1880, la ville de Toronto instaure des règles concernant les maillots de bain sur les plages publiques, la baignade nue étant autorisée entre 22 h et 6 h (Hawk, 2024). La baignade nue se pratique encore après l'instauration sur la pointe de Hanlan comme on peut le voir sur une photographie de 1895 (**illustration 30**). Mme Turner s'oppose à la baignade nue, en particulier aux baigneurs nus masculins qui, selon elle, effraient les baigneuses, mais ses plaintes demeureront ignorées (Barbour, 2021 : 98-99).

Illustration 26 : Vue détaillée des îles de Toronto de la rive canadienne du lac Ontario sur les plans du port de Toronto fournis par le gouvernement canadien, 1906



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1906. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/263824/canada-lake-ontario-toronto-harbour-from-plans-supplied-by-t?ctx=98451b04e0928f28c0d15c0da4a30c0a9864a62a&idx=3>

Illustration 27 : Pont vers Turner's Baths. Années 1890



City of Toronto Archives, Fonds 400, Series 405, File 1, Item 8

Source : Archives de la ville de Toronto, années 1890.
<https://gencat.eloquent-systems.com/city-of-toronto-archives-m-permalink.html?key=50964>

Illustration 28 : Pointe de Hanlan, île de Toronto. Vers 1910



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1910.

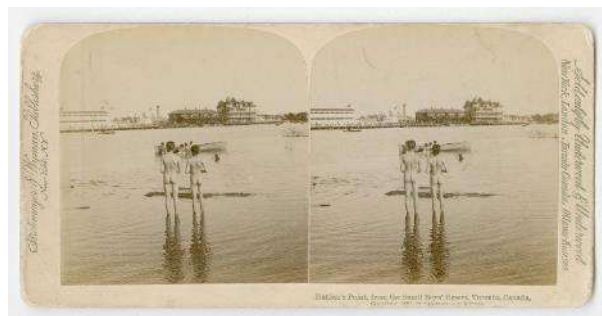
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/376794/hanlons-point-toronto-island?ctx=293dd79100b6803a5ee2de112313e8d89c6b7143&idx=7>

Illustration 29 : « Baignade » à la pointe de Hanlan, île, Toronto. 1909



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1909.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/354544/bathing-at-hanlous-hanlans-point-island-toronto?ctx=ddcda5a7c6719a2e2a3d3493a392d765f0cee851&idx=0>

Illustration 30 : Pointe de Hanlan, Small Boys' Resort, Toronto, Canada. Vers 1895



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1895.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/375554/hanlans-point-from-the-small-boys-resort-toronto-canada?ctx=cd59a1d3ebdae23884b00aa93d84e3745e61ae88&idx=40>

En août 1909, un incendie dévastateur détruit de grandes parties du parc d'attractions. L'hôtel Hanlan, le Toronto Rowing Club, des chalets, des kiosques, des manèges et d'autres éléments sont réduits à néant (**illustration 31** et **illustration 32**) (Toronto Star, 1909 : 1). L'incendie fait une victime, Clara Andrews, la caissière du manège des montagnes russes, frappée par une poutre alors qu'elle tente de récupérer l'argent de la caisse du manège (Toronto Star, 1909 : 2). Les clients de l'hôtel ont tous pu s'échapper, mais beaucoup d'entre eux ont perdu tous leurs bagages. L'hôtel n'est pas reconstruit, mais plusieurs autres infrastructures, notamment les montagnes russes, la salle, le stade et les kiosques, sont reconstruites après l'incendie (**illustration 33**).

Illustration 31 : Le bar de la pointe de Hanlan et le club d'aviron détruits par un incendie le 10 août 1909



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1909.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/374318/hanlans-point-bar-and-rowing-club-destroyed-by-fire-aug-10?ctx=2ad523ff8f1964eab29517bd68286533e07c23f0&idx=0>

Illustration 32 : Pointe de Hanlan. Le théâtre Gem et le grand huit détruits par un incendie 10 août 1909



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1909.
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/374317/hanlans-point-gem-theatre-figure-8-destroyed-by-fire-aug?ctx=be53e992fed24997e9f7c391954d8fa1fa3b4d72&idx=0>

Illustration 33 : La pointe de Hanlan et le chenal Western, Toronto, Ontario, vue aérienne. 1919

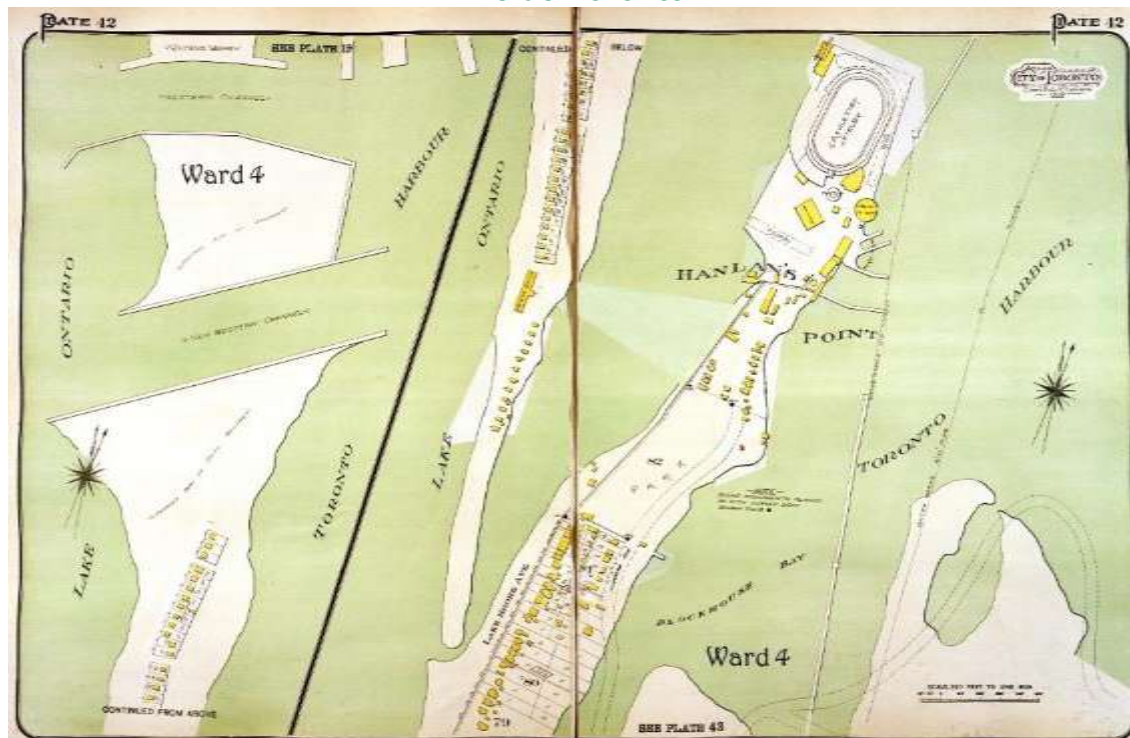


Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1919. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/379778/hanlans-point-and-western-gap-toronto-ont-from-the-air?ctx=0899c847d3d3becd16614c35370235fd7928c601&idx=1>

Le plan d'assurance-incendie de 1913 permet d'avoir une vue plus détaillée de la pointe de Hanlan et des changements dans la région (**illustration 34**). Le parc d'attractions est montré sur la pointe est et comprend le terrain d'athlétisme au nord, le Club de natation de Toronto à l'extrémité nord-ouest, suivi par le manège sur l'eau au nord du quai du traversier ainsi qu'une fontaine, un pavillon et d'autres structures en bois assorties au sud. La pointe occidentale est illustrée sur le plan d'assurance-incendie pour la première fois, pour illustrer l'autre moitié de la pointe de Hanlan. Il n'est pas démontré que la pointe ouest est rattachée à la pointe est. Le plan d'assurance-incendie de 1913 montre que les hôtels ont disparu de la pointe de Hanlan, non seulement en raison de la destruction de l'hôtel Hanlan en 1909, décrite ci-dessus, mais aussi la disparition de l'autre hôtel situé au sud. À la place, on peut clairement observer une augmentation du nombre de chalets à la fois sur les extrémités est et ouest de la pointe de Hanlan. Le plan d'assurance-incendie de 1903 montre que les chalets ne sont pas adjacents au parc d'attractions, mais en 1913, on peut constater dix-huit (18) nouveaux chalets se trouvant à proximité des bâtiments du parc d'attractions. Ces nouveaux chalets sont séparés des anciens chalets par un parc. De plus, les chalets qui n'avaient été construits que du côté ouest sont désormais construits des deux côtés de la pointe de Hanlan, et occupent donc plus d'espace. Vers l'extrémité sud de Blockhouse Bay, on peut apercevoir trente-quatre (34) chalets. Le plan d'assurance-incendie de 1913 ne montre pas la pointe Gibraltar, mais on peut affirmer que d'autres chalets se trouvent également autour de ce point. Sur la pointe ouest, on aperçoit Turners Baths, mais le pont a été retiré comme le montre le morceau de ruban adhésif ou de

papier placé sur le plan d'assurance-incendie. On compte douze (12) chalets au sud de Turners Baths et trente-sept (37) au nord de Turners Baths. L'avenue Lakeshore longe le côté ouest de la pointe de Hanlan à partir des quais du traversier vers le sud, tandis que la réserve routière est toujours indiquée comme un itinéraire prévu appelé avenue Hiawatha. Toutes les structures de la pointe de Hanlan sont en bois à l'exception du stade qui est en béton et d'un bâtiment en brique dans un parc.

Illustration 34 : Plan d'assurance-incendie de 1913 pour la pointe de Hanlan, Ville de Toronto

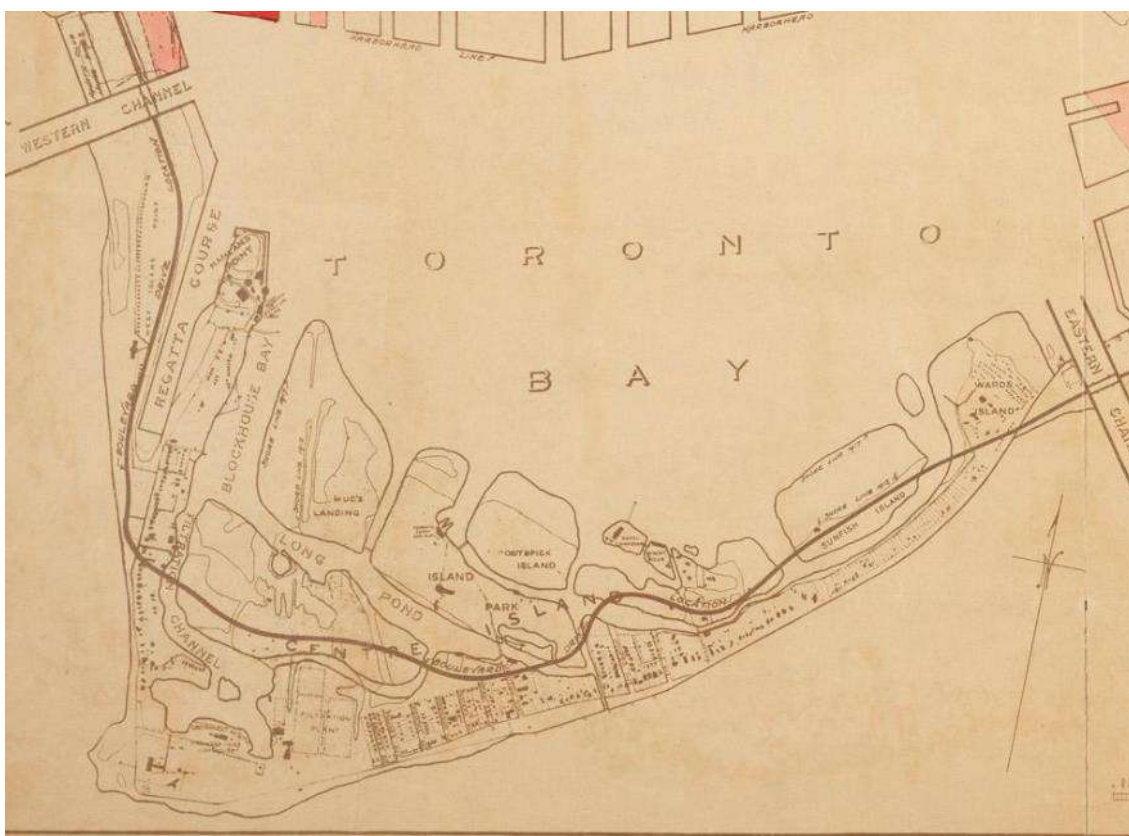


Source : Ville de Toronto, 1913. <https://www.toronto.ca/city-government/accountability-operations-customer-service/access-city-information-or-records/city-of-toronto-archives/whats-online/maps/fire-insurance-plans/fire-insurance-plans-1913/>

Le stade est remplacé par une nouvelle structure en béton en 1910 et continue d'attirer les foules à la pointe de Hanlan. En 1914, le stade accueille le joueur de baseball recrue Babe Ruth qui frappe son premier coup de circuit professionnel. (Heritage Toronto, 2008; Toronto Star, 1914 : 3). Le nouveau stade continue d'attirer les visiteurs à la pointe de Hanlan, ce qui permet à la région de se relever après l'incendie. Des plans de réaménagement et d'amélioration du port de Toronto sont élaborés en 1918, et révèlent en détail l'état de la pointe de Hanlan (**illustration 35**). Le plan montre la pointe de Hanlan comme deux pointes et entre elles, la lagune nommée Regatta Course entre eux. On peut apercevoir le stade de baseball et le parc d'attractions à l'extrémité nord de la pointe est. Au sud se trouvent des chalets qui s'étendent sur toute la longueur de l'île jusqu'à la pointe Gibraltar. Sur la pointe ouest se trouve un grand bâtiment, qui pourrait être la cabine de bain, et des chalets au nord. La carte du SNRC de 1927 (**figure 4**) montre des constructions semblables. La pointe ouest montre les chalets sur pointe avec la partie nord de la baignade comme on le voit dans le plan d'assurance-incendie de 1913.

Une route reliant les chalets et l'aire de baignade peut être observée pour la première fois sur la pointe ouest. La pointe ouest est désormais reliée à la pointe est et la route rejoint l'avenue Lakeshore. Sur la pointe est, on peut toujours voir le stade et les bâtiments du parc d'attractions ainsi que les chalets au sud. Le parc que l'on voit dans le plan d'assurance-incendie de 1913 entre les deux groupes de chalets a rétréci, et de nouveaux chalets et d'autres bâtiments apparaissent en 1927.

Illustration 35 : Vue détaillée des îles de Toronto à partir du plan des terminaux portuaires de Toronto indiquant l'emplacement de la cale sèche proposée au sud du bassin d'évitage. 1918



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1918. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/332491/plan-of-toronto-harbor-terminals-showing-site-of-proposed-dr?ctx=98451b04e0928f28c0d15c0da4a30c0a9864a62a&idx=1>

Lol Solman étend ses activités de divertissement sur le continent, et investit dans le hockey, le théâtre et un nouveau parc d'attractions. Il considère l'automobile comme la voie de l'avenir et donc la pointe de Hanlan, sans aucun accès routier depuis le continent, ne peut plus progresser. Lol Solman contribue au financement du nouveau parc d'attractions Sunnyside sur la plage Sunnyside en 1922, puis construit un nouveau stade de baseball, le stade Maple Leaf, au pied de la rue Bathurst, en 1926 (Kidd, 2003). En 1926, il vend la Toronto Ferry Company et les droits de la pointe de Hanlan à la Ville de Toronto pour 337 500 \$ (Ville de Toronto, s.d.). La Ville de Toronto, qui n'était pas disposée à exploiter le service de traversier et le parc d'attractions, les a remis à la Toronto Transit Commission pour qu'elle les exploite. En 1928, la

Toronto Transit Commission tente d'augmenter le financement de la pointe de Hanlan pour rentabiliser davantage le parc d'attractions et le service de traversier. Dans leur rapport au conseil municipal, la Toronto Transit Commission souligne le désir de moderniser les installations de la pointe de Hanlan, de créer de nouveaux divertissements comme un terrain de jeu et d'augmenter la fréquentation pour générer des revenus (Toronto Star, 1928 : 1). Le tableau brossé par la Toronto Transit Commission illustre le déclin de la pointe de Hanlan en tant que site de divertissement. La région avec ses chalets demeure prisée comme on le voit dans **l'illustration 36** qui montre les chalets qui avaient été détruits dans l'incendie de 1909 reconstruits et agrandis. L'avenue Lakeshore (alors connue sous le nom de chemin Lake Shore) du côté est de la pointe de Hanlan est la rue principale reliant les chalets et se transforme en quartier dans les années 1930 (**illustration 36**). Les chalets à cette époque à l'architecture édouardienne typique sont encore en bois (**illustration 37** et **illustration 38**). Le secteur compte encore des équipements publics pour les visiteurs, y compris des kiosques exploités en concession (**illustration 39**). L'avènement de la photo permet à un plus grand nombre de Torontois d'observer l'horizon de leur ville à partir de la pointe Hanlan, comme en témoigne une photographie de 1935 (**illustration 40**).

Illustration 36 : Chemin Lake Shore, pointe de Hanlan, Toronto, Ontario Vers 1933



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1933
<https://digitalarchive.tpl.ca/objects/374332/lake-shore-road-hanlans-point-toronto-ont?ctx=6591e1a80cb8b78f297fe0fab4146440b99135bc&idx=0>

Illustration 37 : Domaine Hanlan, bâtiment 5. 9 août 1932



Source : Archives de la ville de Toronto, 1932.
<https://gencat.eloquent-systems.com/city-of-toronto-archives-m-permalink.html?key=95040>

Illustration 38 : Domaine Hanlan, bâtiment 9. 9 août 1932



Source : Archives de la ville de Toronto, 1932.

<https://gencat.eloquent-systems.com/city-of-toronto-archives-m-permalink.html?key=95047>

Illustration 39 : Domaine Hanlan, bâtiment 14. 9 août 1932



Source : Archives de la ville de Toronto, 1932.

<https://gencat.eloquent-systems.com/city-of-toronto-archives-m-permalink.html?key=95051>

Illustration 40 : Vue de la ville depuis les quais, pointe de Hanlan, Toronto. Inconnu, vers 1935



Source : Bibliothèque publique de Toronto, vers 1935. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/374662/view-of-the-city-from-the-docks-hanlans-point-toronto?ctx=74e3afbc1804cd3dd314ebd6dbd1cb077abd8dc9&idx=0>

L'avenir de la pointe de Hanlan est remis en question dans les années 1930 lorsque la ville de Toronto choisit le site pour un nouvel aéroport. En 1935, le plan est annoncé pour la construction l'aéroport sur des terres récupérées à l'extrémité nord de la pointe de Hanlan. Ce plan comprend le remplissage de la lagune à l'ouest de la pointe, ainsi que le creusement d'un

tunnel pour les voitures et le transport en commun jusqu'à la pointe de Hanlan (Toronto Star, 1935 : 6). À l'origine, le plan prévoyait de préserver le parc d'attractions, mais les exigences pour les pistes et le manque d'espace font qu'en 1937, lorsque l'aéroport est repensé, il faut démolir le stade, le parc d'attractions et les chalets (Toronto Star, 1937 : 4). Même à cette époque, le nouvel Aéroport Malton, qui devait être un aéroport secondaire, est déjà considéré comme étant plus utile comme aéroport principal, ce qu'il est rapidement devenu. L'Aéroport Malton est aujourd'hui l'Aéroport international Pearson. La SNRC de 1949 (**figure 5**) met en évidence les changements que la construction de l'aéroport a apportés à la pointe Hanlan. De nos jours, la pointe de Hanlan est une seule pointe de terre avec la lagune ou le Regatta Course remblayé et les pointes est et ouest unifiées. L'aéroport occupe principalement des terres sur ce qui était la pointe ouest et le Regatta Course, mais il occupe également des parties de la pointe est. Le parc d'attractions et le stade ont été démolis, et il ne reste que quatre bâtiments au terminal du traversier. En 1935, les chalets au sud ont été démolis, laissant la nature reprendre ses droits à l'est de l'aéroport. L'aire de baignade de la pointe ouest a également été démolie et remplacée par la piste sur ce qui était autrefois la plage. Une zone naturalisée est restée au sud de l'aéroport, forçant de nombreux baigneurs à se déplacer vers le sud depuis l'ancien lieu de baignade sur la pointe de Hanlan.

Le terminal de traversier est toujours en service, mais pas comme principal point d'accès au nouvel aéroport qui compte son propre terminal de traversier du côté nord. Le terminal a survécu principalement grâce aux plages et au parc qui ont remplacé le parc d'attractions, puisque la pointe de Hanlan demeure une destination populaire pour les pique-niques et les retraites (Toronto Star, 1957 : 3). La vue sur l'horizon de la ville depuis la pointe de Hanlan est toujours aussi prisée des visiteurs, comme l'atteste une photo de 1965 du Toronto Star (**illustration 41**).

Illustration 41 : Les « Little Beavers » de Toronto ont fait de la pointe de Hanlan la plus grande réserve à temps partiel. 1965, Toronto Star



Source : Bibliothèque publique de Toronto, 1965. <https://digitalarchive.tpl.ca/objects/380215/torontos-little-beavers-have-turned-hanlans-island-into?ctx=5e74639e70bbea9b32f098ebe418c76aa5b359d6&idx=1>

4.5.3 Histoire des loisirs et des sports – 1940-2024

Le déclin des attractions de la pointe Hanlan après la construction de l'aéroport renforce l'isolement de la plage par rapport à d'autres plages de Toronto et aux îles. Dans les années 1940, la plage de la pointe de Hanlan devient ainsi petit à petit un lieu de rencontre queer en raison de son isolement (Hawk, 2024). Phil Conron, qui a grandi à Toronto dans les années 1940 et s'est mobilisé pour la cause sociale gaie de Toronto dans les années 1950 et 1960, décrit la pointe de Hanlan comme un lieu de rencontre populaire quand il était jeune, les endroits les plus prisés se trouvant à l'extrémité sud de la plage (ArQuives, 1985).

La plage devient un espace queer et de plus en plus de personnes se baignent nues. Les lois autorisant la baignade nue sont restées en vigueur jusqu'en 1930, avant que cette pratique ne soit interdite par la loi. La baignade nue à la plage de la pointe de Hanlan a très probablement continué à être pratiquée, mais après 1906, le sujet n'est plus matière à discussion et les arrestations ou les plaintes sont peu nombreuses (Barbour, 2021 : 103). Le paysage naturel de la pointe de Hanlan avec ses arbres et ses buissons, ainsi que la construction de l'aéroport qui isole la plage des autres espaces publics des îles de Toronto, permet de favoriser la baignade nue, bien que cette pratique est illégale (Jackson, 2017 : 142). L'historien communautaire Ed Jackson indique que les dossiers de la plage de la pointe de Hanlan en tant qu'espace

queer n'ont pas été bien consignés afin de garder l'espace sûr et séparé du public (This Matters, 2023). La plage n'était pas entièrement sûre, car la police y faisait parfois des descentes à pied ou la surveillait en bateau, et procédant à l'arrestation des baigneurs nus, principalement des Torontois queers. Les policiers souhaitent également supprimer les buissons et les arbres pour faciliter les arrestations (This Matters, 2023).

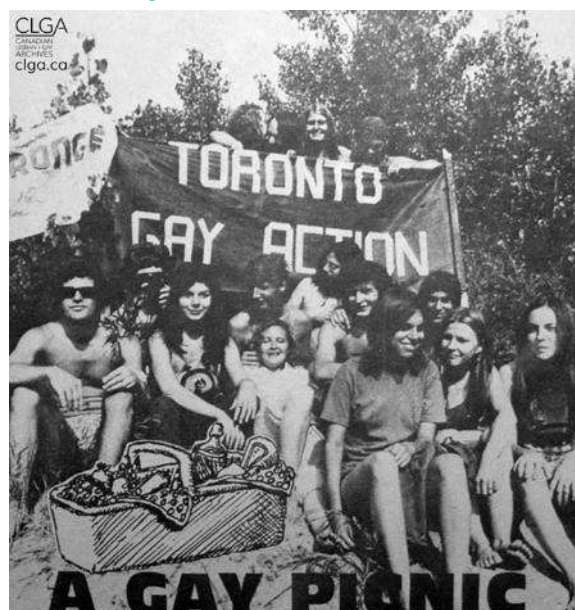
Le 1^{er} août 1971, la plage de la pointe de Hanlan devient le site de la première célébration de la Fierté au Canada à l'occasion d'un pique-nique organisé sur la plage par des membres de la communauté queer de Toronto (**illustration 42** et **illustration 43**). Le pique-nique représente la première manifestation publique de la communauté queer et se déroule sur la plage de la pointe de Hanlan, puisque c'est à cet endroit populaire où beaucoup de personnes ont été en mesure d'exprimer leur identité. (This Matters, 2023). Le pique-nique a été planifié dans le cadre d'un mouvement croissant d'activisme contre l'homophobie et les lois répressives envers la communauté queer au Canada avant une importante manifestation nationale qui a lieu au cours du mois (This Matters, 2023). En 2024, la Ville de Toronto souligne l'événement par une plaque commémorative sur la plage de la pointe de Hanlan posée par Heritage Toronto (CityNews, 2024).

Illustration 42 : Affiche pour « Toronto's first gay picnic » (Le premier pique-nique gai de Toronto). 1971



Source : The ArQuives, 2018. <https://arquives.ca/pride-before-pride/>

Illustration 43 : Photographie des participants au pique-nique sur la plage de la pointe de Hanlan. 1971



Source : The ArQuives, 2018. <https://arquives.ca/pride-before-pride/>

L'activisme des membres de la communauté queer de Toronto pour garantir leur sécurité sur la plage de la pointe de Hanlan donne lieu à des activités de lobbying pour que l'on puisse autoriser la nudité sur la plage sans toutefois l'exiger. En 1999, la Ville de Toronto lance un programme pilote pour transformer une partie de la plage afin de permettre la nudité sans l'exiger, ce programme sera prolongé jusqu'en 2001 (Ville de Toronto, 2002). En 2022, grâce à la mobilisation du club Totally Naked Torontonians Men (TNTMEN) et du conseiller Kyle Rae, le premier conseiller municipal ouvertement queer de l'histoire de Toronto, la plage de la pointe de Hanlan est définitivement transformée en plage qui permet la nudité sans l'exiger (Jackson, 2017 : 142; Ville de Toronto, 2002). En 2023, des groupes de défense des droits, y compris les Amis de Hanlan, font pression pour que l'on étende à toute la plage le droit à la nudité sans l'exiger, et pour que l'on prévoie des travaux pour inverser l'érosion lors de l'élaboration du plan directeur pour les îles de Toronto (Toronto Star, 2023).

Aujourd'hui, le terminal du traversier de la pointe de Hanlan est encore l'un des principaux points d'accès aux îles de Toronto. Les quais sont utilisés depuis l'ouverture au 19^e siècle du parc d'attractions et de l'hôtel Hanlan. Le parc de la pointe de Hanlan a été agrandi depuis la fermeture du parc d'attractions et la démolition des chalets, mais son existence demeure inchangée depuis les débuts de la colonisation de la pointe de Hanlan. Comme mentionné ci-dessus, la plage demeure un élément paysager important de la pointe de Hanlan et est utilisée par les Torontois depuis le 19^e siècle pour la baignade nue ou en maillot de bain.

4.6 Aéroport Billy Bishop de Toronto

Une grande zone de la pointe de Hanlan a été choisie pour le site d'un nouvel aéroport dans les années 1930. Une quantité considérable de remblai a été ajoutée à la partie nord-ouest de l'île afin de fournir le terrain nécessaire au développement de l'aéroport. L'aéroport a été construit en 1939 par la Commission portuaire de Toronto¹ sous le nom d'Aéroport Port George VI.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'aéroport se transforme en centre d'entraînement pour l'aviation royale norvégienne, et plus tard pour l'aviation royale canadienne, tandis que l'Aéroport Malton de Toronto devient le principal aéroport de la ville en raison de ses capacités d'expansion pour la fabrication en temps de guerre (PortsToronto, 2018).

¹ La Commission portuaire de Toronto a été créée par le gouvernement fédéral en 1911 et est l'organisme qui a précédé PortsToronto. En 1999, en vertu d'une loi fédérale, la Commission portuaire de Toronto est devenue l'Administration portuaire de Toronto. En 2015, l'organisation a adopté le nom de PortsToronto afin de montrer qu'elle est propriétaire des installations portuaires et de l'aéroport. Le nom légal de l'organisation demeure Administration portuaire de Toronto, mais l'organisation fait affaire sous le nom de PortsToronto.

En 1949, à la suite de l'établissement de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (auparavant appelé Aéroport Port George VI) et de la fin de la Seconde Guerre mondiale, le paysage des îles de Toronto subit une transformation radicale, comme le montre la carte du SNRC (**figure 5**). Ce nouvel aménagement comprend des pistes, des installations militaires et civiles et d'importantes infrastructures aéronautiques. Comme l'illustre la cartographie, les îles autrefois naturelles et récréatives sont devenues une plaque tournante essentielle pour le transport aérien civil, ce qui démontre l'urbanisation rapide et la croissance technologique de Toronto. Située juste au sud du chenal Western à l'intérieur des limites de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, mais au-delà des limites de la zone d'étude, se trouve l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto, à son emplacement d'origine. L'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto a depuis déménagé à son emplacement actuel (**figure 2**) en 2010.

Après la guerre, l'aéroport abandonne son usage militaire, et accueille les écoles de pilotage et les petites compagnies d'aviation générale. D'importantes améliorations sont effectuées dans les années 1950 et 1960, y compris le prolongement de la piste et le remplacement du traversier à câble par un traversier diesel plus grand (PortsToronto, 2018). En 1961, c'est l'aéroport le plus achalandé du Canada, en grande partie en raison de la formation au pilotage. La Commission portuaire de Toronto en prend la direction en 1962, et on assiste aux premiers vols commerciaux en 1975 avec Otonabee Airways qui prend ensuite de l'expansion sous le nom de City Express dans les années 1980 (PortsToronto, 2018).

En 1983, l'entente tripartite a été signée entre la Commission portuaire de Toronto (PortsToronto, Transports Canada et la Ville de Toronto), imposant des restrictions sur l'exploitation de l'aéroport, y compris le type d'aéronef et les heures d'exploitation. Porter Airlines entreprend ses activités en 2006 par la construction d'un nouveau terminal qui ouvre ses portes en 2011. Air Canada est de retour en 2011, et FlyGTA commence ses services de taxi aérien en 2017, et étend ses itinéraires en 2018 (PortsToronto, 2018).

En juin 2023, l'Aéroport Billy Bishop de Toronto confirme qu'une installation de prédédouanement du Customs and Border Protection des États-Unis sera construite à l'aéroport et devrait être opérationnelle à partir de 2025 (Aéroport Billy Bishop, 2023).

Figure 3 : Zone d'étude superposée sur l'atlas historique illustré de 1878

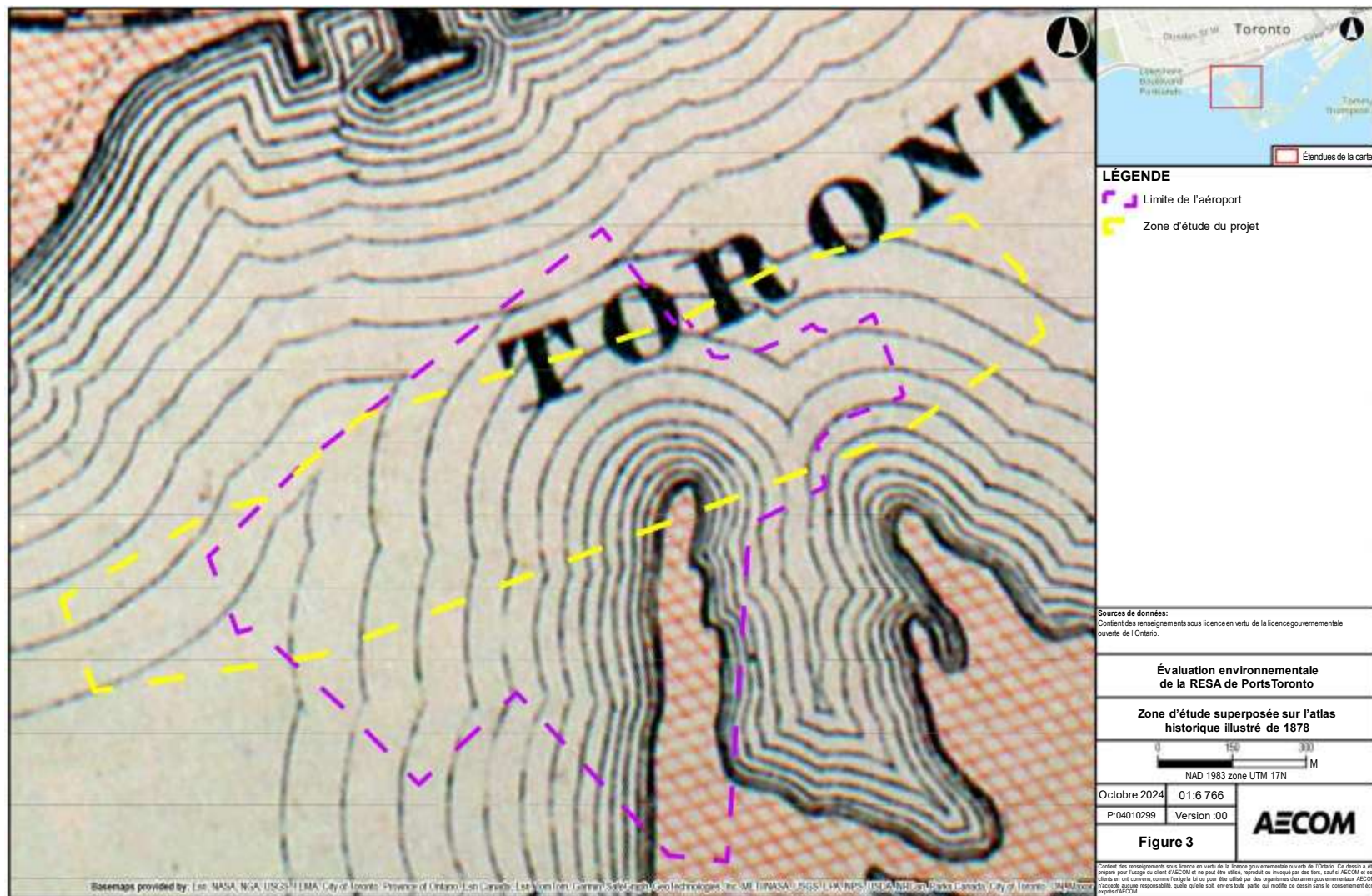


Figure 4 : Zone d'étude superposée sur une carte du SNRC de 1927

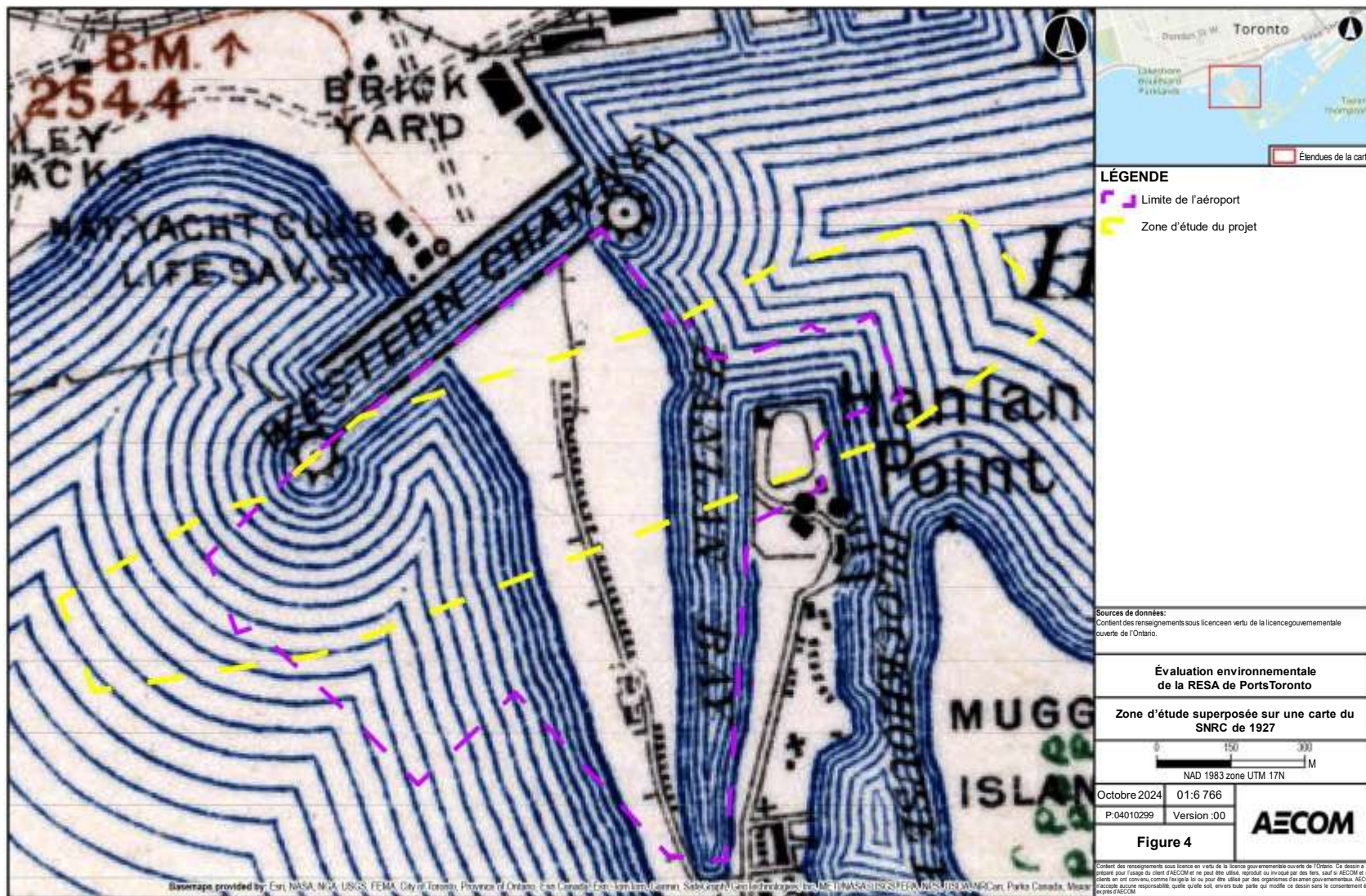
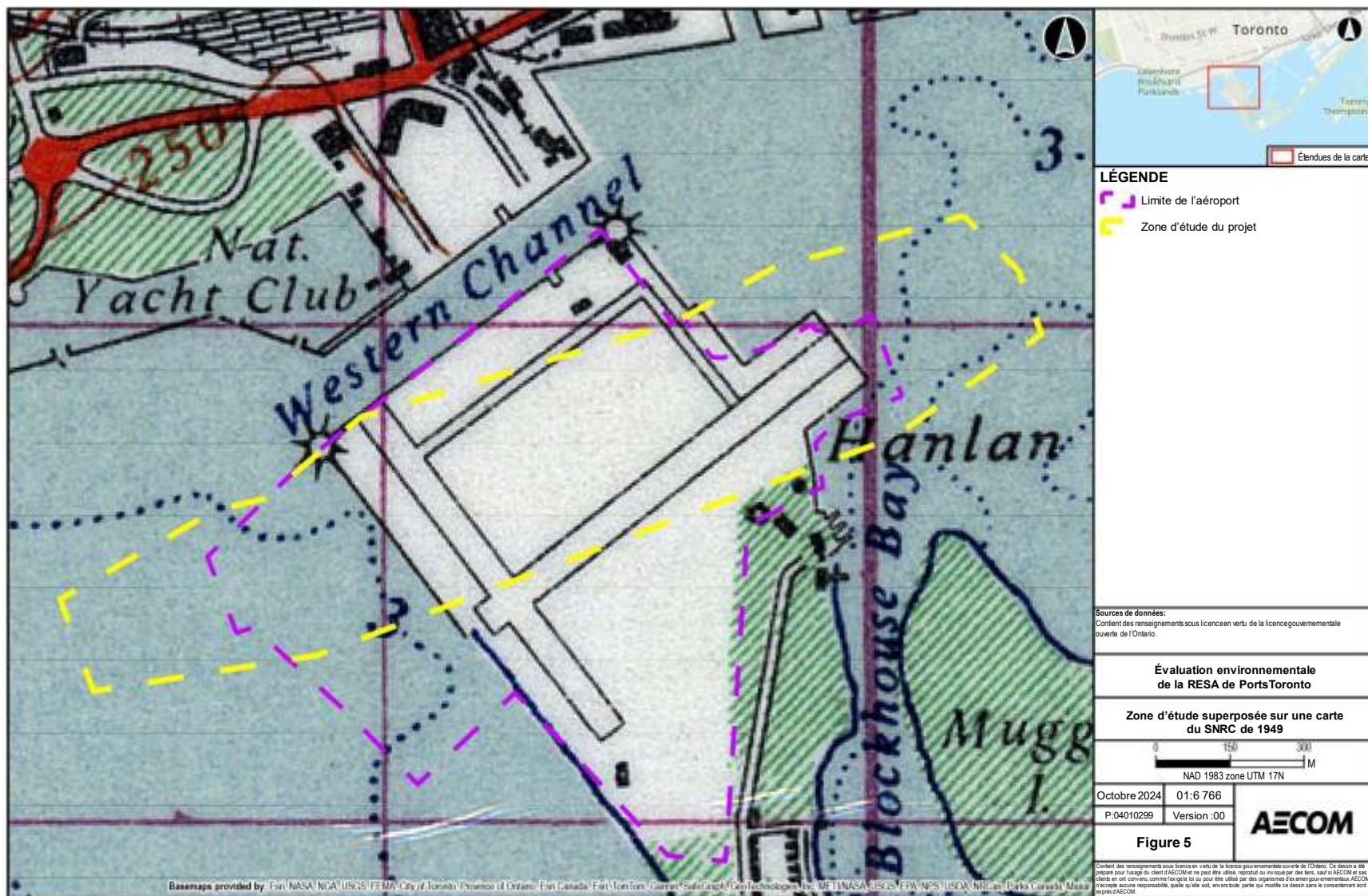


Figure 5 : Zone d'étude superposée sur une carte du SNRC de 1949



5. Évaluation des conditions existantes

5.1 Examen sur le terrain

Un examen sur le terrain a été effectué par Liam Ryan, planificateur du patrimoine culturel, le 27 septembre 2024, afin de consigner les conditions existantes dans la zone d'étude. Cet examen comprenait une étude des ressources connues du patrimoine culturel et la détermination des ressources potentielles du patrimoine bâti, les paysages du patrimoine culturel ou d'autres caractéristiques patrimoniales à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude. Des photographies de la zone d'étude figurent dans la section ci-dessous.

5.2 Description de la zone d'étude

La description suivante de la zone d'étude est fondée sur un examen sur le terrain effectué le 27 septembre 2024, en collaboration avec le *plan directeur de 2018 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto*.

La zone d'étude, qui se trouve dans les terrains de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, est séparée du continent par le chenal Western, une voie navigable de 121 m entre l'arrière-port de Toronto et le lac Ontario. Par souci de clarté, la zone d'étude sera décrite par trois sections distinctes : la première et la plus grande est l'« aérodrome », suivie de l'« aérogare » et, enfin, la « plage de la pointe de Hanlan ».

5.2.1 Aérodrome

Dans la zone d'étude, il y a deux pistes ainsi que des voies de circulation et des aires de trafic connexes. La piste principale, définie comme étant la piste 08/26, mesure 1 215,5 m (3 988 pi) de longueur et 45 m (150 pi) de largeur, et est équipée d'un balisage lumineux et de feux d'axe de piste à haute intensité, ainsi que d'un balisage lumineux de seuil et d'extrémité de piste (**photo 1**). La piste secondaire, la piste 06/24, mesure 750 m (2 460 pi) de long et 30 m (100 pi) de largeur et est équipée de feux de bord de piste à DEL d'intensité moyenne ainsi que d'un balisage lumineux de seuil/d'extrémité de piste à DEL (**photo 2**).

Les pistes de l'aéroport sont secondées par un réseau de voies de circulation pour faciliter le mouvement des aéronefs au sol. Les voies de circulation Alpha et Delta sont les principales voies de circulation, accessibles à partir de l'aire de trafic et du hangar de l'aérogare jusqu'au seuil de la piste 08/26. Les voies de circulation secondaires Bravo, Charlie et Foxtrot permettent d'avoir un accès supplémentaire aux pistes.

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est desservi par une seule aire de trafic, partagée entre l'aérogare et plusieurs exploitants d'aviation générale (**photo 3**). De plus, une aire de trafic d'arrimage d'un petit aéronef (aire de trafic 6) est située dans une zone triangulaire formée par les voies de circulation Alpha, Echo et Bravo.

En plus de ce qui précède, un certain nombre d'aides à la navigation et d'instruments, y compris, des abris, des antennes, des radars et des manches à vent, sont dispersés à l'intérieur et autour des pistes (**photo 3**).

L'aérodrome est principalement défini par l'infrastructure aéroportuaire, toutefois, on trouve de grandes pelouses bien entretenues entre les diverses infrastructures (**photo 3**). La pelouse à l'extrémité ouest de la zone d'étude comporte une quantité importante de sable (**photo 4**), principalement en raison du sable déposé par le vent, provenant de la plage voisine et des dunes, qui s'est accumulé au fil du temps. Les zones le long des limites de l'aérodrome, adjacentes au lac Ontario, sont caractérisées par une végétation basse adaptée aux environnements humides à l'extrémité est (**photo 5** et **photo 6**) et des dalles de béton coulées à l'extrémité ouest (**photo 4**).

Aucune ressource du patrimoine bâti et aucun paysage du patrimoine culturel n'ont été recensés dans cette section de la zone d'étude au cours de l'examen sur le terrain. Toutefois, à côté de la zone d'étude, à l'intérieur des limites des terrains de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto du côté sud de l'aérodrome, se trouve l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto, l'aérogare originale à charpente de bois (consulter le **tableau 2; élément 1**). Ce bâtiment est actuellement vacant et son utilisation future est à l'étude.

Photo 1 : Une vue de l'aérodrome, illustrant la piste 08/26, vue en direction ouest (AECOM, août 2024)



Photo 2 : Une vue de l'aérodrome, illustrant la piste 06/24, vue en direction ouest (AECOM, août 2024)



Photo 3 : Une vue de l'aérodrome, illustrant les aides à la navigation et les instruments et l'aire de trafic, vue en direction ouest (AECOM, août 2024)



Photo 4 : Une vue de l'aérodrome, illustrant la pelouse bien entretenue à l'extrémité ouest de la zone d'étude, qui comporte une quantité importante de sable, vue en direction est (AECOM, août 2024)



Photo 5 : Une vue de l'aérodrome, illustrant la végétation basse située à l'extrémité est, vue en direction ouest (AECOM, août 2024)



Photo 6 : Une vue de l'aérodrome, illustrant la végétation basse située à l'extrémité est, vue en direction nord (AECOM, août 2024)



5.2.2 Aérogare

L'aérogare est située sur l'île et reliée au continent par un traversier et un tunnel piétonnier. L'extérieur de l'aérogare de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est conçu selon un design moderne et fonctionnel qui s'harmonise au cadre urbain environnant. L'aérogare est principalement composée de lambris de verre et de métal (**photo 7**), qui permettent à la lumière naturelle d'inonder les espaces intérieurs tout en offrant une vue sur l'aéroport environnant et d'horizon de la ville Toronto. La ligne de toiture est basse et profilée, de manière à ne pas obscurcir la vue sur l'horizon de la ville Toronto (**photo 8**).

L'arrière du terminal où se trouvent les portes, reproduit le design moderne et fonctionnel du devant. La zone comprend de grandes fenêtres et des murs de verre pour une bonne visibilité sur l'aire de trafic et les pistes. Les portes sont accessibles par une série de portes au niveau du sol qui mène directement à l'aire de trafic, étant donné que l'aéroport utilise principalement un processus d'embarquement et de débarquement à pied, plutôt que des passerelles aéroportuaires. Bien qu'il ne soit pas photographié, l'arrière de l'aérogare est équipé d'une signalisation et de voies désignées qui guident les passagers en toute sécurité de l'aérogare à leur avion.

De plus, des véhicules de service, des chariots à bagages et de l'équipement de manutention au sol sont situés à l'arrière de l'aérogare pour soutenir les activités de l'aéronef entre l'arrivée et le départ à l'intérieur de l'aire de trafic (**photo 7**).

Aucune ressource du patrimoine bâti et aucun paysage du patrimoine culturel n'ont été recensés dans cette section de la zone d'étude au cours de l'examen sur le terrain.

Photo 7 : Une vue de l'aérogare, illustrant la construction en lambris de verre et de métal et le nombre de véhicules situés à l'arrière du terminal, vue en direction du nord-ouest (AECOM, août 2024)



Photo 8 : Une vue lointaine de l'aérogare, illustrant la ligne de toiture basse et profilée, afin de ne pas obscurcir la vue sur l'horizon de la ville de Toronto, vue en direction du nord (AECOM, août 2024)



5.2.3 Plage de la pointe de Hanlan

Bien qu'elle soit située le long du bord ouest des terres de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, une petite partie de la section nord-ouest de la plage de la pointe de Hanlan est située dans la zone d'étude.

La plage de la pointe de Hanlan offre un paysage naturel unique caractérisé par des rivages sablonneux et des dunes basses. Les rives de la plage sont constituées de sable fin, de couleur claire qui s'étend sur toute la longueur du rivage. Les dunes de basses représentent un élément important de la plage et constituent une barrière naturelle entre la rive sablonneuse de la plage et les zones intérieures. Bien que les dunes ne soient pas très hautes de faible hauteur, elles abritent un certain nombre de plantes dunaires indigènes et plusieurs espèces d'oiseaux et d'insectes (**photo 9** et **photo 10**).

La plage de la pointe de Hanlan a été recensée comme un paysage patrimonial culturel potentiel dans cette section de la zone d'étude lors de l'examen sur le terrain.

Photo 9 : Une vue des dunes basses et de la végétation des dunes indigènes, vue en direction est (AECOM, août 2024)



Photo 10 : Vue des dunes basses et de la végétation des dunes indigènes, vue en direction nord (AECOM, août 2024)



6. Ressources du patrimoine bâti et paysages du patrimoine culturel recensés à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude

La collecte de données, notamment un examen des registres du patrimoine et des rapports antérieurs sur le patrimoine, la liste de vérification des critères du ministère des Affaires civiles et du Multiculturalisme (2016), la consultation des intervenants, l'examen sur le terrain et les connaissances ainsi que l'expérience professionnelles, a permis de consigner 11 ressources du patrimoine culturel en tout à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude sur l'île de Toronto. Un paysage patrimonial culturel potentiel, connu sous le nom de plage de la pointe de Hanlan, a été recensé comme se trouvant en partie dans la zone d'étude. De plus, cinq éléments paysagers commémoratifs et quatre ressources potentielles du patrimoine bâti ont été recensés à proximité de la zone d'étude dans les environs de la pointe de Hanlan. Enfin, une ressource du patrimoine bâti se trouve à la limite de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, directement à côté de la zone d'étude.

Deux des dix ressources patrimoniales culturelles adjacentes, l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et le monument commémoratif Ned Hanlan, sont inscrites au Registre du patrimoine municipal. L'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto est également un lieu historique national du Canada désigné par le gouvernement fédéral : l'aérogare de l'Aéroport de l'île de Toronto. Les huit autres ressources patrimoniales culturelles adjacentes n'ont pas de reconnaissance patrimoniale officielle. Les 11 ressources du patrimoine culturel ont été recensées lors de la préparation de l'examen des *ressources en patrimoine culturel de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto* (AECOM, 2015), de *Mémoire de l'évaluation de l'aire de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto* (AECOM, août 2024) ou pendant le travail sur le terrain de 2024 et dans le cadre de la consultation des intervenants pour le présent rapport.

Principales constatations de la collecte de données :

Les deux ressources patrimoniales ci-dessous ont déjà été incluses dans *l'Examen des ressources patrimoniales culturelles de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto* (AECOM, 2015) :

- Aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto (1939)
- Monument commémoratif Ned Hanlan (vers 1926).

Les trois ressources patrimoniales ci-dessous étaient auparavant incluses dans le *Mémoire de l'évaluation de l'aire de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto* (AECOM, août 2024).

- Remorqueur Ned Hanlan (non daté)
- Pavillon de pique-nique et aire de baignade (quai du traversier de Hanlan, 1964)

- Pavillon de pique-nique et aire de baignade (mur d'amarrage de Hanlan, 1964)

Durant le travail sur le terrain de 2024 pour le présent rapport sur le patrimoine culturel et dans le cadre de la consultation des intervenants, six ressources patrimoniales supplémentaires ont été recensées, notamment :

- Heritage Toronto 2021, plaque commémorative – intitulée « ANCIENT FOOTPRINTS » (EMPREINTES ANCIENNES)
- Heritage Toronto 2006, Plaques commémoratives – intitulées « BABE RUTH AT HANLAN'S POINT » (BABE RUTH À LA POINTE DE HANLAN) et « PROFESSIONAL BASEBALL AT HANLAN'S POINT » (BASEBALL PROFESSIONNEL À LA POINTE DE HANLAN);
- Plaque commémorative – « GIBRALTAR POINT » (POINTE DE GIBRALTAR);
- Site d'observation de la pointe de Hanlan, vue sur l'horizon de la ville de Toronto;
- Quai du traversier de la pointe de Hanlan
- Plage de la pointe de Hanlan

Une description détaillée des ressources du patrimoine culturel situées à l'intérieur et à proximité de la zone d'étude figure au **tableau 2** et est cartographiée sur les **figures 6 à 8**. Les descriptions des ressources sont fondées sur les données obtenues au cours de l'examen sur le terrain à partir de l'emprise publique, du Registre municipal du patrimoine ou de l'information documentée dans les études patrimoniales précédentes mentionnées ci-dessus.

Tableau 2 : Résumé des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
1	1 Island Airport – Aéroport Billy Bishop de Toronto	Aérogare Ressource du patrimoine bâti	Inscrite au Registre du patrimoine municipal Désignée par le gouvernement fédéral : Lieu historique national du Canada de l'Aérogare de l'Aéroport de l'île de Toronto	Aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto Justification de la désignation du lieu historique national du Canada (1985) : - Voici les principales caractéristiques qui contribuent au caractère patrimonial de l'aérogare de l'île de Toronto : sa masse rectangulaire de deux étages, typique des aérogares des années 1930, avec une composition symétrique, y compris la partie centrale de deux étages surmontée d'une tour de contrôle au centre en saillie, et flanquée de deux ailes latérales de plain-pied; les caractéristiques des édifices publics des années 1930, y compris son toit plat, sa corniche en saillie et ses porches d'entrée à colonnes; des caractéristiques qui démontrent l'influence du mouvement moderne, y compris sa masse horizontale, ses larges fenêtres en verre laminé et ses éléments architecturaux minimaux; sa tour de contrôle centrale en saillie, y compris son emplacement et sa masse; son bardage à clin; ses finitions intérieures d'origine et les traces de la fusion des installations physiques pour les passagers, les bagages et le contrôle de la navigation aérienne sous un même toit; l'évidence de l'approche linéaire pour l'aménagement de l'espace, y compris l'emplacement le long de l'édifice adjacent aux pistes, avec les installations pour les voyageurs et les bagages au rez-de-chaussée, et les bureaux de contrôle et les bureaux administratifs au deuxième étage; les traces de l'aménagement axial d'origine de l'espace du rez-de-chaussée, y compris un hall de réception central qui abrite des comptoirs de vente de billets, et des ailes latérales pour les toilettes, la salle du courrier, et la zone et les bureaux des douanes; les traces des voies d'accès originales qui permettent le passage direct des passagers des pistes à l'aérogare par un couloir central; la vue imprenable sur les pistes d'atterrissage depuis le rez-de-chaussée, le deuxième étage et la tour de contrôle; la proximité des pistes et des autres édifices anciens de l'aérogare et la relation linéaire entre ces lieux; la relation étroite avec le traversier qui relie l'aérogare au centre-ville de Toronto. - La désignation patrimoniale fédérale du lieu historique national du Canada de l'Aérogare de l'île de Toronto figure à l'annexe A.	 (AECOM, août 2024)

Tableau 2 : Résumé des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
2	800, avenue Lakeshore – au quai du traversier de la pointe de Hanlan	Remorqueur Aménagement paysager commémoratif	Aucune (potentiel)	Remorqueur Ned Hanlan - Construit en 1932 (retiré du service en 1967) et conçu par l'architecte naval John Stephen pour le service des travaux publics de la ville de Toronto. - Le bateau a servi de remorqueur pour les bateaux à vapeur du lac, a aidé à des projets de travaux et a servi de traversier de secours entre l'aéroport de l'île et le continent. - Le remorqueur Ned Hanlan est doté d'une coque en acier compacte et robuste peinte en noir, blanc et rouge et d'une cheminée noir et rouge distinctive. Le profil bas et la proue large et arrondie du navire ont été conçus pour la manœuvrabilité dans les eaux portuaires de Toronto. - Nommé d'après Edward « Ned » Hanlan, un des premiers héros sportifs canadiens, natif de la pointe de Hanlan et qui a connu la célébrité en tant que rameur dans le port de Toronto.	 (AECOM, août 2024)
3	760, avenue Lakeshore – à la pointe de Hanlan, au quai du traversier	Monument commémoratif Aménagement paysager commémoratif	Inscrit au Registre du patrimoine municipal	Monument commémoratif Ned Hanlan (vers 1926) et plaque connexe installée par la Fondation du patrimoine ontarien, ministère de la Culture et des Loisirs. Monument commémoratif Ned Hanlan (vers 1926). - Le monument commémoratif Ned Hanlan est une statue de bronze dédiée à l'un des premiers héros sportifs du Canada en tant que rameur. - La statue de bronze est montée sur un piédestal en pierre en granit, qui porte une inscription en l'honneur des réalisations de Ned Hanlan. - La statue, conçue par Emanuel Han, a été érigée à l'origine sur le terrain de l'exposition. Elle a été déplacée à son emplacement actuel en 2004. Plaque installée par la Fondation du patrimoine ontarien, ministère de la Culture et des Loisirs intitulée « NED HANLAN 1855-1908 » qui se lit comme suit : <i>Edward Hanlan, l'un des plus grands rameurs du Canada, est né à Toronto. As a child he took up rowing when his family settled in this vicinity, now named Hanlan's Point. Enfant, il a commencé l'aviron lorsque sa famille s'est installée dans cet endroit maintenant nommé la pointe de Hanlan) Although standing only 5 feet 8 ¾ inches and rarely heavier than 150 pounds, he became a leading international sculler. (Même s'il ne mesurait que 175 cm et pesait pas plus de 68 kg, il est devenu un rameur international de premier plan.) En 1873, il a remporté le championnat amateur d'aviron de la baie de Toronto. Becoming a professional in 1876,</i>	 (AECOM, août 2024)

Tableau 2 : Résumé des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
				<i>he defeated all opponents in the Philadelphia Races of that year. Devenu professionnel en 1876, il a battu tous ses adversaires aux courses de Philadelphie cette année-là) Il a vaincu tous ses principaux concurrents nord-américains et, en 1880, il a remporté le championnat mondial de rameur de couple en Angleterre. Il a conservé son titre jusqu'en 1884. A popular Toronto figure, he was elected Alderman for this area in 1898 and 1899. [L'un des plus grands rameurs du Canada, Edward Hanlan, est né à Toronto. Enfant, il a commencé l'aviron lorsque sa famille s'est installée dans cet endroit désormais nommé la pointe de Hanlan. Même s'il ne mesurait que 175 cm et pesait pas plus de 68 kg, il est devenu un rameur international de premier plan. En 1873, Hanlan a remporté le championnat d'aviron amateur de la baie de Toronto. Il est devenu professionnel en 1876 et a battu tous ses adversaires aux courses de Philadelphie cette année-là. Hanlan a conservé son titre jusqu'en 1884. Figure populaire de Toronto, il é été élu conseiller municipal de cette région en 1898 et en 1899.]</i>	
4	760, avenue Lakeshore – à la pointe de Hanlan, au quai du traversier	Pavillon de pique-nique et aire de baignade Ressource du patrimoine bâti	Aucune (potentiel)	Pavillon de pique-nique et aire de baignade (quai du traversier de Hanlan, 1962) ■ L'un des quatre pavillons de pique-nique sur les îles conçu par l'architecte canadien Irving Grossman et construit en 1962 dans le cadre du nouveau parc de l'île de Toronto (Bateman, 2017). ■ Le pavillon de pique-nique est doté d'un grand toit plat soutenu par de minces colonnes uniformément espacées pour fournir un abri en plein air. Son profil bas et horizontal se fond dans le paysage environnant et offre une vue dégagée sur le bord de l'eau. ■ L'aire de baignade est dotée de murs de brique rouge à l'ornementation minimale, conception moderniste et plutôt axée sur une fonction pratique et utilitaire.	 (AECOM, août 2024)

Tableau 2 : Résumée des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
5	740, avenue Lakeshore – à la pointe de Hanlan	Pavillon de pique-nique et aire de baignade Ressource du patrimoine bâti	Aucune (potentiel)	Pavillon de pique-nique et aire de baignade (mur d'amarrage de Hanlan, 1962) ■ L'un des quatre pavillons de pique-nique sur les îles conçu par l'architecte canadien Irving Grossman et construit en 1962 dans le cadre du nouveau parc de l'île de Toronto (Bateman, 2017). ■ Le pavillon de pique-nique est doté d'un grand toit plat soutenu par de minces colonnes uniformément espacées pour fournir un abri en plein air. Son profil bas et horizontal se fond dans le paysage environnant. ■ L'aire de baignade est dotée de murs de brique rouge à l'ornementation minimale, conception moderniste et plutôt axée sur une fonction pratique et utilitaire.	 (AECOM, août 2024)

Tableau 2 : Résumé des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
6	800, avenue Lakeshore – à la pointe de Hanlan, au quai du traversier	Scérimage Aménagement paysager commémoratif	Aucune (potentiel)	Heritage Toronto 2021, Plaque commémorative. Plaque commémorative – intitulée « ANCIENT FOOTPRINTS » (EMPREINTES ANCIENNES) comportant l'inscription suivante : <i>Il y a entre 10 000 et 13 000 ans, les Autochtones qui marchaient dans cette région ont laissé des empreintes de pas qui ont été préservées dans de l'argile et plus tard recouvertes par le lac Ontario. En 1908, des travailleurs qui construisaient un tunnel sous la baie de Toronto ont localisé les empreintes de pas par accident.</i> <i>Les terres, qui font désormais partie de Toronto, se trouvent près d'un important plan d'eau depuis des milliers d'années. De petites bandes de chasseurs nomades se sont installées dans la région des Grands Lacs il y a environ 13 000 ans. Ils chassaient le caribou, les mammoths, les mastodontes et d'autres gibiers. À cette époque, la rive du lac Ontario se trouvait à plus d'un kilomètre (3 281 pieds) au sud de son emplacement actuel.</i> <i>En 1908, les travailleurs qui construisaient un tunnel d'aqueduc près de la pointe de Hanlan ont trouvé plus de 100 empreintes humaines individuelles dans une couche d'argile à 21 mètres (70 pieds) sous l'eau. Ils ont indiqué que les gens se déplaçaient vers le nord en direction du centre-ville de Toronto d'aujourd'hui, peut-être à partir d'un camp au bord de l'eau.</i> <i>Les empreintes n'ont pas été conservées. Les travailleurs ont continué à construire le tunnel et ont détruit les empreintes de pas dans le processus. Comme les empreintes ont été perdues, il est impossible de dire si elles étaient authentiques, mais les experts le pensent.</i>	 (AECOM, août 2024)

Tableau 2 : Résumé des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
7	800, avenue Lakeshore – à la pointe de Hanlan, au quai du traversier	Scérimages Aménagement paysager commémoratif	Aucune (potentiel)	Heritage Toronto 2006, Plaques commémoratives. Plaques commémoratives – intitulées « BABE RUTH AT HANLAN'S POINT » (BABE RUTH À LA POINTE DE HANLAN) et « PROFESSIONAL BASEBALL AT HANLAN'S POINT » (BASEBALL PROFESSIONNEL À LA POINTE DE HANLAN) comportant l'inscription suivante : <i>Babe Ruth at Hanlan's Point (Babe Ruth à la pointe de Hanlan)</i> <i>Près de ce site, dans le parc Maple Leaf, le 5 septembre 1914, le désormais légendaire joueur de baseball Babe Ruth a frappé son premier coup de circuit en tant que professionnel. Cela a été le seul coup de circuit qu'il ait jamais frappé dans les ligues mineures. Alors qu'il était un novice de 19 ans jouant pour les Providence Grays à la Ligue internationale, il a rattrapé un lancer d'Ellis Johnson des Maple Leafs de Toronto, envoyant la balle par-dessus la clôture du champ droit et marquant trois points. Lanceur pour les Grays, BabeRuth n'a accordé qu'un seul coup sûr, ce qui lui a valu le titre de « phénomène du côté sud » du Toronto Daily Star. Le score final a été de 9 pour Providence Grays à 0 pour les Maple Leafs de Toronto. Babe Ruth est rapidement passé dans les ligues majeures et a tracé son chemin vers une carrière phénoménale. L'équipe de Toronto a remporté un total de onze fanions avant de se retirer en 1967.</i> <i>Professional Baseball at Hanlan's Point (Baseball professionnel à la pointe de Hanlan)</i> <i>En 1867, le club de baseball professionnel de Toronto est déménagé dans le nouveau stade de la pointe de Hanlan – qui faisait partie du parc d'attractions de la pointe de Hanlan aménagé sur ce site. Le baseball et la crosse faisaient partie d'autres attractions à cet endroit, où l'on trouvait notamment des hôtels, des manèges procurant ses sensations fortes et des curiosités telles qu'un cheval de plongée. En 1910, l'équipe de baseball, désormais appelée les Maple Leafs de Toronto, a remplacé son stade en bois par une structure en béton de 18 000 places nommée Maple Leaf Park. L'équipe y est restée pendant les 15 années suivantes, remportant des fanions pour leurs fervents admirateurs en 1912, 1917 et 1918. En 1926, le club a été déplacé dans un stade plus accessible et à la fine pointe de la technologie au pied de la rue Bathurst. Le stade de l'île a finalement été démoli et le site a été réaménagé pour l'Aéroport de l'île de Toronto.</i>	 (AECOM, août 2024)

Tableau 2 : Résumé des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
8	750, avenue Lakeshore – à la pointe de Hanlan, au quai du traversier	Plaquette commémorative Aménagement paysager commémoratif	Aucune (potentiel)	Plaquette commémorative installée par la Commission des sites archéologiques et historiques du ministère des Archives publiques et des Archives publiques de l'Ontario. Plaquette commémorative intitulée « GIBRALTAR POINT » (POINTE DE GIBRALTAR) comportant l'inscription suivante : <i>En raison de son grand port facilement défendable, le lieutenant-gouverneur Simcoe décida de faire de Toronto le centre naval et militaire du Haut-Canada. Ce site, qui protégeait le port, fut nommé Gibraltar Point. La fortification commença ici en 1794 et, en 1800, deux entrepôts défendables et un poste de garde avaient été érigés. Ces bâtiments furent détruits par les Américains lors du deuxième raid sur York (Toronto) en 1813. Au mois de mai suivant, un petit blockhaus armé d'un canon avait été construit. Ce bâtiment, en ruines en 1823, fut démantelé un peu avant 1933 et ne fut pas remplacé. Ce secteur devint plus tard connu sous le nom de « pointe de Hanlan » en l'honneur de la famille du champion du monde de canotage « Ned » Hanlan qui s'installa près d'ici.</i>	 (AECOM, août 2024)
9	800, avenue Lakeshore – à la pointe de Hanlan	Site d'observation	Aucune (potentiel)	Sites d'observation de la pointe de Hanlan, vue sur l'horizon de la ville de Toronto; - Les sites d'observation du port de Toronto et de la ville de Toronto à partir de la pointe de Hanlan ont été régulièrement utilisés au fil du temps. M^{me} Elizabeth Simcoe avait remarqué la vue de la future colonie en 1793. - Les artistes de Toronto ont fréquenté le lieu pour dessiner et peindre l'horizon de la ville, et les photographes l'ont fréquenté ultérieurement pour leur propre travail - Des images de la ville de Toronto à partir de la pointe de Hanlan illustrent l'évolution de la ville au fil du temps.	 (AECOM, août 2024)
10	800, avenue Lakeshore – le quai du traversier à la pointe de Hanlan	Quai du traversier Ressource du patrimoine bâti	Aucune (potentiel)	Quai du traversier de la pointe de Hanlan - Le premier quai connu dans la région date de 1870 et est construit en bois par John Hanlan pour permettre aux visiteurs d'accéder à la pointe de Hanlan et à son hôtel. - Le quai subit d'importantes modifications au fil du temps pour répondre à l'augmentation du nombre de passagers se rendant au parc d'attractions et au stade, avant que la perte de l'hôtel, du parc d'attractions et du stade n'entraîne le déclin des visiteurs.	 (Google Street View, juin 2011)

Tableau 2 : Résumé des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel adjacents à la zone d'étude

ID de l'élément	Emplacement	Type de ressource	Reconnaissance patrimoniale	Description de la valeur ou de l'intérêt patrimonial culturel connu ou potentiel	Photographie
				- Un quai est illustré sur la carte du SNRC de 1927 (figure 4) à proximité du quai actuel du traversier de la pointe de Hanlan. - Le quai du traversier de la pointe de Hanlan sert encore aujourd'hui de lien vital entre la ville et les îles de Toronto, en particulier pour la communauté queer. La plage située à la pointe de Hanlan est lieu de rassemblement pour la communauté queer de Toronto depuis le début des années 1900.	
11	Avenue Lakeshore – La plage de la pointe de Hanlan sur la côte ouest de l'île de Toronto	Plage publique Paysage du patrimoine culturel	Aucune (potentiel)	Plage de la pointe de Hanlan Communautés autochtones - Les communautés autochtones continuent de valoriser les caractéristiques naturalisées restantes de la plage de la pointe de Hanlan (décrites à la section 5.2.3). On croit que la plage de la pointe de Hanlan conserve des attributs du patrimoine culturel qui sont profondément liés aux traditions, à l'identité et à l'intendance historiques des terres autochtones. - La plage de la pointe de Hanlan fait partie d'un paysage patrimonial culturel riverain plus vaste qui est apprécié par les communautés autochtones. Communauté queer de Toronto - La plage de la pointe de Hanlan est un lieu de rassemblement pour la communauté queer de Toronto depuis le début des années 1900, car elle a offert un refuge contre la persécution sociétale à une époque où le fait d'être queer était un crime. - La plage de la pointe de Hanlan est devenue un symbole de résistance, et a accueilli le premier événement de la Fierté au Canada en 1971 dans le cadre d'un pique-nique sur la plage organisé par des membres de la communauté queer de Toronto. - Malgré les appels visant à démanteler la plage de la pointe de Hanlan, elle demeure aujourd'hui un espace pour l'activisme queer et les mouvements de défense de leurs droits. - La plage demeure publique et constitue une partie importante de l'histoire et de la culture queer au Canada.	 (AECOM, août 2024)

Figure 6 : Cartes des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel superposées à la zone d'étude et aux solutions de rechange à la RESA – RESA 1

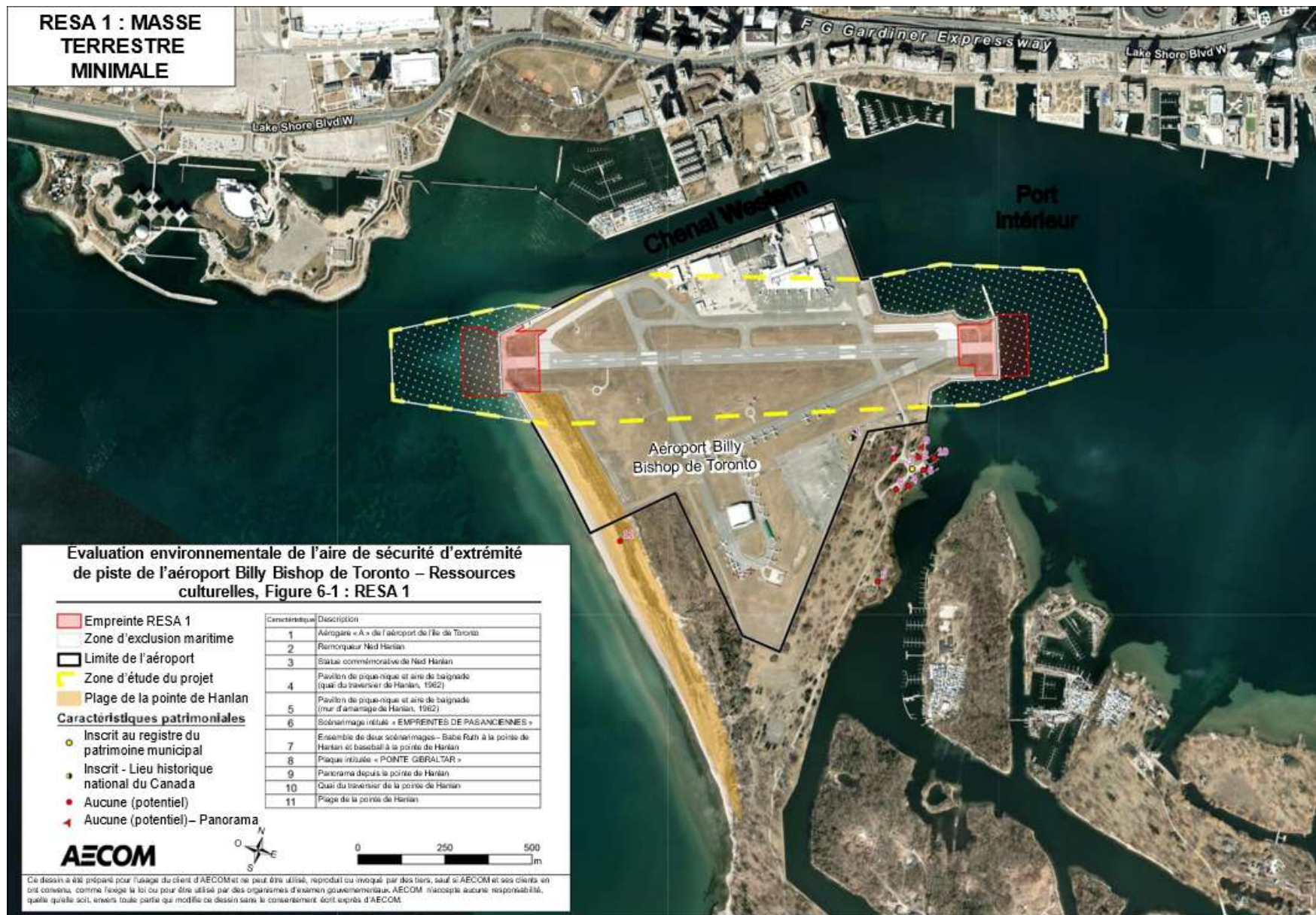


Figure 7 : Cartes des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel superposées à la zone d'étude et aux solutions de rechange à la RESA – RESA 2

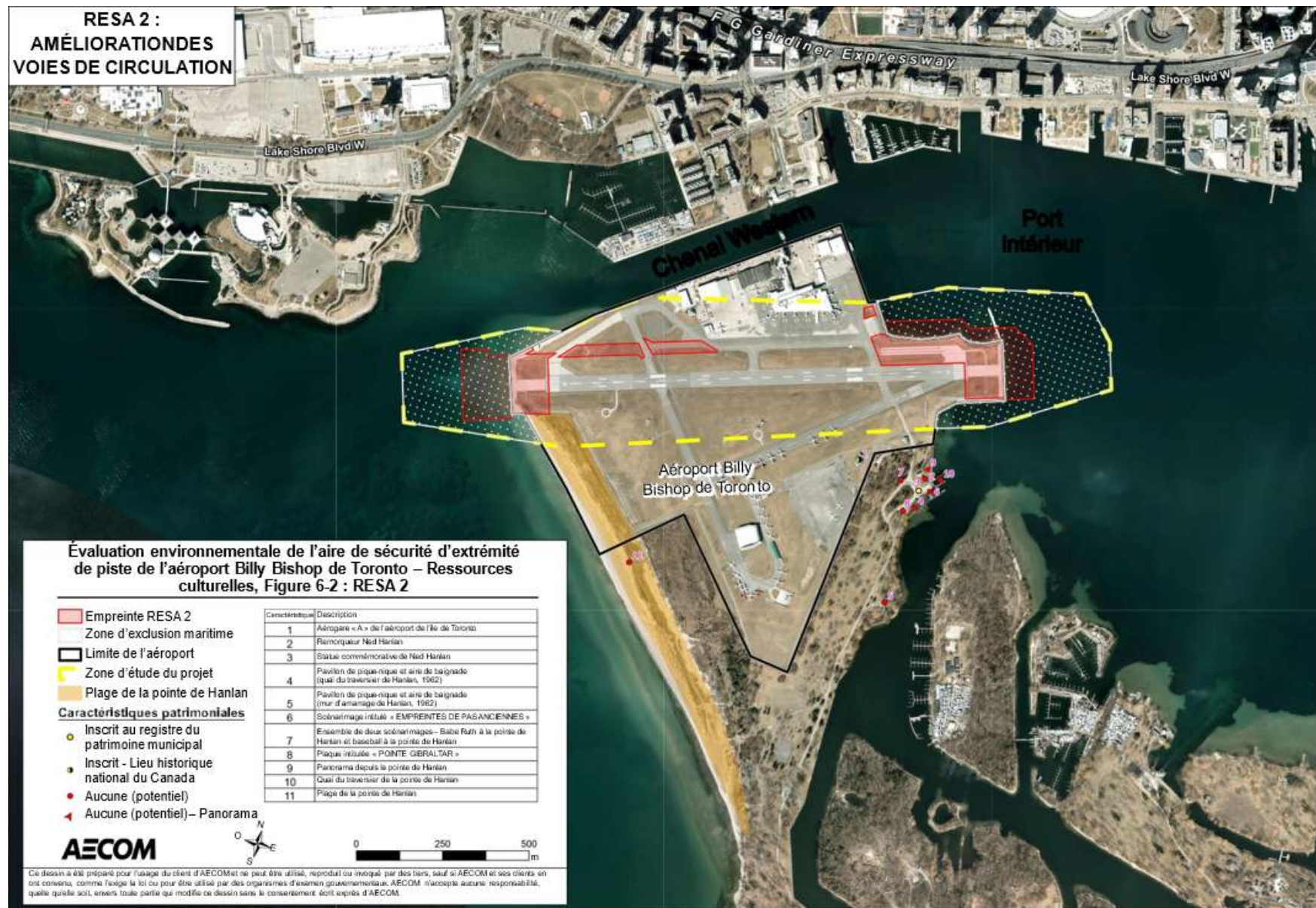
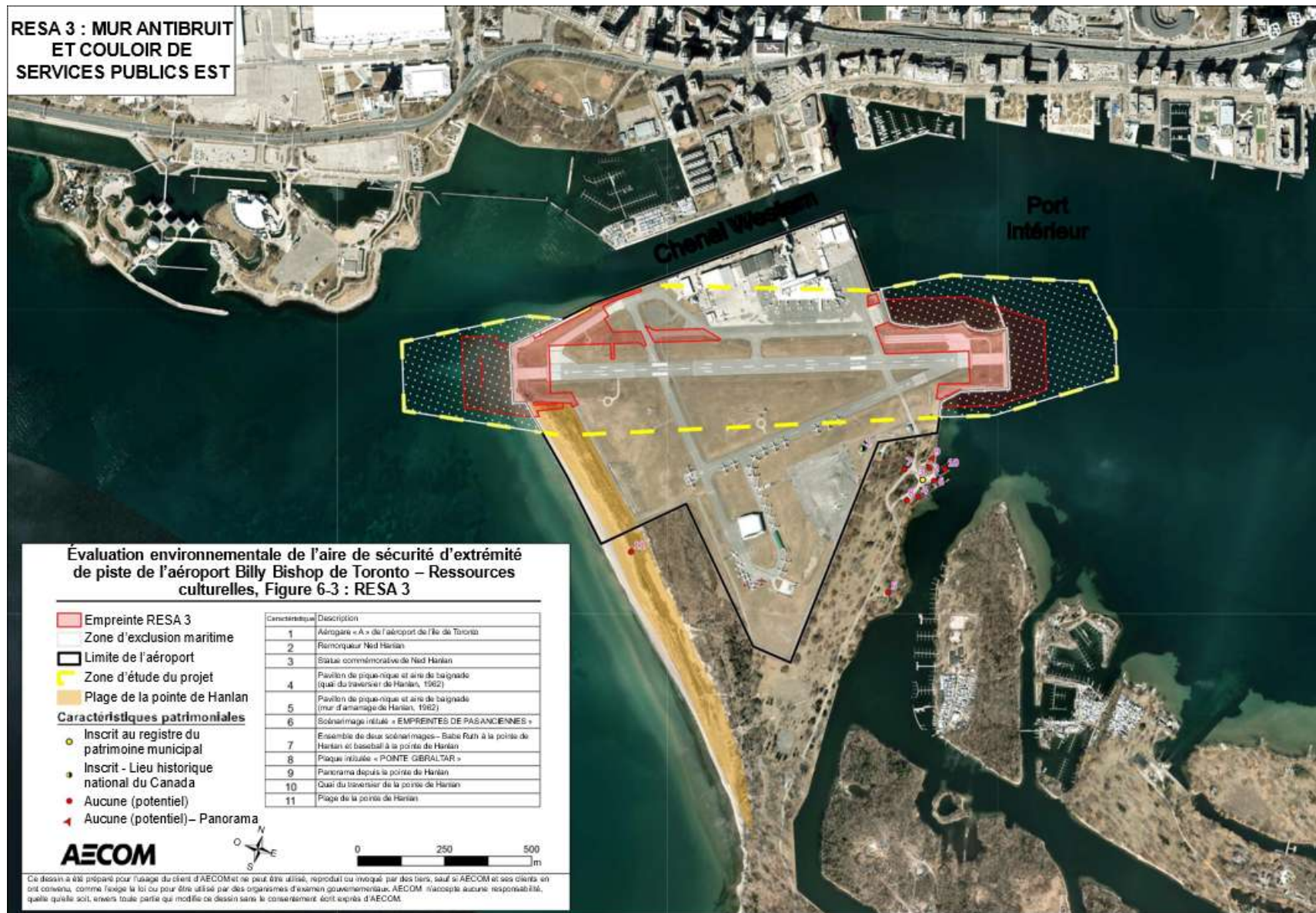


Figure 8 : Cartes des ressources du patrimoine bâti et des paysages du patrimoine culturel superposées à la zone d'étude et aux solutions de rechange à la RESA – RESA 3



7. Entreprise proposée et répercussions

7.1 Activité proposée

Le projet comprend la mise en œuvre d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, ce qui nécessite l'élargissement de la masse terrestre aux extrémités est et ouest de la piste 08/26. Pour répondre aux exigences de la mise en œuvre des RESA, trois solutions ont été proposées, chacune s'appuyant progressivement sur la précédente avec une expansion accrue de la masse terrestre et des caractéristiques supplémentaires. Voici les trois solutions proposées pour l'aménagement de la RESA :

RESA 1 – Masse terrestre minimale

La RESA 1 propose l'élargissement minimal de la masse terrestre pour répondre aux exigences des RESA, s'étendant sur 54 m de la digue à l'extrémité ouest (7 850 m²) et sur 52 m à l'extrémité est (6 100 m²). À l'extrémité ouest, la structure du brise-lames sera portée à 81 m au-dessus du niveau de la mer, soit environ 4,5 m au-dessus du seuil de la piste 08/26, afin d'empêcher le débordement des vagues et les embruns. Le brise-lames à l'extrémité est (arrière-port) sera porté à 77 m au-dessus du niveau de la mer, soit environ 1 à 1,5 m au-dessus du seuil, puisqu'il n'est pas nécessaire de contrôler les vagues ou les embruns.

L'aménagement proposé comprend des routes d'aérodrome périphériques autour des extrémités des RESA, offrant un accès restreint à travers la piste, semblable aux conditions d'accès actuelles. La route sera gérée par la tour de contrôle afin d'éviter les conflits avec l'atterrissage ou le décollage d'aéronefs, car cette configuration de la masse terrestre ne fournit pas un dégagement suffisant de l'espace aérien pour le passage sans restriction des véhicules (ne respecte pas les exigences relatives à la surface de limitation d'obstacles). Une surface de limitation d'obstacles est une surface ou une série de surfaces imaginaires qui définissent les limites auxquelles des objets peuvent pénétrer dans l'espace aérien, afin de protéger l'espace aérien pour l'exploitation sécuritaire des aéronefs pendant le décollage, l'atterrissage et les opérations d'urgence.

RESA 2 – Amélioration des voies de circulation

Cette solution s'appuie sur la RESA 1 – Masse terrestre minimale en intégrant des améliorations supplémentaires à l'aérodrome en conjonction avec les travaux de RESA aux deux extrémités de piste. Plus précisément, cette solution propose des améliorations à la voie de circulation B à l'extrémité ouest et à la voie de circulation D à l'extrémité est afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle et la sécurité à l'aéroport.

Pour la voie de circulation B, le déplacement de l'antenne de radioalignement de piste 26 vers la nouvelle RESA ouest augmente l'expansion de la masse terrestre vers l'ouest, atteignant 82 m² de la digue (11 800 m²). Le déplacement de la voie de circulation D nécessite une masse terrestre supplémentaire vers le nord-est, ce qui porte la masse terrestre totale à l'extrémité est à 11 300 m². Ce déplacement permet à l'aéroport de mettre à niveau son système de guidage visuel d'approche pour l'atterrissage des aéronefs sur la piste 26, lequel vise à améliorer la sécurité aérienne grâce à un système plus précis. Toutes les autres caractéristiques de la RESA 1 – Masse terrestre minimale restent les mêmes dans cette solution.

RESA 3 – Mur antibruit et couloir de services publics à l'extrémité est

Cette solution s'appuie sur la RESA 2 – Améliorations des voies de circulation en intégrant des éléments supplémentaires. Les principales nouvelles caractéristiques de la RESA 3 comprennent : 1) des routes périphériques d'aérodrome à accès illimité reliant les côtés nord et sud de l'aéroport, 2) un mur antibruit à l'extrémité est ainsi qu'un prolongement du mur antibruit existant à l'extrémité ouest, et 3) un conduit réservé aux services publics futurs pour l'électricité, l'eau et les services de télécommunications à la communauté des îles de Toronto.

Pour s'adapter à ces nouvelles composantes et garantir les dégagements aéronautiques de l'espace aérien au-dessus des nouvelles routes, des clôtures de sécurité et des murs antibruit, une expansion de la masse terrestre est nécessaire : 73 m de la digue (29 980 m²) à l'extrémité est et 82 m de la digue (12 600 m²) à l'extrémité ouest. Toutes les autres caractéristiques de la RESA 2 sont incluses dans cette solution.

7.2 Examen préliminaire des répercussions potentielles

Le présent rapport sur le patrimoine culturel concernant l'évaluation préliminaire vise à proposer des mesures d'atténuation générales pour les répercussions prévues afin d'éviter ou d'atténuer les effets potentiels sur chaque ressource patrimoniale potentielle ou connue dans la zone d'étude. Les mesures d'atténuation proposées visent à éclairer les prochaines étapes de la planification et de la conception du projet.

Les répercussions potentielles de l'entreprise proposée dans la zone d'étude ont été évaluées en fonction des tableaux d'échantillonnage et du libellé du *ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour « Rapport sur le patrimoine culturel : conditions existantes et évaluation préliminaire des répercussions » et rapports d'évaluation environnementale pour les promoteurs et leurs consultants* (2024). Le document du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme définit les répercussions comme une modification dans une ressource patrimoniale culturelle recensée résultant d'une activité particulière.

L'évaluation préliminaire des répercussions permettra de définir et d'évaluer l'activité proposée afin de déterminer les répercussions – positives ou négatives, directes ou indirectes – qu'elle pourrait avoir sur la valeur ou l'intérêt potentiel du patrimoine culturel du bien. Aux fins du présent rapport sur le patrimoine culturel, une répercussion est une modification à une ressource patrimoniale connue ou potentielle résultant d'une activité particulière.

Une répercussion négative directe aurait un effet négatif permanent et irréversible sur la valeur du patrimoine culturel ou l'intérêt d'un bien ou entraînerait la perte d'un attribut patrimonial sur tout ou partie du bien. Voici des exemples de répercussions négatives directes :

- l'enlèvement ou la démolition de tout ou d'une partie de tout attribut patrimonial;
- l'enlèvement ou la démolition de tout bâtiment ou structure sur le bien patrimonial provincial, qu'il contribue ou non à la valeur du patrimoine culturel ou à l'intérêt du bien (c.-à-d. les bâtiments non contributifs);
- toute perturbation des terres, comme un changement de niveau et/ou de drainage, qui peut avoir une incidence négative sur un bien patrimonial provincial, notamment les ressources archéologiques;
- les modifications effectuées au bien d'une manière qui n'est pas opportune, ou qui est incompatible, avec la valeur du patrimoine culturel ou l'intérêt du bien. Cela peut comprendre les modifications nécessaires, comme les nouveaux systèmes ou matériaux pour répondre aux exigences en matière de santé et de sécurité, des mises à niveau pour des économies d'énergie, des mises à niveau du rendement des bâtiments, des mises à niveau de la sécurité ou des besoins d'entretien;
- des modifications aux exigences ou aux limites en matière d'accès pour tenir compte de facteurs comme l'accessibilité, l'évacuation d'urgence, l'accès du public et la sécurité;
- l'introduction de nouveaux éléments qui diminuent l'intégrité du bien, comme un nouveau bâtiment, une nouvelle structure ou un ajout, l'agrandissement ou l'ajout de stationnement, des routes d'accès ou de circulation et des caractéristiques paysagères;
- la modification du caractère de la propriété par l'enlèvement ou la plantation d'arbres ou d'autres caractéristiques naturelles, comme un jardin, ou qui peuvent entraîner l'obstruction de vues ou de vues importantes à l'intérieur, à partir de, ou d'éléments construits et naturels;
- un changement de l'utilisation du bien patrimonial provincial qui pourrait entraîner des dommages permanents et irréversibles ou nier la valeur ou l'intérêt du patrimoine culturel du bien;
- La poursuite ou l'intensification de l'utilisation du bien patrimonial provincial sans conservation des attributs patrimoniaux.

Une répercussion négative indirecte serait le résultat d'une activité sur ou près de la propriété qui pourrait nuire à sa valeur ou à son intérêt pour le patrimoine culturel et à ses attributs patrimoniaux. Voici des exemples de répercussions négatives indirectes :

- des ombres qui modifient l'apparence d'un attribut patrimonial ou qui modifient la visibilité d'un élément naturel ou de plantations associées, comme une rangée d'arbres, une haie ou un jardin;
- l'isolement d'un attribut patrimonial de son environnement, de son contexte ou d'un lien important;
- les dommages causés par les vibrations à une structure en raison de la construction ou d'activités sur la propriété ou à proximité de celle-ci;
- la modification ou l'obstruction d'une vue importante du bien patrimonial provincial ou à partir de celui-ci à partir d'un point de vue important.

Les répercussions positives sont celles qui peuvent avoir une incidence positive sur une propriété en conservant ou en améliorant sa valeur ou son intérêt pour le patrimoine culturel et ses attributs patrimoniaux. Voici des exemples de répercussions positives :

- des changements ou des modifications conformes aux principes de conservation acceptés, comme ceux énoncés dans les *Huit directives en matière de conservation des biens du patrimoine bâti du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme*, les *Outils patrimoniaux pour les propriétaires fonciers, les municipalités et les collectivités*, et les *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada* de Parcs Canada;
- la réutilisation adaptative d'un bien – modification d'un bien patrimonial provincial pour l'adapter à de nouvelles utilisations ou circonstances du bien d'une manière qui conserve sa valeur ou son intérêt pour le patrimoine culturel;
- l'interprétation publique ou la commémoration du bien patrimonial provincial.

Afin de prévoir les répercussions potentielles, il faut tenir compte d'autres facteurs. Ces facteurs peuvent comprendre l'ampleur ou la gravité des répercussions, qu'elles soient temporaires ou permanentes, réversibles ou irréversibles, etc. Celles-ci sont décrites dans un document établi par le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme et le ministère de l'Environnement, de la Conservation et des Parcs intitulé *Guideline for Preparing the Cultural Heritage Resource Component of Environmental Assessments* (octobre 1992) et comprennent :

- Ampleur : la quantité d'altération ou de destruction physique à laquelle on peut s'attendre
- Gravité : l'irréversibilité ou la réversibilité d'une répercussion
- Durée : la durée pendant laquelle persiste un effet négatif
- Fréquence : le nombre de fois où l'on peut s'attendre à une répercussion
- Aire de répartition : la répartition spatiale, étendue ou propre au site, d'un effet négatif
- Diversité : le nombre de divers types d'activités susceptibles d'avoir une incidence sur une ressource patrimoniale

7.3 Répercussions possibles des travaux proposés sur les ressources du patrimoine bâti, les paysages du patrimoine culturel et les caractéristiques du paysage commémoratif potentiels ou connus

Le **tableau 3** présente une évaluation préliminaire des répercussions, des mesures d'atténuation et des prochaines étapes recommandées en fonction d'un examen des activités proposées pour le projet et des **figures 6.1 à 6.3**.

ID des éléments et type de ressource	Emplacement	Reconnaissance patrimoniale	Type et description de l'incidence potentielle prévue	Mesures d'atténuation et prochaines étapes
1 Aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto	1 Island Airport – Aéroport Billy Bishop de Toronto	Inscrite au Registre du patrimoine municipal Désignée par le gouvernement fédéral : Lieu historique national du Canada de l'Aérogare de l'Aéroport de l'île de Toronto	RESA 1, RESA 2 ET RESA 3 Aucune répercussion négative directe n'est prévue en ce moment. L'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto est située à proximité de la zone d'étude, où les améliorations auxiliaires au terrain d'aviation (dans les RESA 2 et 3) devraient avoir lieu. Étant donné qu'il n'y a pas de nouveaux bâtiments ou d'agrandissement de la piste principale, les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas causer de répercussions négatives directes sur l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto désignée par le gouvernement fédéral. Aucune répercussion négative indirecte n'est prévue en ce moment. Étant donné que l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto est adjacente à la zone d'étude, le projet ne devrait pas avoir de répercussion indirecte, y compris des répercussions indirectes causées par les vibrations, ou de sa vue sur la piste.	RESA 1, RESA 2 ET RESA 3 Options retenues : Continuer à éviter les répercussions directes et indirectes sur l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto. Autres options : Aucune pour le moment Prochaines étapes : Comme confirmé par la Ville de Toronto, la section 3.1.6, la politique 22 du Plan officiel de la Ville de Toronto indique qu'une évaluation des répercussions sur le patrimoine est requise puisque l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto est inscrite et désignée par le gouvernement fédéral et est située sur la propriété de l'aéroport, directement à côté de l'engagement proposé. À l'aide des recherches effectuées pour le lieu historique national du Canada et la désignation historique nationale pour l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto, une évaluation des répercussions sur le patrimoine doit être effectuée par une personne qualifiée afin de déterminer les répercussions potentielles du projet sur l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto, une ressource du patrimoine culturel inscrite au Registre municipal du patrimoine.
2 Remorqueur Ned Hanlan	800, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	RESA 1, RESA 2 ET RESA 3 Aucune répercussion négative directe n'est prévue en ce moment. Le remorqueur Ned Hanlan est situé à côté de la zone d'étude à la pointe de Hanlan, près du quai du traversier. Le remorqueur est situé au-delà de la zone d'étude, à environ 200 m au sud, il ne devrait donc pas subir de répercussions indirectes, notamment des répercussions indirectes dues aux vibrations. Aucune répercussion négative indirecte n'est prévue en ce moment. Le remorqueur Ned Hanlan est situé au-delà de la zone d'étude, à environ 200 m au sud. Il ne devrait pas subir de répercussions indirectes, notamment des répercussions indirectes dues aux vibrations.	RESA 1, RESA 2 ET RESA 3 Aucune mesure d'atténuation particulière ou autre étape n'est requise.
3 Monument commémoratif Ned Hanlan	760, avenue Lakeshore	Inscrit au Registre du patrimoine municipal	RESA 1, RESA 2 ET RESA 3 Aucune répercussion négative directe n'est prévue en ce moment. Le monument commémoratif Ned Hanlan (vers 1926) est situé à l'extérieur de la zone d'étude. Le monument commémoratif est situé au quai du traversier de la pointe de Hanlan et se trouve à plus de	RESA 1, RESA 2 ET RESA 3 Options retenues : Continuer à éviter les effets négatifs directs sur le Monument commémoratif Ned Hanlan. Autres options : Aucune pour le moment

ID des éléments et type de ressource	Emplacement	Reconnaissance patrimoniale	Type et description de l’incidence potentielle prévue	Mesures d’atténuation et prochaines étapes
			200 m au sud de la zone d’étude, et les RESA 1, 2 et 3 proposées ne devraient pas avoir de répercussion négative directe sur la structure. Aucune répercussion négative indirecte n’est prévue en ce moment. Le monument commémoratif Ned Hanlan est situé au-delà de la zone d’étude, à plus de 200 m au sud, il ne devrait donc pas subir de répercussions indirectes, notamment des répercussions indirectes dues aux vibrations.	Prochaines étapes : Comme confirmé par la Ville de Toronto, section 3.1.6, la politique 22 du Plan officiel de la Ville de Toronto indique qu’une évaluation des répercussions sur le patrimoine est requise parce que le Monument commémoratif Ned Hanlan est une ressource du patrimoine culturel inscrite au Registre municipal du patrimoine et qu’il est adjacent à la zone d’étude. Une évaluation des répercussions sur le patrimoine pour le Monument commémoratif Ned Hanlan doit être réalisée par une personne qualifiée afin de déterminer les répercussions potentielles sur le monument à mesure que le projet progresse.
4 Pavillon de pique-nique et aire de baignade (quai du traversier de Hanlan, 1962)	760, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune répercussion négative directe n’est prévue en ce moment. Le pavillon de pique-nique et l’aire de baignade (quai du traversier de Hanlan, 1964) sont situés à plus de 200 m au sud de la zone d’étude. Par conséquent, les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir de répercussions négatives directes sur le pavillon de pique-nique et l’aire de baignade (quai du traversier de Hanlan, 1962). Aucune répercussion négative directe n’est prévue en ce moment. Étant donné que le pavillon de pique-nique et la station de baignade (quai du traversier de Hanlan, 1962) sont situés au-delà de la zone d’étude, à plus de 200 m au sud, on ne s’attend donc pas à ce qu’ils entraînent des impacts indirects, y compris des impacts indirects des vibrations.	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune mesure d’atténuation particulière ou autre étape n’est requise.
5 Pavillon de pique-nique et aire de baignade (mur d’amarrage de Hanlan, 1962)	740, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune répercussion négative directe n’est prévue en ce moment. Le pavillon de pique-nique et l’aire de baignade (mur d’amarrage de Hanlan, 1962) sont situés à environ 500 m au sud de la zone d’étude. Par conséquent, les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir de répercussions négatives directes sur le pavillon de pique-nique et l’aire de baignade (mur d’amarrage de Hanlan, 1962) Aucune répercussion négative indirecte n’est prévue en ce moment. Étant donné que le pavillon de pique-nique et l’aire de baignade (mur d’amarrage de Hanlan, 1962) sont situés au-delà de la zone d’étude, à environ 500 au sud, ils ne devraient pas subir de répercussions indirectes, notamment en raison des vibrations.	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune mesure d’atténuation particulière ou autre étape n’est requise.

ID des éléments et type de ressource	Emplacement	Reconnaissance patrimoniale	Type et description de l’incidence potentielle prévue	Mesures d’atténuation et prochaines étapes
6 Scérimage, Empreintes anciennes	800, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune répercussion négative directe n’est prévue en ce moment. Le scérimage commémoratif est situé à plus de 200 m au sud de la zone d’étude, au quai du traversier. Par conséquent, les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir de répercussions négatives directes sur le scérimage commémoratif. Aucune répercussion négative indirecte n’est prévue en ce moment. Le scérimage commémoratif est situé au-delà de la zone d’étude, à plus de 200 m au sud, il ne devrait donc pas subir de répercussions indirectes, notamment des répercussions indirectes dues aux vibrations.	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune mesure d’atténuation particulière ou autre étape n’est requise.
7 Deux scérimages, Thème du baseball à la pointe de Hanlan	800, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune répercussion négative directe n’est prévue en ce moment. Les plaques commémoratives se trouvent à environ 150 m au sud de la zone d’étude. Par conséquent, les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir de répercussions négatives directes sur les plaques commémoratives. Aucune répercussion négative indirecte n’est prévue en ce moment. Les plaques commémoratives sont situées au-delà de la zone d’étude, à environ 150 m au sud, elles ne devraient donc pas subir de répercussions indirectes, notamment des répercussions indirectes dues aux vibrations.	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune mesure d’atténuation particulière ou autre étape n’est requise.
8 Plaque – pointe de Gibraltar	750, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune répercussion négative directe n’est prévue en ce moment. La plaque commémorative est située à environ 250 m au sud de la zone d’étude. Par conséquent, les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir de répercussions négatives directes sur la plaque commémorative. Aucune répercussion négative indirecte n’est prévue en ce moment. La plaque commémorative se trouve au-delà de la zone d’étude, à environ 250 m au sud, elle ne devrait donc pas subir de répercussions indirectes, notamment des répercussions indirectes dues aux vibrations.	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune mesure d’atténuation particulière ou autre étape n’est requise.

ID des éléments et type de ressource	Emplacement	Reconnaissance patrimoniale	Type et description de l’incidence potentielle prévue	Mesures d’atténuation et prochaines étapes
9 Panorama depuis la pointe de Hanlan	800, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune répercussion négative directe ou indirecte n’est prévue en ce moment. Le site d’observation de la pointe de Hanlan pour l’horizon de la ville de Toronto ne devrait pas subir de répercussions en raison du prolongement de piste dans RESA 1, 2, ou 3. Même pour la RESA 3, celle qui a la plus grande empreinte, le prolongement restera à la hauteur de piste existante; le brise-lames surélevé sera positionné à environ 1 m au-dessus du niveau actuel de la piste, permettant ainsi de conserver une vue dégagée sur l’horizon.	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune mesure d’atténuation particulière ou autre étape n’est requise.
10 Quai du traversier de la pointe de Hanlan	800, avenue Lakeshore	Aucune (potentiel)	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune répercussion négative directe n’est prévue en ce moment. Le quai du traversier de la pointe de Hanlan est situé à environ 200 m au sud de la zone d’étude. L’installation du prolongement de la masse terrestre est de la structure du brise-lames pour les RESA 1, 2 et 3 ne devrait pas modifier le niveau d’eau et ne pas avoir d’incidence sur le quai du traversier. Par conséquent, les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir de répercussions négatives directes sur le quai du traversier. Aucune répercussion négative indirecte n’est prévue en ce moment. Le quai du traversier de la pointe Hanlan est situé au-delà de la zone d’étude, à environ 200 m au sud, elle ne devrait donc pas subir de répercussions indirectes, notamment des répercussions indirectes dues aux vibrations.	<u>RESA 1, RESA 2 ET RESA 3</u> Aucune mesure d’atténuation particulière ou autre étape n’est requise.
11 Plage de la pointe de Hanlan	Avenue Lakeshore, Toronto (Ontario) M5J 2W2	Aucune (potentiel)	Répercussions négatives directes possibles prévues à l’heure actuelle (RESA 3). <u>RESA 1 et RESA 2</u> Bien que la plage de la pointe de Hanlan soit située dans la zone d’étude, elle ne se trouve pas dans l’empreinte des RESA 1 et 2. Par conséquent, il ne devrait pas avoir de répercussions négatives directes sur la plage de la pointe de Hanlan pour le moment. Aucune mesure d’atténuation ou autre étape n’est requise. <u>RESA 3</u> La RESA 3 est proposée pour convertir une petite section (2108,5 m²) de la plage accessible au public le long de la limite nord de la plage de la pointe de Hanlan pour la construction d’une structure de brise-lames. Bien qu’il ne s’agisse que d’une petite partie de l’ensemble de la plage, il faut tenir compte de son importance dans le cadre d’un paysage patrimonial culturel plus large estimé par les communautés autochtones. Le Bureau des terres et des ressources des Six Nations de la rivière Grand a soulevé des préoccupations concernant la	Options privilégiées de la RESA 3 : - Explorer des méthodes pour faciliter l’accès du personnel de construction et de la machinerie tout en évitant complètement les zones temporaires de préparation des travaux ou la conversion de la plage de la pointe de Hanlan. - Donner la priorité à des solutions de conception qui limitent au minimum les modifications du paysage naturel, tout en veillant à ce que toute structure de brise-lames proposée ne perturbe pas davantage le paysage patrimonial culturel estimé par les communautés autochtones. Options de rechange de la RESA 3 : Si ce qui précède n’est pas possible, réduire au minimum les répercussions directes et indirectes de la conversion des terres et des zones temporaires de préparation des travaux au moyen des mesures suivantes : - Mobiliser les communautés autochtones et d’autres intervenants pertinents (c.-à-d. la Ville de Toronto, les Amis de Hanlan, etc.) lors de l’installation de clôtures temporaires et de l’établissement de zones

ID des éléments et type de ressource	Emplacement	Reconnaissance patrimoniale	Type et description de l’incidence potentielle prévue	Mesures d’atténuation et prochaines étapes
			transformation historique du secteur riverain ainsi que les répercussions potentielles d’autres modifications. Par conséquent, des répercussions négatives directes sur la plage de la pointe de Hanlan sont prévues pour le moment. Voir Mesures d’atténuation et prochaines étapes pour savoir comment atténuer ces répercussions négatives directes. Pour le moment, on prévoit des répercussions négatives indirectes potentielles. <u>RESA 3</u> Une partie de la plage de la pointe de Hanlan est située dans la zone d’étude et peut subir des répercussions indirectes négatives de la zone temporaire de préparation des travaux de la RESA 3. Il pourrait s’agir de fournir un accès au personnel de construction et à la machinerie. Bien que les besoins exacts en terrains pour les zones de préparation des travaux ne soient pas encore déterminés, l’utilisation d’une halte migratoire de construction temporaire pourrait entraîner des effets négatifs indirects sur les éléments naturels. Pour le moment, on prévoit des répercussions positives potentielles. <u>RESA 1</u> Le prolongement d’environ 50 m à partir de la digue à l’extrémité ouest du RESA 1 devrait avoir une incidence positive sur le transport des sédiments en raison du dépôt de sédiments à l’extrémité nord de la plage de la pointe de Hanlan. <u>RESA 2 et RESA 3</u> Le prolongement d’environ 80 m à partir de la digue à l’extrémité ouest des RESA 2 et RESA 3 devrait avoir une incidence positive sur le transport des sédiments en raison du dépôt de sédiments à l’extrémité nord de la plage de la pointe de Hanlan.	interdites sur les cartes de construction pour délimiter les zones de la plage qui ne doivent pas être perturbées. ■ Dans les cas où la perturbation de la plage de la pointe Hanlan est inévitable, remettre la plage dans son état d’avant la construction à la fin de la préparation des travaux, y compris la réintroduction de la végétation indigène pour améliorer l’intégrité écologique et culturelle de la région. Si ce qui précède n’est pas réalisable, réduire au minimum les répercussions directes et indirectes des nouvelles structures de brise-lames en : ■ Collaborer avec les communautés autochtones et d’autres intervenants pertinents (c.-à-d. la Ville de Toronto, les Amis de Hanlan, etc.) à la conception et à l’installation des structures de brise-lames. ■ Explorer la conception des brise-lames et les matériaux qui respectent le patrimoine naturel et culturel du secteur riverain estimé par les communautés autochtones, en évitant les structures imperméables et hautement techniques qui séparent davantage l’eau de la terre. ■ Se mobiliser auprès des communautés autochtones pour intégrer des marqueurs culturels afin de reconnaître la transformation historique du paysage et les liens durables des communautés autochtones avec le site.

8. Conclusion et recommandations

8.1 Conclusions

Comme présenté à la section 7, d'après la collecte de données, y compris un examen des registres du patrimoine et des rapports antérieurs sur le patrimoine, la liste de vérification des critères du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (2016), la consultation des intervenants, l'examen sur le terrain effectué par une personne qualifiée, ainsi que les connaissances et l'expérience professionnelles, ce sont 11 ressources du patrimoine culturel qui sont situées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude. Un paysage du patrimoine culturel potentiel, la plage de la pointe de Hanlan, devrait être directement et indirectement touché par la RESA 3. Comme il en est question au **tableau 3**, il est proposé de convertir une petite section (2108,5 m²) de la plage accessible au public le long de la limite nord de la plage de la pointe de Hanlan pour la construction d'une structure de brise-lames. Bien qu'il ne s'agisse que d'une petite partie de l'ensemble de la plage, il faut tenir compte de son importance dans le cadre d'un paysage patrimonial culturel plus large estimé par les communautés autochtones. Le Bureau des terres et des ressources des Six Nations de la rivière Grand a soulevé des préoccupations concernant la transformation historique du secteur riverain ainsi que les répercussions potentielles d'autres modifications. De plus, l'organisation des Amis de Hanlan a souligné l'importance culturelle et sociale de la plage pour la communauté LGBTQ+ et s'est dite préoccupée par les répercussions négatives directes que le projet pourrait avoir sur la plage. La RESA 3 pourrait entraîner des répercussions négatives directes et indirectes sur la plage de la pointe de Hanlan en raison de la conversion du terrain, de l'installation temporaire et de la construction de nouvelles structures de brise-lames.

L'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et le monument commémoratif Ned Hanlan, tous deux inscrits au registre du patrimoine municipal, sont situés à l'extérieur de la zone d'étude. Bien que les RESA 1, 2 et 3 ne devraient pas avoir d'incidence directe sur ces ressources du patrimoine bâti, la section 3.1.6 de la politique 22 du Plan officiel de la Ville de Toronto indique qu'une évaluation de l'inventaire patrimonial est nécessaire pour évaluer l'incidence d'une modification proposée à une propriété inscrite au Registre du patrimoine et aux propriétés adjacentes à une propriété inscrite au Registre du patrimoine. Par conséquent, des évaluations des répercussions sur le patrimoine individuelles sont requises pour l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et le monument commémoratif Ned Hanlan.

La RESA 2 et la RESA 3 offrent une expansion d'environ 80 m à partir de la digue à l'extrémité ouest, comparativement à l'expansion d'environ 50 m fournie par la RESA 1. Cette portée étendue dans les RESA 2 et 3 permettrait d'assurer une gestion à plus long terme des sédiments de la plage de la pointe de Hanlan. Par conséquent, du point de vue du patrimoine culturel, les RESA 2 et RESA 3 font l'objet d'une préférence égale par rapport à la RESA 1.

8.2 Recommandations

8.2.1 Mesures d'atténuation

Mesures d'atténuation générales :

- Consulter le **tableau 3** pour connaître les mesures d'atténuation particulières pour chaque ressource du patrimoine bâti connue ou potentielle, le paysage du patrimoine culturel et la caractéristique du paysage commémoratif.
- S'il y a des changements à la zone d'étude, notamment de nouvelles répercussions sur les ressources du patrimoine culturel recensées dans le présent rapport, ou le prolongement de la zone d'étude, une personne qualifiée devrait examiner le présent rapport sur le patrimoine culturel et réviser les prochaines étapes au besoin.

Répercussions négatives directes et indirectes possibles sur la plage de la pointe de Hanlan (RESA 3) – Mesures d'atténuation :

- S'il n'est pas possible d'aménager des structures de brise-lames sans perturber davantage le paysage patrimonial culturel apprécié par les communautés autochtones, les prochaines étapes devraient comprendre une mobilisation continue avec les communautés autochtones pour guider la conception et l'emplacement des structures de brise-lames d'une manière qui respecte leurs valeurs culturelles et environnementales. Cela comprend l'exploration de matériaux et de conceptions qui maintiennent le lien naturel entre la terre et l'eau, en évitant les solutions imperméables et hautement techniques qui pourraient séparer davantage ces éléments. De plus, la collaboration avec les partenaires autochtones assurera l'intégration de marqueurs culturels qui reconnaissent la transformation historique du paysage et renforcent les liens durables entre les communautés autochtones avec le site.
- Si les méthodes visant à faciliter l'accès du personnel de construction et de la machinerie tout en évitant complètement les zones de préparation des travaux à la plage de la pointe de Hanlan sont jugées non réalisables, atténuer les effets négatifs en installant des clôtures temporaires et en désignant des zones d'interdiction d'accès pour protéger les zones non perturbées. Dans les cas où la perturbation de la plage est inévitable, remettre les zones touchées dans leur état d'avant la construction une fois les activités de mise en scène terminées.

8.2.2 Prochaines étapes

Effectuer une évaluation de l'inventaire patrimonial pour l'aérogare « A » de l'Aéroport de l'île de Toronto et le monument commémoratif Ned Hanlan, qui doit comprendre la définition de toute répercussion potentielle (le cas échéant) et fournir des mesures d'atténuation à ces ressources énumérées. Les évaluations doivent être réalisées par une personne qualifiée. L'évaluation des répercussions sur le patrimoine devrait être mise à la disposition des parties intéressées sur demande. L'évaluation de l'inventaire patrimonial sera effectuée le plus tôt possible pendant le processus d'évaluation environnementale et avant les activités de construction.

9. Sources

Sources principales et secondaires :

AECOM

2024 *Billy Bishop Toronto City Airport Runway End Safety Area*. Évaluation environnementale. Mémoire d'analyse des lacunes. Dans les dossiers d'AECOM.

Archaeological Services Inc. (ASI)

2003 *The Archaeological Master Plan of the Central Waterfront*. Ville de Toronto. Ontario.

Architectural Conservancy Ontario (ACO) Toronto

2002 « Ned Hanlan Monument ». Consulté à :
<https://www.acotoronto.ca/building.php?ID=2867>

ArQuives

1985 « Interview with Phil Conron ». 22 mai 1985. Identifiant 2016-034. Consulté à :
<https://digitalexhibitions.arquives.ca/exhibits/show/mapping-foolscap/item/797>

Barbour, Dale

2021 *Undressed Toronto : From the Swimming Hole to Sunnyside, How a City Learned to Love the Beach, 1850-1935*. University of Manitoba Press.

Bateman, Chris

2017 « The Story of the Toronto Island's Modern Architecture ». *Spacing*. 30 juin 2017. Consulté à : <https://spacing.ca/toronto/2017/06/30/story-toronto-islands-modern-architecture/>

Benn, Carl

1993 *Historic Fort York, 1793-1993*. Toronto. Dundurn Press.

Careless, J.M.S.

1984. *Toronto to 1918 : An Illustrated History*. James Lorimer and Co., Toronto.

Ville de Toronto

s.d. « TTC Ferry Service to Toronto Island ». *The TTC – 100 Years of Moving Toronto*. Exposition Web. Consulté à : <https://www.toronto.ca/explore-enjoy/history-art-culture/online-exhibits/web-exhibits/web-exhibits-transportation/the-ttc-100-years-of-moving-toronto/ttc-ferry-service-to-toronto-island/>

2023 *Indigenous Peoples in Toronto: An Introduction for Newcomers*. Consulté à : <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2023/07/9869-IG-TNO-Online-Compressed.pdf>

2002 « The Hanlan's Point Clothing Optional Beach (Ward 28 Toronto Centre-Rosedale) ». Consulté à :
<https://www.toronto.ca/legdocs/2002/agendas/council/cc020416/edp3rpt/cl004.pdf>

CityNews

2024 « Plaque recognizes queer history of Hanlan's Point ». 5 août 2024. Consulté à : <https://toronto.citynews.ca/video/2024/08/05/plaque-recognizes-queer-history-of-hanlans-point/>

Fryer, Mary Beacock

1989 *Elizabeth Posthuma Simcoe, 1762-1850: A Biography*. Toronto. Dundurn Press.

Gentilcore, J.R., et C. Grant Head

1984 *Ontario's History in Maps*. Toronto. Toronto University Press.

Gibson, Sally

1984 *More Than An Island: A History of the Toronto Island*. Toronto. Irwin Publishing.

Hamilton Spectator

1878 « Sporting Notes ». 1^{er} juin 1878. Consulté à :
<https://www.newspapers.com/image/1005334479/>

Hawk, Atticus

2024 « Hanlan's Point: Sand, Butts and Topographical Intrigue ». *LGBTQ Digital Collaboratory*. 24 avril 2024. Consulté à : <https://lgbtqdigitalcollaboratory.org/hanlans-point-sand-butts-and-topographical-intrigue/>

Heidenreich, C.E.

2011 « Wendats (Hurons) ». *L'encyclopédie canadienne*. Dernière modification le 16 mai 2024. Consulté à : <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/hurons>

Heritage Toronto

s.d. « Indigenous Ancient Footprints Plaque ». Consulté à : <https://www.heritagetoronto.org/explore/truth-and-reconciliation-day/indigenous-ancient-footprints-plaque/>

Jackson, Ed

2017 « Hanlan's Point ». Dans *Any Other Way: How Toronto Got Queer*. Édité par Stephani Chambers. Toronto. Coach House Books.

Kidd, Bruce

2003 « Solman, Lawrence ». *Dictionnaire biographique du Canada*. Université de Toronto et Université Laval. Vol. 16. Consulté à : https://www.biographi.ca/fr/bio/solman_lawrence_16F.html

Lalani, Azzura

2017 « Family puts Hanlan back on Toronto's map after 150 years ». *Toronto Star*. 3 juin 2017. Consulté à : <https://history.torontoisland.org/john-hanlan-grave/>

Lytwyn, Victor P.

1997 « A Dish with One Spoon: The Shared Hunting Grounds Agreement in the Great Lakes and St. Lawrence Valley Region ». Dans *Papers Algonquian*. Vol. 28, p. 210-227. Consulté à : <https://ojs.library.carleton.ca/index.php/ALGQP/article/view/507>

Mandat de la Commission des revendications des Indiens

2003 *Enquête sur la Première Nation des Mississaugas de la New Credit : Revendication relative à l'achat de Toronto*. Consulté à : <https://publications.gc.ca/collections/Collection/RC31-17-2003F.pdf>

Première Nation des Mississaugas de Credit

2020 « The Toronto Purchase Treaty, No. 13 (1805) ». Consulté à : <https://mncfn.ca/the-toronto-purchase-treaty-no-13-1805/>

2001 *Toronto Purchase Specific Claim: Arriving at an Agreement*. Brochure. Consulté à : <https://mncfn.ca/wp-content/uploads/2017/04/MNCFN-Toronto-Purchase-Specific-Claim-Arriving-at-an-Agreement.pdf>

PortsToronto

2018 Aéroport de Toronto Billy Bishop. *2018 Airport Master Plan*. Consulté à : <https://www.porttoronto.com/wp-content/uploads/Billy-Bishop-Airport-Master-Plan-2019-Web.pdf>

John Ross Robertson

1908 *Robertson's Landmarks of Toronto: A Collection of Historical Sketches of the Old Town of York from 1792 until 1837 and of Toronto from 1834 to 1908*. Toronto. J. Ross Robertson.

Reeves, Wayne

2022 « Gore, William ». Dans *Dictionnaire biographique du Canada*. Vol. 16. Université de Toronto et Université Laval. Consulté à : https://www.biographi.ca/fr/bio/gore_william_16F.html

Bande Six Nations de Grand River

2020 *Land Rights: A Global Solution for the Six Nations of the Grand River*. Consulté à : <https://www.sixnations.ca/LandsResources/SNLands-GlobalSolutions-FINALyr2020.pdf>

Ville de Toronto

2023 *The City of Toronto Official Plan*.

■ 2024 *The City of Toronto's Heritage Register*.

This Matters

2023 « Why Hanlan's Point is important to Toronto history ». *Toronto Star*. Balado. 19 septembre 2023. Consulté à : <https://podcasts.apple.com/gb/podcast/why-hanlans-point-is-important-to-toronto-history/id1502184498?i=1000628484859>

Toronto Public Library

s.d. « Local History & Genealogy ». Consulté à : <https://www.torontopubliclibrary.ca/history-genealogy/>

Toronto Star

1909 « Morning's Scene At Hanlan's Point » et « Girl Cashier's Tragic Death ». 11 août 1909. Consulté à : <https://www.newspapers.com/image/930172327/>

1914 « The Leafs Won and Lost To The Grays ». 7 septembre 1914. Consulté à : <https://www.newspapers.com/image/930108389/>

1928 « Will Spend \$100,000 Building Playground At Hanlan's Point ». 18 mai 1928. Consulté à : <https://www.newspapers.com/image/931832310/>

1935 « The Island Airport ». 2 juillet 1935. Consulté à : <https://www.newspapers.com/image/931699661/>

1937 « The Cost of Two Airports ». 2 juin 1937. Consulté à : <https://www.newspapers.com/image/931806822/>

1957 « More Than 200 Youngsters Entertained on Motor League Picnic ». 24 juin 1957. Consulté à : <https://www.newspapers.com/image/941121588/>

2004 « A brief history of Toronto Island ». 20 juin 2004. Consulté à : <https://www.newspapers.com/image/950426466/>

2024 « LGBTQ+ community applauds city's expansion of Hanlan's Point clothing-optional beach and recognition as historically queer space ». 3 juin 2024. Consulté à : https://www.thestar.com/news/gta/lgbtq-community-applauds-city-s-expansion-of-hanlan-s-point-clothing-optional-beach-and-recognition/article_92281b07-459a-58cb-b371-a297b73af4ec.html

WSP

2012 Aéroport de Toronto Billy Bishop. *Airport Master Plan*. Consulté à : https://www.billybishopairport.com/wp-content/uploads/2023/04/BBTCA-2012-Master-Plan-112814_1.pdf

Normes et ressources provinciales :

Gouvernement de l'Ontario :

Règl. de l'Ont. 9/06 : Critères permettant d'établir la valeur ou le caractère d'un bien sur le plan du patrimoine culturel en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Consulté à : <https://www.ontario.ca/lois/reglement/060009>

Gouvernement de l'Ontario, 2019 :

Loi sur le patrimoine de l'Ontario. L.R.O. 1990, ch. O.18. Consulté à : <https://www.ontario.ca/lois/loi/90o18>

Gouvernement de l'Ontario, 2019 :

Loi sur l'aménagement du territoire. L.R.O. 1990, ch. P.13. Consulté à : <https://www.ontario.ca/lois/loi/90p13>

Gouvernement de l'Ontario, 2024 :

Déclaration provinciale sur la planification. Consulté à : <https://www.ontario.ca/fr/page/declaration-provinciale-sur-la-planification-2024>

Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme, 1992 :

Guideline for Preparing the Cultural Heritage Resource Component of Environmental Assessments.

Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme, 2006 :

Série Protégeons le patrimoine ontarien. <https://www.ontario.ca/fr/page/serie-protegeons-le-patrimoine-ontarien>

Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme, 2007 :

Heritage Conservation Principles for Land Use Planning. Consulté à : http://www.mtc.gov.on.ca/en/publications/InfoSheet_Principles_Land_use_Planning.pdf

Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme, 2024 :

Sample Tables and Language for "Cultural Heritage Report: Existing Conditions and Preliminary Impact Assessment" and Environmental Assessment Reports for Proponents and their Consultants

Annexe A

**Désignation patrimoniale fédérale du Lieu
historique national du Canada de l'Aérogare de
l'île de Toronto**





[Accueil](#) > [Annuaire des désignations patrimoniales fédérales](#) > Le répertoire des désignations d'importance historique nationale

Lieu historique national du Canada de l'Aérogare-de-l'Île-de-Toronto

Toronto (Ontario)



Vue générale

© Parks Canada Agency / Agence Parcs Canada.



Adresse : Toronto (Ontario)

Loi habilitante : *Loi sur les lieux et monuments historiques* (L.R.C. (1985), ch. H-4)

Date de désignation : 1989-06-22

Dates : 1938 à 1939 (Construction)

Événement, Personne,

Organisation : E.L. Cousins, Toronto Harbour Commission (Architecte)
J. Gladwin Hedges, Toronto Harbour Commission (Architecte)
Toronto Harbour Commission (Constructeur)

Autre(s) nom(s) : Aérogare de l'île de Toronto (Nom de la désignation)
Édifice de l'administration (Nom de la plaque)

**Numéro du rapport
de recherche :** 1989-053

| Plaques

Plaque existante : Toronto (Ontario)

Cet édifice est l'une des rares aérogares remontant au début du transport aérien régulier de passagers. Il fut construit en 1938-1939 par la Commission du havre de Toronto pour desservir l'aéroport de Toronto Island, créé sous le nom de Port George VI. Son plan, axé sur l'efficacité, centralisait les services des passagers, des bagages et du contrôle de la circulation aérienne à proximité de la piste. L'accent horizontal de sa composition, la projection de sa tour de contrôle au-dessus de l'aire centrale et son attrayant aménagement extérieur sont typiques des aérogares bâties avant l'apparition des avions à réaction.

Description du lieu patrimonial

Le lieu historique national du Canada de l'Aérogare-de-l'Île-de-Toronto, construit en 1938-1939, comprend un édifice en bois de deux étages avec une tour de contrôle centrale. Elle est située à l'extrémité ouest des îles de Toronto, de l'autre côté d'un canal étroit, par rapport au centre-ville de Toronto. L'édifice, qui fait partie d'un aéroport en exploitation, est entouré de pistes, de hangars et d'autres édifices de soutien. La reconnaissance officielle concerne l'édifice sur son tracé.

Valeur patrimoniale

L'aérogare de l'île de Toronto a été désignée lieu historique national du Canada en 1989 du fait : qu'elle est un exemple rare des constructions d'aérogares dans les premières années des transports aériens de passagers; que, devant être efficace, elle centralisait les passagers, les bagages et les services de contrôle de la circulation aérienne dans un édifice proche et bien en vue des pistes.

Conçue et construite par la Toronto Harbour Commission en 1938-1939, l'aérogare de l'île de Toronto faisait partie du premier groupe d'aérogares financées et approuvées par le ministère des Transports tout nouvellement créé comme une partie du programme de développement du Trans-Canada Airway, financé par l'État. Elle est l'une des toutes premières aérogares qui existe encore et la plus vieille de ce type toujours en exploitation au Canada.

L'aérogare de l'île de Toronto est typique des premières installations aéroportuaires dans son plan linéaire, sa masse, son orientation et la combinaison de fonctions multiples sous un même toit. Sa masse rectangulaire basse, son fenêtrage et ses éléments décoratifs minimaux révèlent l'influence du mouvement moderne. L'aérogare offre des installations pour les passagers et les bagages (y compris un service aéropostal, des bureaux de douanes et d'immigration), et abrite le contrôle de la circulation aérienne et l'administration aéroportuaire. Sa conception et son orientation permettent aux passagers comme au personnel de contrôle de l'aérogare d'avoir une vue dégagée des pistes d'atterrissage. Son plan axial facilite la circulation des passagers et des bagages par l'aérogare et entre le transport aérien et les traversiers.

Source : Procès-verbal de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada de novembre 1989.

Éléments caractéristiques

Voici les principales caractéristiques qui contribuent au caractère patrimonial de l'aérogare de l'île de Toronto : sa masse rectangulaire de deux étages, typique des aérogares des années 1930, avec une composition symétrique, y compris la partie centrale de deux étages surmontée d'une tour de contrôle au centre en saillie, et flanquée de deux ailes latérales de plain-pied; les caractéristiques des édifices publics des années 1930, y compris son toit plat, sa corniche en saillie et ses porches d'entrée à colonnes; des caractéristiques qui démontrent l'influence du mouvement moderne, y compris sa masse horizontale, ses larges fenêtres en verre laminé et ses éléments architecturaux minimaux; sa tour de contrôle centrale en saillie, y compris son emplacement et sa masse; son bardage à clin; ses finitions intérieures d'origine et les traces de la fusion des installations physiques pour les passagers, les bagages et le contrôle de la navigation aérienne sous un même toit; l'évidence de l'approche linéaire pour l'aménagement de l'espace, y compris l'emplacement le long de l'édifice adjacent aux pistes, avec les installations pour les voyageurs et les bagages au rez-de-chaussée, et les bureaux de contrôle et les bureaux administratifs au deuxième étage; les traces de l'aménagement axial d'origine de l'espace du rez-de-chaussée, y compris un hall de réception central qui abrite des comptoirs de vente de billets, et des ailes latérales pour les toilettes, la salle du courrier, et la zone et les bureaux des douanes; les traces des voies d'accès originales qui permettent le passage direct des passagers des pistes à l'aérogare par un couloir central; la vue imprenable sur les pistes d'atterrissage depuis le rez-de-chaussée, le deuxième étage et la tour de contrôle; la proximité des pistes et des autres édifices anciens de l'aérogare et la relation linéaire entre ces lieux; la relation étroite avec le traversier qui relie l'aérogare au centre-ville de Toronto.

Annexe B

Liste de contrôle du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme : Critères d'évaluation relatifs à la présence éventuelle de ressources du patrimoine bâti et de paysages du patrimoine culturel

**Critères d'évaluation relatifs à la
présence éventuelle de ressources du
patrimoine bâti et de paysages du
patrimoine culturel****Une liste de vérification pour les non-
spécialistes****L'objectif de la liste de vérification est de déterminer :**

- si le bien ou la zone du projet :
 - est un bien patrimonial reconnu;
 - peut présenter une valeur sur le plan du patrimoine culturel;
- toutes les zones susceptibles d'être touchées par les activités du projet, notamment :
 - la zone principale du projet;
 - le dépôt provisoire;
 - les zones de rassemblement et de travail;
 - les routes et les déviations temporaires.

Exemples de processus figurant dans cette liste de vérification :

- *la Loi sur l'aménagement du territoire;*
- *la Loi sur les évaluations environnementales;*
- *la Loi sur les ressources en agrégats;*
- *la Loi sur le patrimoine de l'Ontario – Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario.*

Rapport d'évaluation sur le plan du patrimoine culturel (REPC)

Si vous n'êtes pas sûr(e) d'avoir la réponse à une ou plusieurs questions de la liste de vérification, vous pouvez faire appel à une personne compétente (ou plusieurs) (voir page 5 pour les définitions) qui établira un Rapport d'évaluation sur le plan du patrimoine culturel (REPC).

Le REPC vous aidera à :

- déterminer, évaluer et protéger les ressources patrimoniales culturelles situées sur le lieu de votre bien ou dans la zone de votre projet;
- réduire les retards et les risques qui pourraient nuire au projet.

Autres listes de vérification

Veuillez utiliser une liste de vérification distincte pour votre projet, si :

- vous cherchez à obtenir une autorisation de projet d'énergie renouvelable en vertu du Règlement de l'Ontario 359/09 – [liste de vérification distincte](#);
- votre évaluation environnementale de portée générale répond à un critère d'examen (tel que mentionné dans la question n° 1).

Veuillez consulter les pages d'instructions pour obtenir de plus amples renseignements et pour vous aider à remplir le présent formulaire.

Nom du projet ou du bien

Aire de sécurité d'extrémité de piste de l'aéroport Billy Bishop de Toronto

Emplacement du projet ou du bien (municipalité de palier supérieur/inférieur ou municipalité à palier unique)

Ville de Toronto

Nom du promoteur

PortsToronto

Coordonnées du promoteur

Questions relatives à l'examen

1. Existe-t-il une liste de vérification, une méthodologie ou un processus d'examen préalablement approuvé? Oui ☐ Non ☒

Si la réponse est **Oui**, veuillez suivre la liste de vérification, la méthodologie ou le processus d'examen préalablement approuvé.

Si la réponse est **Non**, veuillez passer à la question n° 2.

Partie A : Examen de la valeur connue (ou reconnue) sur le plan du patrimoine culturel

2. Le bien (ou la zone du projet) a-t-il déjà été évalué et jugé **sans** valeur sur le plan du patrimoine culturel? Oui ☐ Non ☒

Si la réponse est **Oui**, **ne** remplissez **pas** le reste de la liste de vérification.

Le promoteur, le propriétaire du bien ou la personne détenant le pouvoir d'approbation devra :

- résumer l'évaluation réalisée précédemment;
- ajouter la présente liste de vérification au dossier du projet, avec les documents appropriés prouvant qu'une évaluation a bien eu lieu en matière de patrimoine culturel.

Le résumé et les documents appropriés peuvent être :

- soumis dans le cadre d'une exigence du rapport;
- tenus à jour par le propriétaire du bien, le promoteur ou la personne détenant le pouvoir d'approbation.

Si la réponse est **Non**, veuillez passer à la question n° 3.

3. Le bien (ou la zone du projet) est-il : Oui Non

a. identifié, désigné ou autrement protégé en vertu de la <i>Loi sur le patrimoine de l'Ontario</i> en raison de sa valeur sur le plan du patrimoine culturel?	☒	☐
b. un lieu historique national (ou fait-il partie d'un tel lieu)?	☒	☐
c. désigné en vertu de la <i>Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales</i> ?	☐	☒
d. désigné en vertu de la <i>Loi sur la protection des phares patrimoniaux</i> ?	☐	☒
e. reconnu comme étant un édifice fédéral à valeur patrimoniale par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEEFP)?	☐	☒
f. situé dans l'enceinte d'un site du patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO)?	☐	☒

Si vous avez répondu **Oui** à l'une des questions ci-dessus, vous devez faire appel à une personne compétente (ou plusieurs) qui établira :

- un Rapport d'évaluation sur le plan du patrimoine culturel, si aucune déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel n'a été préalablement préparée ou si celle-ci doit faire l'objet d'une mise à jour.

Si une déclaration de valeur sur le plan du patrimoine culturel a été préalablement préparée, et si des modifications ou des ajouts sont proposés, vous devez faire appel à une personne compétente (ou plusieurs) qui réalisera :

- une évaluation des répercussions sur le patrimoine – le rapport évaluera et évitera, éliminera ou réduira les répercussions.

Partie B : Examen de la valeur potentielle sur le plan du patrimoine culturel

	Oui	Non
4. Est-ce que le bien (ou la zone du projet) contient une parcelle de terre :		
a. sur laquelle se trouve une plaque commémorative ou explicative municipale, provinciale ou fédérale?	☐	☐
b. qui possède ou qui jouxte un lieu de sépulture ou un cimetière connu?	☐	☐
c. qui se trouve dans le bassin hydrographique d'une rivière du patrimoine canadien?	☐	☐
d. qui comporte des bâtiments ou des structures de 40 ans ou plus?	☐	☐

Partie C : Autres facteurs

	Oui	Non
5. Existe-t-il des éléments ou des documents locaux ou autochtones qui suggèrent que le bien (ou la zone du projet) :		
a. est un point d'intérêt pour la communauté locale ou contient une structure ou un site qui contribue à définir le caractère de la région?	☐	☐
b. possède un lien spécial avec une communauté, une personne ou un événement historique?	☐	☐
c. contient ou fait partie d'un paysage du patrimoine culturel?	☐	☐

Si vous avez répondu **Oui** à au moins une des questions ci-dessus (parties B et C), il est possible que votre bien ou que la zone de votre projet contienne des ressources patrimoniales culturelles.

Vous devez faire appel à une personne compétente (ou plusieurs) qui établira :

- un Rapport d'évaluation sur le plan du patrimoine culturel (REPC).

Si le bien présente une valeur sur le plan du patrimoine culturel et que des modifications ou des ajouts sont proposés, vous devez faire appel à une personne compétente (ou plusieurs) qui réalisera :

- une évaluation des répercussions sur le patrimoine – le rapport évaluera et évitera, éliminera ou réduira les répercussions.

Si vous avez répondu **Non** à toutes les questions ci-dessus, il est peu probable que votre bien contienne un patrimoine bâti ou un paysage du patrimoine culturel.

Le promoteur, le propriétaire du bien ou la personne détenant le pouvoir d'approbation devra :

- résumer les conclusions;
- ajouter la présente liste de vérification au dossier du projet, ainsi que les

documents appropriés.

Le résumé et les documents appropriés peuvent être :

- soumis dans le cadre d'une exigence du rapport, p. ex. selon les processus établis en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* ou de la *Loi sur l'aménagement du territoire*;
- tenus à jour par le propriétaire du bien, le promoteur ou la personne détenant le pouvoir d'approbation.

Veuillez préparer les éléments suivants pour pouvoir répondre aux questions d'examen ci-après :

- une carte montrant clairement l'emplacement et les limites du bien ou de la zone du projet;
 - il faut qu'elle soit à grande échelle et à petite échelle et qu'elle indique le nom des comtés afin de mettre les choses en contexte;
- l'adresse municipale de chaque bien situé dans la zone du projet;
- le numéro du/des terrain(s), de la/des concession(s) et de la/des parcelle(s) de chaque bien situé dans la zone du projet.

Pour de plus amples renseignements, consultez [Protégeons le patrimoine ontarien](http://www.mtc.gov.on.ca/en/heritage/heritage_s_g.shtml) ou les [Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario](http://www.mtc.gov.on.ca/en/heritage/heritage_s_g.shtml). http://www.mtc.gov.on.ca/en/heritage/heritage_s_g.shtml

Dans le présent contexte, les définitions suivantes s'appliquent :

- **Personnes compétentes** : s'entend de personnes – ingénieurs, architectes, archéologues professionnels, etc. – possédant une expérience pertinente et récente de la conservation de ressources patrimoniales culturelles.
- **Promoteur** : personne, organisme, groupe ou organisation qui réalise ou se propose de réaliser une entreprise, ou qui est propriétaire ou est responsable d'une entreprise ou de la gestion ou du contrôle de celle-ci.

1. Existe-t-il une liste de vérification, une méthodologie ou un processus d'examen préalablement approuvé? Il est possible qu'une liste de vérification, qu'une méthodologie ou qu'un processus d'examen soit déjà prévu pour déterminer la présence de ressources patrimoniales culturelles, notamment :

- une liste de vérification, une méthodologie ou un processus d'examen approuvé par une municipalité;
- un processus d'évaluation environnementale, p. ex. une liste de vérification pour les ponts municipaux;
- une liste de vérification, une méthodologie ou un processus d'examen approuvé par le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport (MTCS), conformément aux [Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario](#) [section B.2.1]

Partie A : Examen de la valeur connue (ou reconnue) sur le plan du patrimoine culturel

2. Le bien (ou la zone du projet) a-t-il déjà été évalué et jugé sans valeur sur le plan du patrimoine culturel?

Répondez « oui » à cette question si toutes les affirmations suivantes sont exactes :

Un bien peut être jugé sans valeur sur le plan du patrimoine culturel si :

- il a fait l'objet d'un Rapport d'évaluation sur le plan du patrimoine culturel (REPC) – ou d'un document équivalent – préparé avec l'aide d'une personne compétente, et il a été jugé sans valeur sur le plan du patrimoine culturel, et/ou
- le comité municipal du patrimoine a évalué la valeur ou le caractère du bien sur le plan du patrimoine culturel et a déterminé que le bien n'avait pas de valeur ou de caractère sur le plan du patrimoine culturel.

Il est possible qu'un bien fasse l'objet d'une nouvelle évaluation, si :

- il existe une preuve que les attributs patrimoniaux peuvent avoir changé;
- de nouveaux renseignements sont disponibles;
- la déclaration existante de la valeur ou du caractère sur le plan du patrimoine culturel ne fournit pas les renseignements nécessaires pour gérer le bien;

- comme l'évaluation a été entreprise après 2005, elle n'a pas été réalisée selon les critères des Règlements 9/06 et 10/06.

Remarque : les ministères et les organismes publics de l'Ontario [prescrits en vertu du Règlement 157/10] doivent continuer à utiliser leurs propres processus d'évaluation, jusqu'à ce que le processus d'évaluation exigé en vertu de la partie B.2. des Normes et lignes directrices relatives à la conservation des biens à valeur patrimoniale de l'Ontario ait été mis au point et approuvé par le MTCS.

Afin de déterminer si votre bien ou la zone de votre projet a fait l'objet d'une évaluation, communiquez avec :

- la personne détenant le pouvoir d'approbation;
- le promoteur;

3a. Est-ce que le bien (ou la zone du projet) est identifié, désigné ou autrement protégé en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* en raison de sa valeur sur le plan du patrimoine culturel, par exemple :

i. désigné en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* :

- individuellement (partie IV);
- appartenant à un district de conservation du patrimoine (partie V).

Désignation individuelle – Partie IV

Il s'agit d'un bien désigné :

- par un règlement municipal comme ayant une valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel [article 29 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*];
- par arrêté du ministre du Tourisme, de la Culture et du Sport comme ayant une valeur ou un caractère d'intérêt provincial sur le plan du patrimoine culturel [article 34.5]. **Remarque :** jusqu'ici, aucun bien n'a été désigné par le ministre.

District de conservation du patrimoine – Partie V

Il s'agit d'un bien ou d'une zone de projet situé dans une zone désignée par règlement municipal comme un district de conservation du patrimoine [article 41 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*].

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les parties IV et V, veuillez communiquer avec :

- le secrétaire municipal;
- la [Fiducie du patrimoine ontarien](#);
- le bureau d'enregistrement local (pour effectuer une recherche de titre).

ii. fait l'objet d'un accord, d'un engagement ou d'une entente de servitude conclu en vertu des parties II ou IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Un accord, un engagement ou une entente de servitude est généralement conclu entre le propriétaire d'un bien et un organisme de conservation ou un ordre de gouvernement, et figure habituellement sur le titre. Un accord vise principalement :

L'objectif principal de l'accord est de :

- à préserver, à conserver et à maintenir une ressource patrimoniale culturelle;
- à empêcher sa destruction, sa démolition ou sa disparition. Pour obtenir de plus amples renseignements,

veuillez communiquer avec :

- la [Fiducie du patrimoine ontarien](#) – pour un accord, un engagement ou une entente de servitude [alinéa 10 (1) (c) de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*];
 - le secrétaire municipal – pour un bien qui fait l'objet d'une servitude ou d'un engagement [article 37 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*];
 - le bureau d'enregistrement local (pour effectuer une recherche de titre).
-

iii. est inscrit dans un registre contenant les biens patrimoniaux entretenus

Les registres municipaux contiennent la liste officielle des biens patrimoniaux culturels que l'on considère comme étant importants pour une collectivité.

Ils comprennent :

- tous les biens désignés en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (parties IV ou V);
- les biens qui n'ont pas été désignés officiellement, mais qui présentent une valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel pour la communauté.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

- le secrétaire municipal;
 - le personnel municipal responsable de la planification du patrimoine;
 - le comité municipal du patrimoine.
-

iv. fait l'objet d'un avis :

- d'intention de désigner (en vertu de la partie IV de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*);
- de règlement portant sur une zone d'étude d'un district de conservation du patrimoine (en vertu de la partie V de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*).

Un bien qui fait l'objet d'un **avis d'intention de désigner** en tant que bien de valeur ou de caractère sur le plan du patrimoine culturel, et l'avis est conforme à :

- l'article 29 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*;
- l'article 34.6 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*; **Remarque** : jusqu'ici, le seul bien concerné est l'auberge Meldrum Bay sur l'île Manitoulin. [article 34.6]

Une zone désignée par règlement municipal en vertu de l'article 40.1 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* comme étant une **zone d'étude d'un district de conservation du patrimoine**.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

- le secrétaire municipal, s'il s'agit d'un bien qui fait l'objet d'un avis d'intention [articles 29 et 40.1].
 - la [Fiducie du patrimoine ontarien](#);
-

v. fait partie de la liste des biens patrimoniaux provinciaux du ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport

Les biens patrimoniaux provinciaux sont des biens qui présentent une valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel, et qui appartiennent au gouvernement de l'Ontario ou qui sont contrôlés par ce dernier.

Le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport (MTCS) gère une liste contenant tous les biens patrimoniaux provinciaux à partir des renseignements fournis par les ministères et par les organismes publics prescrits. Au fur et à mesure que des biens sont identifiés, le MTCS les ajoute à la liste des biens patrimoniaux provinciaux.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le registraire du MTCS à l'adresse registrar@ontario.ca.

3b. Le bien (ou la zone du projet) est-il un lieu historique national (ou fait-il partie d'un tel lieu)?

Les lieux historiques nationaux sont des biens ou des districts d'importance historique nationale qui sont désignés par le ministre fédéral de l'Environnement, en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, d'après les conseils de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le [site Web des lieux historiques nationaux](#).

3c. Le bien (ou la zone du projet) est-il désigné en vertu de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*?

La *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales* assure la protection des gares ferroviaires patrimoniales qui appartiennent à une compagnie ferroviaire de juridiction fédérale. Les gares ferroviaires désignées qui n'appartiennent plus au gouvernement fédéral peuvent continuer à détenir une valeur sur le plan du patrimoine culturel.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le [Répertoire des gares ferroviaires patrimoniales désignées](#).

3d. Le bien (ou la zone du projet) est-il désigné en vertu de la *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*?

La *Loi sur la protection des phares patrimoniaux* vise à préserver les phares canadiens importants sur le plan historique. La Loi établit un processus public de nomination et comprend des normes de conservation de bâtiments patrimoniaux pour les phares officiellement désignés.

3e. Le bien (ou la zone du projet) est-il reconnu comme étant un édifice fédéral à valeur patrimoniale par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine?

Le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEEFP) a pour rôle d'aider le gouvernement fédéral à protéger ses bâtiments patrimoniaux. La politique s'applique à tous les ministères du gouvernement fédéral qui administrent des biens immobiliers, mais elle ne s'applique pas aux sociétés d'État fédérales.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le [Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine](#).

Consultez l'[annuaire des désignations patrimoniales fédérales](#).

3f. Le bien (ou la zone du projet) est-il situé dans l'enceinte d'un site du patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO)?

Un site du patrimoine mondial de l'UNESCO est un endroit qui possède, selon l'UNESCO, une valeur universelle exceptionnelle pour l'humanité en vertu de la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel. Pour pouvoir conserver son statut de site du patrimoine mondial, chaque site doit maintenir ses traits caractéristiques.

À l'heure actuelle, le canal Rideau est le seul site du patrimoine mondial en Ontario.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le [site Web de Parcs Canada portant sur les sites du patrimoine](#).

Partie B : Examen de la valeur potentielle sur le plan du patrimoine culturel

4a. Est-ce que le bien (ou la zone du projet) contient une parcelle de terre sur laquelle se trouve une plaque commémorative ou explicative municipale, provinciale ou fédérale?

On reconnaît souvent les ressources patrimoniales par la présence de plaques ou de marqueurs officiels.

Les plaques sont préparées par :

- les municipalités;
- les ministères ou les organismes provinciaux;
- les ministères ou les organismes fédéraux;
- les organismes locaux non gouvernementaux ou sans but lucratif.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

- les [comités municipaux du patrimoine](#) ou les organismes locaux de mise en valeur du patrimoine, pour connaître l'emplacement des plaques dans la collectivité;
- la Société historique de l'Ontario pour consulter son [répertoire lié au patrimoine](#) (uniquement en anglais), afin d'obtenir la liste des sociétés historiques et des organismes patrimoniaux;
- la Fiducie du patrimoine ontarien, pour consulter la [liste des plaques](#) commémorant l'histoire de l'Ontario;
- la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, pour consulter la [liste des plaques](#) commémorant l'histoire du Canada

4b. Est-ce que le bien (ou la zone du projet) contient une parcelle de terre qui possède ou qui jouxte un lieu de sépulture ou un cimetière connu?

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des cimetières et des lieux de sépulture, consultez :

- la [base de données des cimetières enregistrés](#) de l'Unité de la réglementation des cimetières du ministère des services aux consommateurs de l'Ontario;
- le [registre des cimetières de l'Ontario](#) qui existent encore ou qui n'existent plus (uniquement en anglais) établi par l'Ontario Genealogical Society (OGS) (cairns, parcelles familiales et registres des sépultures);
- le projet d'atlas numérique des comtés canadiens, pour [localiser les premiers cimetières](#).

Dans le présent contexte, « qui jouxte » signifie « contigu à », ou tout autre sens défini dans un plan municipal officiel.

4c. Est-ce que le bien (ou la zone du projet) contient une parcelle de terre qui se trouve dans le bassin hydrographique

Le Réseau des rivières du patrimoine canadien est un programme national de conservation des rivières qui vise à promouvoir, à protéger et à améliorer les beaux éléments du patrimoine fluvial du Canada.

Les rivières du patrimoine canadien doivent avoir des valeurs naturelles, culturelles ou récréatives exceptionnelles et bénéficier d'un appui solide du public.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le [Réseau des rivières du patrimoine canadien](#).

Pour toute question au sujet des limites des bassins hydrographiques, veuillez communiquer avec :

- votre office de protection de la nature;
- le personnel municipal.

4d. Est-ce que le bien (ou la zone du projet) contient une parcelle de terre qui comporte des bâtiments ou des structures de 40 ans ou plus?

La règle approximative des 40 ans permet généralement de déterminer si un site présente une valeur sur le plan du patrimoine culturel. On évalue l'âge approximatif d'un bâtiment ou d'une structure à l'aide :

- de l'histoire du développement de la zone;
- des cartes d'assurance incendie;
- du style architectural;
- des méthodes de construction.

Les propriétaires peuvent également disposer de renseignements permettant de déterminer l'âge des bâtiments ou des structures présentes sur le lieu de leur bien. La municipalité, le bureau d'enregistrement local ou la bibliothèque peuvent aussi détenir des renseignements au sujet du bien.

Remarque : les bâtiments de 40 ans et plus ne présentent pas forcément de valeur ou de caractère sur le plan du patrimoine culturel; leur âge accroît simplement cette possibilité.

Un bâtiment ou une structure peut être :

- une structure résidentielle;
- un bâtiment agricole ou une dépendance;
- un bâtiment industriel, commercial ou institutionnel;
- un vestige ou une ruine;
- un ouvrage de génie civil comme un pont, un canal, un barrage, etc.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'âge des bâtiments et des biens, consultez le guide Protégeons le patrimoine ontarien intitulé

http://www.mtc.gov.on.ca/en/publications/Heritage_Tool_Kit_HPE_Eng.pdf L'évaluation des biens patrimoniaux.

Partie C : Autres facteurs

5a. Existe-t-il des éléments ou des documents locaux ou autochtones qui suggèrent que le bien (ou la zone du projet) est un point d'intérêt pour la communauté locale ou contient une structure ou un site qui contribue à définir le caractère de la région?

Les connaissances locales ou autochtones peuvent révéler que l'emplacement du projet se trouve sur une parcelle de terre possédant d'éventuels points d'intérêt ou des structures et lieux caractéristiques, par exemple :

- les bâtiments ou les particularités du paysage accessibles au public ou facilement visibles et généralement connus;
- les ensembles d'immeubles;
- les monuments;
- les ruines.

5b. Existe-t-il des éléments ou des documents locaux ou autochtones qui suggèrent que le bien (ou la zone du projet) possède un lien spécial avec une communauté, une personne ou un événement historique?

Les connaissances locales ou autochtones peuvent révéler que l'emplacement du projet se trouve sur une parcelle de terre qui possède un lien spécial avec une communauté, une personne ou un événement d'importance historique, par exemple :

- un site autochtone sacré;

Error! Reference source not found.

Error! Reference source not found.

Error! Reference source not found.

- un territoire traditionnel;
- un champ de bataille;
- le berceau d'une personne importante pour la communauté.

5c. Existe-t-il des éléments ou des documents locaux ou autochtones qui suggèrent que le bien (ou la zone du projet) contient ou fait partie d'un paysage du patrimoine culturel?

Les paysages (qui peuvent comprendre une combinaison de ressources archéologiques, de ressources du patrimoine bâti et d'éléments du paysage) peuvent présenter une valeur ou un caractère sur le plan du patrimoine culturel pour la communauté.

Par exemple, un sentier autochtone, une route historique ou un couloir ferroviaire peut avoir servi de voie majeure de transport ou de commerce et avoir joué un rôle clé dans le peuplement d'une région. Les parcs, les jardins aménagés ou les formes de relief uniques comme les cascades, les parois rocheuses, les cavernes ou les monticules sont des endroits qui peuvent être liés à un événement, à un groupe ou à une croyance en particulier.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des questions 5.a., 5.b. et 5.c., veuillez communiquer avec :

- les Anciens des communautés autochtones ou les chercheurs communautaires qui pourraient détenir des renseignements sur la présence éventuelle de ressources patrimoniales culturelles. Veuillez noter que les connaissances traditionnelles autochtones peuvent être considérées comme étant de nature sensible.
- [les comités municipaux du patrimoine](#) ou les organismes locaux de mise en valeur du patrimoine;
- la Société historique de l'Ontario pour consulter son [répertoire lié au patrimoine](#) (uniquement en anglais), afin d'obtenir la liste des sociétés historiques et des organismes patrimoniaux de la province.

En effectuant des recherches sur Internet, vous pouvez également trouver des ressources utiles, notamment :

- des cartes historiques;
- des randonnées pédestres historiques;
- des plans municipaux de gestion du patrimoine;
- des études du paysage du patrimoine culturel;
- des plans municipaux culturels.

Pour obtenir des renseignements au sujet des sentiers, consultez le site des [Ontario Trails](#) (uniquement en anglais).

Annexe C

Principales qualifications

Liam Ryan, MES, MCIP, RPP, ACECP/Planificateur de la conservation du patrimoine culturel/Rédacteur de rapports et chercheur. Liam Ryan est titulaire d'une maîtrise en études environnementales : planification avec spécialisation en planification urbaine et régionale et en planification patrimoniale de l'Université York. Il est actuellement planificateur professionnel agréé (RPP) et membre de l'Association canadienne d'experts-conseils du patrimoine (ACECP). En tant que planificateur du patrimoine culturel chez AECOM, Liam Ryan offre son expertise en matière d'examen des politiques patrimoniales pour les clients des secteurs public et privé. Il a accumulé des expériences pratiques et a assuré la gestion de projets de planification du patrimoine, notamment de nombreuses évaluations de répercussions sur le patrimoine, des plans de conservation et a contribué un examen des politiques pour une étude de district de conservation du patrimoine, actuellement en cours. Liam Ryan, en tant que planificateur du patrimoine dévoué, a également contribué à la production de rapports d'évaluation du patrimoine culturel et de rapports sur le patrimoine culturel pour les intervenants municipaux, ainsi qu'à de grands projets d'infrastructure pour des clients tels que Metrolinx et le ministère des Transports de l'Ontario. Il produit des résultats à la satisfaction du promoteur du développement et de la communauté du patrimoine culturel.

Adria Grant, MA, ACECP/Responsable technique de l'archéologie et du patrimoine. Adria Grant est une spécialiste du patrimoine culturel et une archéologue professionnelle qui œuvre dans le domaine de la gestion des ressources culturelles depuis 1999, se spécialisant dans les étapes 1 à 4 des évaluations archéologiques et les évaluations du patrimoine culturel pour les gouvernements provincial et fédéral, les sociétés municipales et les organisations du secteur privé. Adria est une gestionnaire de projet chevronnée qui a suivi une formation officielle en gestion de projet avec le Project Management Institute (PMI) ainsi que des cours complets et rigoureux de gestion de projet propres à l'entreprise pendant son emploi chez Golder Associates, Stantec et AECOM. Adria applique constamment les connaissances, les outils et les techniques des pratiques de gestion de projet au domaine archéologique, en simplifiant les processus et les procédures pour atteindre les objectifs du client. Adria possède une vaste expérience de travail avec les planificateurs municipaux du patrimoine dans le cadre des activités d'aménagement et a la capacité de fournir des conseils techniques judicieux aux promoteurs sur le processus patrimonial en Ontario.

Adria est membre de l'Association canadienne d'experts-conseils du patrimoine (ACECP), agréée par le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme de l'Ontario (P131), et de l'Association des archéologues professionnels de l'Ontario (APA). En plus de ses adhésions professionnelles, Adria participe activement aux activités de l'Association canadienne d'archéologie et de la Société d'archéologie de l'Ontario. Elle est active et bien connue au sein des communautés patrimoniales et archéologiques. Elle est actuellement responsable technique de la gestion des ressources culturelles et du patrimoine au Canada, ainsi que de l'équipe des ressources culturelles nord-américaines d'AECOM.