

***Le secteur Assomption-Sud - Longue-Pointe :
Condamné à la médiocrité?***

***Mémoire d'opinion déposé à la commission d'étude du document
Écoparc industriel de la Grande-Prairie***

Avril 2019

par François Caron B.Sc.

Audiences de l'OCPM 12 mars au 24 avril 2019

**À la mémoire de
Mr Philippe Côté, Ph.D.,
artiste
1957-2011**

Lexiques des acronymes
Secteur Assomption Sud-Longue-Pointe (SASLP)
Sous-Secteur Assomption Sud Dickson (ASD)
Administration portuaire de Montréal (APM)
Avenue (av)
Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (M-H-M)(l'Arrondissement)
Boulevard (bd)
Canadian Steel Foundries (CSF)
Cité de la Logistique (CdL)
Hydro-Québec Distribution (HQ)
Loi sur la qualité de l'environnement. (LQE)
Longue-Pointe (Lg-Pte)
Ministère de l'Environnement du Québec (MDDELCC)
Ministère des Transports du Québec (MTQ)
Montreal Locomotive Works (MLW)
Plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA)
Programme particulier d'urbanisme (PPU)
Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal (SADAM)
Shawinigan Water and Power Company (SWPC)
Ville de Montréal (la Ville)

Notes liminaires

Le masculin est utilisé lorsque requis pour alléger le texte.

Des crochets [] ont été utilisés pour rationaliser le sens des citations du texte. Des parenthèses () ont été utilisées pour écourter le texte des citations sans devoir en changer le sens.

Le texte a été écrit en conjonction avec les références lues, retranscrites ou reproduites; la bibliographie qui suit cette partie de mémoire donnera les indications générales du rendu des documents consultés ou survolés.

Présentation du rédacteur de cette partie de mémoire :

Natif de la paroisse de la Nativité-de-la-Très-Sainte-Vierge-d'Hochelaga, François Caron est un citoyen engagé depuis près de 30 ans dans l'observation du monde politique fédéral, national et municipal et de ses décisions, politiques, programmes et projets dans les domaines de l'écologie, de l'environnement, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la critique de ses projets et réalisations qui ne vont pas dans le sens souhaité d'une société qui tend vers le développement durable, le respect de l'écologie et l'aménagement raisonné de l'environnement et du territoire pour ce faire.

Diplômé en sciences économiques, spécialisation en analyse, et en sciences de l'environnement, il s'est impliqué, malgré sa vie quotidienne de citoyen lambda, dans la rédaction de mémoires d'opinion, critiques mais constructifs, sur les projets de politique nationale de l'eau (2000), le projet de modernisation de la rue Notre-Dame (2001-2002), du pont à péage de l'autoroute 25 (2005), sur l'industrie des gaz de schiste au Québec (2010), sur le projet d'oléoduc Energy East de Trans-Canada Pipe-Lines auprès du BAPE et de l'ONE (2015-2016), et une intervention écrite auprès du ministre des Ressources naturelles du Québec au sujet des projets de publications de règlements sur l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures en milieu terrestre et hydrique (printemps-été 2018), et une contribution écrite en commentaires sur la consultation en marge du projet Des Faubourgs, pilotée par l'OCPM (avril 2019).

Il appuie et soutient symboliquement tous les combats qui vont dans le sens d'une meilleure qualité de vie en ville, à la campagne et en région, ces derniers respectant une approche en écologie, en aménagement du territoire et en préservation du patrimoine naturel et culturel, comme par exemple les pressions populaires pour le rejet du projet de centrale électrique au gaz du Suroît, en 2004, l'opposition au projet subséquent du gouvernement de modernisation de la rue Notre-Dame en autoroute en tranchée (2005), celles qui ont mené à l'abandon du projet de dépôt de gaz Rabaska (2007-2012), et maintenant celles qui ont lieu en cours, et qui devraient mener, selon toute vraisemblance, au rejet des projets GazoduQ et GNL-Québec, et celles liées au rejet de l'exploration et l'exploitation des gaz de schiste dans la région de Lotbinière, plus spécifiquement dans le voisinage de la réserve écologique Lionel-Cinq-Mars et de la Forêt seigneuriale du Domaine Joly-de-Lotbinière.

Monsieur Caron a eu le concours plaisant de monsieur Daniel Vanier, biologiste de formation, et résident de longue date du quartier Hochelaga-Maisonneuve pour réaliser ce mémoire.

Prise de position préliminaire :

Bien que le document de présentation de la Ville établit certains constats sur lesquels nous tombons d'accord (nécessité de repenser proactivement le redéveloppement du secteur, intégrer des notions d'aménagement qui découlent des principes de développement durable et d'économie verte, mise en place des meilleures pratiques d'aménagement territorial et urbain assurant la mixité harmonieuse des usages, entre autres), le parti pris d'aménagement ne fait pas de place d'emblée à l'intégration des espaces verts. En ce sens, nous appuyons sans réserve les doléances de la «Coalition Sauvons le ruisseau Molson», tel que déclaré dans leur «Manifeste pour la sauvegarde du Ruisseau Molson» de 2017, dans sa vision d'avenir du développement d'un Parc du ruisseau de la Grande-Prairie évoquée dans leur mémoire, vision qui a été soumise pour analyse à la commission et été publicisée en mars dernier, suite aux multiples démarches des collectifs citoyens gravitant dans l'arrondissement MHM pour la sauvegarde et la renaturalisation de ce vestige naturel. Toute intégration de cette vision dans le prochain plan de développement de l'Arrondissement pour le secteur SASLP sera bienvenu, salué et appuyé sans réserve de notre part.

Positionnement dans l' a-priori d'analyse :

Bien que nous n'abordions pas les enjeux de transport collectif, de transport actif et de l'aménagement de liens cyclables pertinents et performants pour le secteur SASLP, nous laissons les intervenants compétents en ces matières les définir et les décrire, et nous appuyons sans réserve toute proposition qui s'insère dans l'optique d'une bonification du projet présenté par l'Arrondissement.

Bref historique du projet et des démarches citoyennes

En janvier 2017, une consultation commanditée par la Ville et pilotée par l'Institut du Nouveau monde au sujet du projet de Cité de la Logistique a suscité des interrogations sur la volonté véritable de consulter de la Ville sur ce sujet. En effet les groupes citoyens considéraient manquer de temps pour établir une position, des suggestions ou recommandations pour critiquer ou bonifier le projet. Cette consultation a résulté comme consensus qu'il fallait bonifier le projet en y intégrant un souci plus sérieux pour l'écologie, l'intégration de

notions de développement durable et d'économie verte, ainsi que la réduction draconienne des nuisances environnementales diverses subies par les citoyens riverains des activités industrialo-portuaires. Il a aussi été établi une incertitude sur la disponibilité et l'adaptation des postes au bassin de main-d'oeuvre du quartier.

Ces constats, préoccupations et critiques des citoyens ont été réitérées suite à une consultation de l'OCPM sur ce projet suite à l'exercice du droit d'initiative prévue dans la Loi sur les affaires municipales par les organisations citoyennes de l'arrondissement. Dans son rapport de juin 2017, l'OCPM en a conclu que bien que ce projet ait des avantages indéniables pour le développement économique et territorial de l'arrondissement, l'activité industrielle consistant en la fourniture de services de logistique en lien avec les activités industrialo-portuaires menés par l'Administration portuaire de Montréal (le Port) pouvaient être incompatibles avec une cohabitation harmonieuse de la mixité des usages. Les composantes d'aménagement tenant compte de l'écologie, du développement durable, les facettes composant la problématique non-résolue de manière satisfaisante du transport et de la circulation, l'intégration d'espaces verts dans la trame urbaine industrielle et de la mitigation des nuisances environnementales étaient dès lors insuffisantes pour rencontrer l'acceptabilité sociale. La nécessité d'impliquer impérativement les citoyens et les organismes communautaires les représentant dans toute démarche de planification ultérieure a aussi été recommandée par la commission. Suite aux conclusions de ce rapport, le projet de Cité de la Logistique (CdLL) fut rejeté par l'Administration municipale dans sa forme du moment.

Questionnements sur le projet EPSASLP suite à la visite de la journée d'information du 12 mars

Pourquoi la Ville, MTQ et le Port prévoient-ils la nouvelle entrée du Port juste au-dessus de l'embouchure du ruisseau Molson ancestral ? Le CN déjà là, ce qui était de mise en 1912, mais qui rétrospectivement est devenue une erreur majeure presque irrémédiable.

Pourquoi faire une bretelle quasi-autoroutière dans l'axe L'Assomption-Souigny, pourquoi ne pas rejoindre l'Assomption et Souigny via Dickson à la place? Le 12 mars, dans une conversation informelle avec Mr Claude Deschambault, directeur de l'Environnement de l'APM répond que l'entrée Viau est le point le plus large sur le terrain du Port pour faire l'entrée, et ça s'adonne que c'est là. Un viaduc à Dickson à 4% de pente, infaisables selon eux parce que le collecteur des eaux usées de la station d'épuration ex-CUM n'y est pas enfoui assez profondément.

Le représentant du CN a été une mine d'informations pertinentes ce soir-là. Aux questions :

- Mabe est parti et la MLW est abandonnée depuis longtemps, pourquoi le CN ne déplace-t'il pas sa cour et la sortie du port là entre Dickson et De Rougemont (écran vert anti-bruit)? Suite à une discussion informelle au kiosque de la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson, un étang à grenouilles léopard a été identifié là, ça compromettrait tout effort de conservation dans ce secteur.

Déplacer l'antenne de triage CN vers Longue-Pte? Combien de trains transitent / sont constitués par semaine sur cette cour ? Le représentant du CN, affable par ailleurs, a confirmé qu'il n'y a presque plus d'activité sur cette antenne, elle sert seulement à la sortie des wagons de cargo surdimensionnés.

Combien de wagons livrés dans L'Assomption Nord ? AUCUN, à ma grande surprise.

Possible de déplacer l'antenne/entrée du port à Guybourg, derrière Du Quesne? Non pcq Industries légères déjà installées

Échanger des terrains Port/CN/AFB Lg-Pte, ou dans le coin de la Johnson & Johnson ? APM ouvert à l'idée, évidemment ils y seront s'il y a des économies à faire.

Terrain promis pour Hydro : possible de faire échange gré-à-gré avec la Ville pour s'installer ailleurs? Comment HQ justifie-t'il l'implantation d'un nx poste à cet endroit? Demande d'électricité dans les années à venir ? Peut-t'il être en souterrain? La porte-parole d'HQ a fait valoir que les postes Jeanne-D'Arc et Lg-Pte étaient désuets, à remplacer, pas d'autres terrains pour le faire; HQ Distribution ont fait la ligne de 315kV sous la rue Hochelaga pour mettre tout le monde devant un fait accompli et orienter le développement du secteur en fonction de leur projet.

Vopak-Montank : possible de déplacer à MTL-Est? Sur des terrains propres ou loués au Port?

Ferme Ethan Allen : peut-elle être récupérée? Est-ce d'intérêt historique d'être souligné? Conflit Couronne d'Angleterre - révolution américaine - Dominion du Canada ? Est-ce pertinent d'être rappelé/commémoré? Le consulat des États-Unis peut-t'il s'y impliquer?

Port : Entre N-Dame et la limite du port, l'APM peut-t'il permettre un parc jusqu'au bassin Vickers, ou aussi près que possible sans compromettre les activités portuaires ni récréatives ? Si non, envisager une tour d'observation pour vue sur le fleuve/port ?; Claude Deschambault, directeur de l'Environnement de l'APM répond que les terrains ne leur appartiennent pas, mais ont acheté la pointe de terre entre VOPAK et le CN, incidemment juste au-dessus de l'emprise ancestrale de la décharge du ruisseau Molson.

Ville : quelle est la valeur foncière et le revenu de taxes actuel et attendu du réaménagement proposé?

Analyse succincte et critique du projet actuel d'Éco-Parc de la Grande-Prairie :

Le secteur ASLP s'étend sur 3,3 km² et compte actuellement environ 7300 emplois, dont 2500 emplois industriels, dont fabrication, transport et entreposage, et 1400 emplois dans le secteur des services, dont le commerce de gros. La désindustrialisation des dernières décennies a déstructuré le tissu industriel, pour lequel on a constaté une perte d'environ 650 emplois nets depuis quelques années. Le secteur industriel est dominé par les activités du Port et les industries connexes à son fonctionnement, ainsi que des activités d'entreposage, dont notamment de produits pétroliers. L'industrie intermédiaire se situe dans l'est du secteur avec notamment, la Catelli, la SAQ et la CGC.

L'Arrondissement a pris quelques initiatives réglementaires ces dernières années en restreignant la portée du zonage pour encadrer la désirabilité de certaines industries ainsi que pour limiter plus considérablement les nuisances de voisinage occasionnées par les activités industrielles jugées incompatibles avec la quiétude et la salubrité de l'atmosphère et de l'environnement dans un environnement urbain mixte comme le SASLP. Ainsi, l'Arrondissement a restreint les usages permis dans les activités de commerce de gros, d'industrie légère et intermédiaire, et de transport, manutention et d'entreposage. Il est à noter que les activités industrielles en général, de manutention et d'entreposage doivent se tenir dans des bâtiments fermés pour limiter au minimum les nuisances de bruit et de poussières dans l'air ambiant.

Le document fourni par l'Arrondissement n'indique toutefois pas de données d'activités économiques générées par le SASLP, ni de prévisions approximatives du potentiel d'augmentation de nouvelles activités économiques ou de redéploiement industriel, ni la valeur de la richesse foncière actuelle et estimée. Bien que la question fut posée pour ce dernier aspect en commission le 14 mars dernier, le Service de développement économique de la Ville a répondu très incomplètement à une demande de dévoilement des données de richesse foncière, plus particulièrement dans le quadrilatère Assomption-Sud+Dickson. Il aurait été néanmoins intéressant de savoir quelle est la prévision de croissance économique prévue par l'Arrondissement ou la Ville dans la mise en oeuvre de ce projet.

L'Arrondissement a l'intention de faciliter la circulation en ouvrant le bd L'Assomption vers le sud jusqu'à l'intersection de Notre-Dame Est, et reliera par le fait même le prolongement vers l'ouest de l'Av Souigny. De ce fait, selon ses projections, le Port sera mieux desservi et les points de friction circulatoires seront **minimisés**. Cette amélioration supposée devrait augmenter l'«attractivité » du secteur pour sa consolidation, l'augmentation de son activité économique et la reconversion du secteur en fonction d'objectifs d'implantation d'entreprises répondant mieux à des critères supportant le développement durable et l'«économie verte»

Le Port, pour sa part, prévoit manutentionner, parmi les 38 millions de tonnes (m t) de marchandises diverses valant environ 41,0 G\$, aux alentours de 14 m t d'EVP conteneurs en 2019, suite à une croissance annuelle d'environ 5% du trafic et de la manutention observée ces dernières années et envisageable pour les prochaines. Selon les données disponibles à ce moment, le Port génère à lui seul le trafic d'environ 2 500 camions les jours de semaine, occasionnant 3 600 mouvements journaliers en son sein et sur le réseau routier. La pleine capacité sera atteinte vers 2023 ou 2024, date à laquelle les activités supplémentaires de manutention de conteneurs devront être transférées à Contrecoeur. Le Port est d'ailleurs en demande pour un lien routier dédié depuis avant 2001, au moment de l'étude du prolongement et de la modernisation de la rue Notre-Dame, pour avoir un lien propre qui améliorerait la fluidité du trafic de camions le concernant dans le secteur Notre-Dame-Viau-Dickson.

De sérieuses lacunes ont par ailleurs été soulevées par les commissaires dans le rapport #162 du BAPE livré en février 2002 sur ce projet. En effet, le Port n'a pas voulu détourner la circulation de transit des camions lourds sur ses voies de desserte, mais voulait avoir des accès dédiés bien desservis par la Ville et le MTQ. Le Port envisageait d'avoir une nouvelle entrée à la hauteur de la rue Viau, aussi desservie par un viaduc enjambeant les

voies de circulation, et excluant une desserte par viaduc souterrain («underpass ») sous ses voies ferrées, bien que d'autres entrées bien connues en étaient pourvues depuis longtemps (Papineau au sud de N-Dame, Pie-IX au sud de N-Dame, De la Commune Est, coin du Quai de l'Horloge, notamment). Dans ce rapport, le transit de camions de tous genres en 2001 était estimée à environ 14 000 camions par jour sur l'Axe Notre-Dame, dont une bonne partie indéterminée mais jugée appréciable allait au Port. En posant l'hypothèse, suite aux diverses observations empiriques faites avec les années, comme le parc automobile de la région métropolitaine de Montréal (RMR) croît en moyenne de 40% par décennie, on peut penser que le trafic d'aujourd'hui pourrait se situer aux environs de 18 000 - 21 000 camions par jour empruntant l'axe Notre-Dame, dont les 2 500 camions transitant au port.

Faiblesses flagrantes du projet EPSASLP :

Suite aux consultations menées en mars dernier par la commission de l'OCPM, à certaines questions précises sur l'achalandage routier faites à la Ville, au Port et au MTQ, en date du 18 avril nous n'avons rien eu qui puisse nous donner un quelconque ordre de mesure de l'accroissement du trafic journalier depuis 2001 ou des dix dernières années sur l'axe Notre-Dame-Dickson-Souigny, sous prétexte que les études récentes faites à l'interne n'étaient pas encore toutes révisées et ne tenaient pas compte de l'éventuel projet de modernisation de N-Dame par le MTQ, et que cette demande était prématurée car le bureau de projet n'est pas encore constitué, étant donné que le projet n'est pas encore officiellement présenté. Il aurait fallu comprendre de cette demande que les données actuelles les plus récentes et révisées auraient dû être déposées dans les plus brefs délais, mais il semble que ç'ait pu être « perdu dans la traduction », comme dit l'expression consacrée. Avec ces chiffres nous aurions pu mettre un ordre de grandeur et confirmer l'appui ou non des prétentions du Port, de la Ville et du MTQ sur la nécessité d'accroître l'offre routière et ses infrastructures dans ce secteur, car la proposition de l'ajout d'un axe parallèle à Dickson est un accroissement de capacité, à notre sens, non seulement une bonification qualitative à la fluidité.

De plus, l'Arrondissement a décliné la demande de données sur un plan de développement de la zone industrialo-portuaire qui a été préparé à la CMM sous prétexte que comme il y avait des éléments stratégiques, il devait rester secret pour ne pas perdre cet avantage stratégique. On ne sait donc pas comment et pourquoi cette ZIP va s'arrimer et s'intégrer au SASLP. Il est donc tout-à-fait possible que, dans l'optique où ces données cruciales d'analyse restent manquantes, nos suggestions dans cette démarche d'aide à la planification de ce secteur ne servent strictement à rien. Il sera donc recommandé plus bas que le législateur donne aux commissions de l'OCPM les pouvoirs d'enquête nécessaires pour contraindre les promoteurs et intervenants à fournir dans des délais raisonnables les données les plus complètes possibles, demandées en consultation, pour que le public et la commission soient en mesure de faire les suggestions les plus éclairées possibles.

Pour ce qui des secteurs naturels abîmés du sous-secteur appelé « La Grande-Prairie », l'Arrondissement a insisté pour dire que ce milieu était tellement mal en point qu'il devenait impossible de faire autre chose que de «commémorer» l'emprise du ruisseau Molson, complètement disparu grâce aux «bons soins» pour bonne mesure, de RML en août 2018. L'Arrondissement a aussi avancé que, comme le réseau d'égoût unitaire dans le secteur était vétuste et saturé, il devait être dédoublé et le projet routier était une bonne occasion de le refaire, mais en réseau séparé, afin de gérer les 225 m³ d'eau de surface que génère le secteur par année. Je vous laisse le soin d'apprécier la manière dont l'Arrondissement a l'intention de traiter cette «commémoration»...

L'Arrondissement, de son côté prétend qu'un lien avec le Port en souterrain ou en tranchée ne serait pas convivial avec les moyens de transport actif prévus dans leur projet de réaménagement quasi-autoroutier. Il semble que le fait qu'un accès au port pour les camions avec un viaduc en tranchée sous les voies ferrées vers la rue du Port-de-Montréal excluraient d'emblée un usage pour les transports actifs, étant un accès industriel dédié pour les camions seulement, et dans une configuration qui ne le permettrait pas sans risque de toutes façons. Une contradiction qui a pu leur échapper, sans doute, dans le flot de paroles échangées dans ces 48 heures intenses de consultations en mars dernier...

De plus, l'APM et l'Arrondissement sont comme larrons en foire en maintenant qu'une configuration quasi-autoroutière est de mise quant au maintien de la vitesse constante des camions avec un viaduc de plus de 9,0 m de hauteur pour enjamber les voies carrossables et les voies ferrées du triage du Port.

Du côté de l'APM, on maintient que l'accès au port en tranchée sur leurs terrains à partir de tout point au sud-est de Notre-Dame est impossible, étant donné que l'intercepteur des eaux usées Sud-Est allant vers l'usine d'épuration de rivière-des-Prairies se trouve sur le chemin et que ce serait une contrainte insurmontable. Une vérification sommaire de ces dires nous apprend que l'intercepteur est creusé dans le roc (calcaire), que sa voûte bétonnée est aussi solide et imposante qu'une voûte du métro, qu'il se situe sous la rue Notre-Dame et qu'il «culmine», si l'on peut galvauder ce mot, à une profondeur moyenne de 43 mètres... Nous mettons alors un grain de sel à leurs prétentions d'être dans l'incapacité de faire un lien souterrain avec le port.

On remarque aussi que l'APM soutient que 60 à 80 trains sortent du Port par semaine, principalement par l'antenne Bickerdike, et que cette antenne a un passage à niveau considérablement fréquenté à la rue Bridge sur le chemin du pont Victoria, occasionnant des bouchons de circulation monstres en pointe en semaine dans ce secteur. Nous voyons difficilement pourquoi l'antenne ferroviaire LG-Pte, qui a une fréquentation d'au plus deux trains par semaine et qui ne supporte plus d'activités de triage depuis longtemps, ait besoin d'une superstructure aussi imposante.

En ce qui a trait au garage projeté de la STM, on peut se demander si la diminution des points de friction circulatoire du projet de prolongement de Souigny, invoqué par la Ville sera vraiment efficace, étant donné son emplacement au coin de ces deux artères stratégiques que sont Dickson et Souigny. Il faudrait reconsidérer l'emplacement et penser le relocaliser sur un terrain du secteur Assomption Nord, qui n'est bien sûr pas identifié au préalable par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson (CSRM) pour conservation ou continuité d'un éventuel corridor vert.

Pour ce qui est du terrain de Ray-Mont Logistics Inc., serait-il possible que l'Arrondissement et le MTQ proposent un trajet en plein centre de l'emprise pour passer le message à RML qu'ils ne sont plus les bienvenus, ayant effectué des travaux confinant au saccage du milieu, faisant fi des certificats d'autorisation et des permis émis malencontreusement par la Ville, ou pour tenter de réparer l'erreur de la Ville qui leur a octroyé un permis par erreur administrative d'interprétation réglementaire et constatant la basse valeur ajoutée du projet proposé ? Loin de nous de faire un quelconque procès d'intention, mais il y a des choses opaques dont nous ne saurons jamais le fond mais qui poussent à faire des spéculations tant que le fond des choses n'aura pas été dévoilé.

Pour ce qui est de leur litige avec la Ville, après lecture et survol du jugement de la Cour supérieure, la juge ayant à décider si elle devait appliquer le principe de décision correcte ou celui de la décision raisonnable par rapport à l'analyse du dossier du rejet de leur demande de permis, le judiciaire semble s'être substitué au législateur et l'administratif quant à ses intentions en statuant qu'une fonction non-définie dans un règlement autorisait celle-ci, allant à l'encontre du bon sens et des objectifs de développement poursuivis par l'Arrondissement pour le secteur et la position de « bon père de famille » que doit prendre le législateur. Demander un permis est un droit, l'obtenir est un privilège. Le fait de ne pas définir précisément une activité permet en principe d'interpréter à son avantage toute libéralisation ou restriction d'un usage, au bon vouloir de l'administrateur. Ce sont ses politiques du moment qui doivent orienter ses intentions. Bien que les règles doivent être claires pour tout le monde, les interpréter quand il y a un flou devrait en principe aller dans le sens de la compréhension de l'Arrondissement. La juge a donc erré en faits et en droit, selon nous, et ce jugement devrait être cassé en deuxième instance, selon toute vraisemblance, étant donné que le demandeur a effectivement demandé une permission qu'il n'a pas eu.

L'Arrondissement et le Port semblent assez psychorigides sur leur concept de boulevard L'Assomption et Dickson à vitesse constante, incluant un viaduc pour ne pas nuire à la circulation des camions to and fro le port. Les réponses données par les représentants de l'Arrondissement aux questions des citoyens en période de consultation tournaient toujours autour de la validité de la proposition, qu'il n'y en avait pas d'autres de valables. On avait même le culot, du côté de l'Arrondissement, à ramener toutes les questions sur la place des espaces verts à la nécessité de prioriser la fluidité de circulation, à mots plus ou moins couverts. En disant qu'ils sont déjà en avant-projet, c'est comme s'ils avaient convenu du concept avant même de le tester devant le public. Nous nous demandons même si le concept proposé d'éco-parc n'est pas un faire-valoir pour promouvoir en priorité le projet de « boul-route Notre-Dame-Souigny » et y greffer un maquillage éco-industriel, ce qui dans ce cas n'aura aucun rendement additionnel pour le secteur à part faire mieux circuler les camions du port. Les intervenants et promoteurs semblent aussi avoir une restriction mentale sur quelconque autre configuration de leur concept qui atteigne en quoi que ce soit les implantations industrielles déjà existantes. On croirait y voir l'imposition d'une paramétrisation contraignante insurpassable de ce concept. On doit donc en revenir, en tant que citoyens, à une opposition et une résistance à l'accroissement de la capacité routière pour accommoder les navetteurs banlieusards qui cherchent un nouvel exutoire du gagne-pain au centre-ville vers leurs vertes contrées-dortoir via un réseau déjà saturé et congestionné.

On ne comprend pas plus pourquoi, après ces deux consultations et la présentation de cet énième projet dans ce secteur, que la Ville et le MTQ maintiennent un projet qui sera lourd et onéreux en infrastructures quasi-autoroutières en béton et en asphalte, quand on sait que dans le projet de réaménagement de l'autoroute 720 et des échangeurs Turcot et Saint-Pierre, le béton coulé il y a à peine quarante ans va être remplacé par des talus en enrochements et des portées aériennes en acier, plutôt courtes par rapport aux projets antérieurs, coupant l'utilisation et l'entretien éventuel du béton dans ce type d'aménagement. Un article récent du journal londonien The Guardian publié en mars dernier faisait état du fait que si l'industrie du ciment et du béton de construction était un pays, il serait le 3^e émetteur mondial de gaz à effet de serre (GES), bon troisième derrière la Chine et les États-Unis. Selon cet article, il faut continuer à revoir l'utilisation du béton en construction de manière

parcimonieuse et optimale pour les besoins identifiés, et non pas continuer à tort et à travers de concevoir des ouvrages de tous types à l'aide de ce matériau.

Il fut particulièrement choquant de constater que bien que les consultations de 2017 aient montré très clairement que les citoyens désiraient qu'une place substantielle et considérable soit faite pour l'implantation d'espaces verts significatifs, l'Arrondissement nous présente un concept de développement quasi-autoroutier dans le secteur Souigny pour desservir deux clients principaux du secteur ASD, soit l'incontournable mammoth portuaire et l'implantation éventuelle de Ray-Mont Logistics, un projet industriel à valeur ajoutée moyen-faible dans le secteur. *AUCUN PROJET DE PARC OU D'ESPACE VERT*, que des vœux pieux, des objectifs, des intentions vagues, des «commémorations»...

Constats et avis :

Le but de tout cela :

Redonner l'accès au fleuve en ville, redonner un accès à la nature aux habitants des quartiers Guybourg et Viauville, ne pas accroître le trafic de transit en voiture individuelle, seulement optimiser le trafic de camionnage vers le Port et à partir de celui-ci.

Nous nous permettons à partir d'ici de citer quelques extraits de textes que nous croyons pertinents pour la justification d'une réorientation radicale et plus audacieuse du projet. En effet ces quelques textes font état de quatre (4) enjeux qui n'ont pas été abordés dans le document Eco-Parc du Ruisseau de la Grande-Prairie :

- La substitution des arguments économiques à ceux de valorisation du paysage dans ce type de projet de requalification, la désirabilité de reconverter les friches industrielles urbaines, le déficit-nature à combler que subit la population des quartiers Hochelaga, Maisonneuve, Viauville, Guybourg et Haig-Beauclerk, et enfin les bénéfices que peut tirer la population et l'environnement de la reconversion des friches urbaines.

Sur le danger de méprise des arguments économiques pour des avancées paysagères, ou prendre la proie pour l'ombre

Nous laisserons parler des extraits du texte «*Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains*» de la chercheuse française Sophie Bonin :

L'apposition de paysage et urbain se présente couramment comme une catégorie accompagnatrice, donc séparée, de celle de paysage naturel. (...) La question du paysage est alors travaillée en ville de deux façons. D'un côté, en termes de lecture, il s'agit, par analogie avec les paysages ruraux qui ont fait l'objet de travaux mieux individualisés, de mettre en évidence sa structure, ses lignes, ses volumes, ses matériaux, ses couleurs². Mais contrairement aux paysages ruraux, il n'y a pas de considération pour les relations fonctionnelles avec l'environnement. (...) Alors qu'en ville, les motifs jugés structurants ne sont pas ceux du milieu naturel, des données édaphiques notamment, mais la voirie, les infrastructures, c'est-à-dire des artefacts, et surtout des artefacts minéraux. Les usages sociaux qu'on peut y lire sont de plus très limités à certains domaines : les transports, les flux, notamment. Un article récent faisant la revue du paysage urbain dans les politiques d'urbanisme et d'environnement à partir des textes juridiques, confirme cette séparation de la question du paysage urbain d'avec les « fonctionnements sociaux et écologiques » et conclut sur la perspective possible de cette intégration, « y compris dans ses composantes biophysiques⁴ ». Il rappelle pour l'instant l'importance des visées patrimoniales et de la logique de protection.

2

D'un autre côté, en termes de traitement de la nature, les projets de paysage en ville retiennent d'abord et quasi exclusivement une nature symbolique ; et le végétal est conçu dans ces projets comme élément de décor, parmi d'autres, qui va s'ajouter postérieurement à la « table rase » incontournable qu'opèrent les projets. (...) [U]ne façade [en] vient [à] symboliser une forêt : ces actions permettent « de réinventer » du paysage, mais il s'agit d'un travail esthétique qui joue des sensations et non d'une matérialité vivante, qui revendique d'ailleurs l'absence de fonctionnalités autres que symbolique⁵. (...) Face à la montée de l'écologie, et à propos des fleuves, on a pu récemment voir dénoncer ce genre d'actions, poursuivies dans les années 1980 et 1990, comme étant une « gadgétisation du paysage fluvial⁷ ».

3

Ce n'est que bien plus récemment, (...) que se sont développés des travaux sur la naturalité en ville, qui reprennent dans des directions nouvelles l'écologie urbaine, mais surtout à travers une idée de nature produite par la ville. (...). Dans ces travaux, de façon classique, le fleuve apparaît comme une « brèche ouverte dans le tissu urbain », posant le problème de la séparation entre les deux rives, et comme « phagocyté par les objets de sa domestication ». (...) Parmi les multiples sens possibles du fleuve comme nature, nous en avons exploré deux : le fleuve comme système écologique, ressources matérielles, fonctionnelles ; et le fleuve (la nature) comme ressources immatérielles, esthétiques, sur une échelle qui va du simple décor à la relation vécue.

Il semble pourtant que les nombreuses opérations de reconquête, ou de retrouvailles, des villes avec le fleuve puissent nous interroger plus profondément, et fassent évoluer ces conceptions : cette nouvelle place n'indique-t-elle pas une évolution marquante des réflexions et des politiques en matière de paysage urbain ? Cette valorisation ne montre-t-elle pas que la nature désormais participe largement à la sensibilisation sociale et politique sur le paysage urbain ? N'est-ce pas l'entrée de l'écologie dans l'esthétique, l'ouverture d'une voie pour des usages socioéconomiques porteurs d'un projet de paysage, donnant tort aux discours se désolant de notre incapacité à joindre ces deux « bouts » du paysage ? Cette évolution enfin interroge la confusion entre valeurs écologiques et valeurs paysagères, (...) de régler les problèmes de unes comme des autres. Qu'en est-il ? Nous reviendrons dans un premier temps sur l'idée d'émergence d'un « paysage naturel urbain », en examinant en particulier dans quelle mesure l'écologie est invoquée dans les opérations de réappropriation des fleuves par les villes. (...)

6

Il faut noter que les opérations les plus exemplaires de reconquête des cours d'eau, au nom du paysage notamment (mais pas seulement), sont le fait des villes, dans un mouvement qui apparaît comme généralisé, se déroulant au même moment dans beaucoup des grandes villes riveraines, d'Europe et d'ailleurs. (...) Cette mobilisation nous interroge :

d'où vient-elle ? On y voit facilement, en première hypothèse, la montée de la sensibilité écologique, mais qu'en est-il en termes d'actions et de perspectives ?

Enfin, du point de vue des enjeux, les objectifs des municipalités sont très variés, mais relativement convergents. Le plus souvent, il s'agit de transformer les berges en un espace public convivial ou touristique (promenade piétonne (...)). Mais c'est aussi élaborer une « trame verte » à partir des berges (Orléans), et valoriser l'image de la ville ; avec notamment la création de parcs. C'est aussi l'occasion parfois d'agrandir le centre-ville en réinvestissant des friches industrielles et portuaires, intégrant des équipements publics, culturels ou de loisir (Greenwich, Nantes)... L'enjeu est parfois plus important et devient source de conflits : il s'agit alors de transformer une vocation actuelle, « active » des berges, en une vocation plus douce, qui prend les atours du « développement durable », d'un modèle d'aménagement « doux ». (...) On est là au coeur du jeu actuel dans des changements de représentation, voire même des changements de modèle de développement. D'un côté, on retrouve les problématiques du XXe siècle, sur les échanges, la vie économique, le travail, les emplois... la voiture, c'est-à-dire des problèmes de gestion de flux surtout ; de l'autre se sont développées les problématiques de l'environnement, des loisirs, du cadre de vie, c'est-à-dire des problèmes de gestion des espaces. Il n'est pas acquis que le développement durable soit d'un côté plus que de l'autre, même si c'est le deuxième modèle qui se drape le plus dans ces discours... Ces propos (...) disent le doute, pour ne pas dire le conflit entre écologie et esthétique. Ils disent aussi le problème de fond de toutes les actions en matière de paysages, et là il en est de même pour les paysages ruraux : quelle durabilité économique pour ces investissements symboliques ou plus globalement idéels ? Quel sens à ces pratiques dépourvues de productivité tangible ?

Les études ayant pour thème la reconquête des fleuves montrent une déviation de l'étude du paysage d'un sens de décor, signification formelle et esthétique, vers une signification en termes de cadre de vie, et pour cela l'émergence des soucis écologiques et sociaux est certainement moteur ; un moteur parfois contradictoire ou du moins ambiguë, mais quand même... Il convient en effet de revenir sur le contexte de ces actions, voir les « paysages » concernés initialement, pour mieux comprendre la place attribuable à l'écologie. On constate en effet que (...) les sites, qui ont fait le plus l'objet de réaménagement et de projet de grande ampleur, ont des caractéristiques communes : ce sont, ou c'étaient, des paysages en crise ; et ce sont des espaces de disponibilité foncière, ou des espaces saisis par la gestion des risques.

Aujourd'hui, de ce point de vue, trois choses ont changé :

- La perception des espaces industriels, suite au déclin, a évolué vers une « patrimonialisation », et la mise en place de politiques culturelles autour de l'industrie. Certaines installations, certains bâtiments, sont conservés à titre symbolique ou reconvertis à titre ludique (...).

Les friches ont dégagé du foncier et ouvert un espace de liberté. Elles fournissent l'occasion de repenser les fonctions économiques et sociales, voire l'identité de ce territoire (pour une réflexion prospective)...

Dans ce faisceau d'éléments moteurs du changement, on voit donc que le contexte n'est pas tant celui d'une reconnaissance de valeurs écologiques, mais de changements économiques fondamentaux, qui amènent la recherche d'un nouveau modèle de développement, d'une autre forme de valorisation (économique) de ces espaces fluviaux. Mais ces différents changements convergent pour une reconnaissance de ces espaces comme combinant valeurs paysagères et potentiel écologique.

Nous allons donc dans une deuxième partie examiner cette nouvelle dynamique socioéconomique, attendue par ces projets. Deux exemples (le Rhône en aval de Lyon ; la Loire à Nantes) permettent de voir se construire et évoluer les projets de reconquête, dans leurs objectifs concrets, et dans leur gouvernance : ainsi peut-on observer les décalages entre discours, réalisations projetées, et réalisations accomplies. (...) [M]ais en dehors d'actions de protection bien délimitées spatialement, ou de revégétalisation, les actions mises en place en ville ne témoignent pas d'une intégration de l'écologie fluviale. Les projets s'articulent d'abord et toujours autour de la construction d'équipements, et d'une mise en espace vert de ces espaces naturels. (...) La démarche a effectivement changé : respect de l'existant, prise en compte au moins visuelle de la présence du fleuve, et mise en valeur du patrimoine²⁴. Des aspects économiques directs aussi sont apparus, en rapport avec la dimension visuelle en particulier (résidences et lofts « avec vue »). Mais la dimension écologique de la relation fleuve-ville n'est pas dans les préoccupations : l'eau (sa présence, sa circulation), l'énergie, les matériaux en relation avec le fleuve ne sont pas intégrés. Seule la végétation participe parfois au projet, mais dans le seul cadre du traitement des espaces verts. (...) C'est ainsi que le fleuve est l'objet d'un tour de passe-passe aux dépens des espaces publics, et sans qu'apparaisse pour autant une réflexion sur l'utilisation possible de la Loire par les habitants actuels et futurs. Les notions d'un développement économique sur une base écologique, d'une « harmonie » entre fonctionnement écologique et usages, semblent bien difficiles à mettre en pratique...)

Les enjeux esthétiques que véhicule la notion de paysage urbain ne sont pas transformés par cette émergence du fleuve comme nature ; le fleuve ne parvient pas véritablement à catalyser une relation nouvelle entre une demande sociale, des usages économiques, et la valorisation d'un milieu particulier. Mais cette conclusion ne doit pas sembler négative en termes de perspectives de recherche. (...) Le fleuve est resté dans notre approche un espace abstrait, éventuellement construit comme territoire, mais un espace inexploré en tant que nature, que globalité écologique. Le fleuve est apparu à travers nos sources essentiellement, au mieux, comme un décor ; mais c'est aussi que les plans et études d'urbanisme sont aux prises avec des contraintes et des tensions considérables. Il conviendrait donc d'explorer cette question avec d'autres méthodologies. (...) Le chemin qui conduirait à un un fonctionnement écologique de la ville au bord de son fleuve, à une harmonie entre à une harmonie entre images et usages du fleuve, s'il existe, est encore long.»

Sur la désirabilité de la reconversion des friches industrielles en milieux de vie mixtes

Pour élaborer sur ce point, nous laissons discourir Benali, K., 2012 dans les Cahiers de géographie du Québec

Introduction

C'est essentiellement l'inquiétude concernant l'étalement des villes qui a contribué à l'émergence des premières théories d'urbanisme durable (...); Barcelo, 1999; (...)) En effet, les tendances à la dispersion spatiale et à la dissociation fonctionnelle de la ville durant la seconde moitié du XXe siècle ont non seulement engendré une consommation considérable de sol et des dommages paysagers, mais ont également eu des impacts environnementaux, créé des disparités socioculturelles (entre centre et périphérie) et accru les coûts collectifs. L'étalement urbain constitue, en fait, l'un des plus importants défis du XXIe siècle relativement aux espaces métropolitains (...). Pour relever ce défi, les tenants de l'urbanisme durable ont proposé le recours à la densification qualifiée du tissu bâti existant (...). Cependant, les modes d'application de la compacité urbaine revêtent diverses formes en fonction du contexte géographique considéré. (...) En Amérique du Nord, la recherche de la ville compacte s'est traduite par l'émergence, il y a une dizaine d'années, du concept de « croissance urbaine intelligente » (smart growth) (Ouellet, 2006 (...)), largement appliqué par de nombreuses villes états-uniennes (...) et quelques villes canadiennes telles Vancouver et Toronto (...).

Si les moyens mis en oeuvre pour atteindre les objectifs visés par le développement urbain durable ne sont pas toujours les mêmes en Europe et en Amérique du Nord, ils ont en commun, en revanche, cette volonté de réhabiliter les friches industrielles situées en milieu urbain (...). Depuis quelques années, ces dernières sont la cible privilégiée de nombreuses opérations d'écoquartiers ou de quartiers « durables » (...). Cependant, en dépit de leurs promesses et de leur urbanisme « vertueux », ces nouveaux quartiers ont suscité de vives critiques.

Les friches industrielles : espaces privilégiés du développement urbain durable

Témoins de la désindustrialisation (...), les friches industrielles urbaines sont des surfaces laissées à l'abandon non encore construites ou supportant des constructions insalubres, en milieu urbain » (...), ou encore d'« anciens sites industriels - usines ou terrains associés à des usines, tels des entrepôts ou des décharges - qui sont maintenant abandonnés ou sous-utilisés » (Dumesnil et Ouellet, 2002 : 6). Les friches peuvent aussi prendre place sur d'anciens terrains ferroviaires ou militaires. (...) [L]a période d'apparition des friches, au sein des villes industrialisées, a lieu dans les années 1970, alors qu'éclôt parallèlement (...) la suburbanisation. Liées au recul du secteur industriel de la deuxième moitié du XXe siècle, les friches prennent place là où il y a déplacement ou fermetures d'usines. Une multitude de causes peuvent expliquer leur apparition : d'une part, la crise économique ayant succédé aux Trente Glorieuses, conjuguée aux effets concurrentiels de la mondialisation, a entraîné la fermeture et la délocalisation de nombreuses usines. D'autre part, les modifications dans les moyens de production traditionnels du fait des progrès technologiques, associées à la tertiarisation des emplois, sont à l'origine d'un déclin de l'industrie lourde. Les coûts élevés de modernisation des infrastructures (...) peuvent également expliquer l'abandon d'une parcelle au profit d'un nouveau terrain où une construction neuve [qui] s'avérera plus rentable (...). Enfin, l'évolution des villes a bien souvent eu tendance à encercler progressivement les usines, autrefois situées en zones périurbaines, au sein des espaces bâtis urbanisés. L'augmentation de la valeur foncière et les pressions des riverains, du fait des nuisances multiples engendrées par des industries en centre-ville, font aussi partie des causes d'abandon. Tout cela génère ces lieux vides, souvent situés au centre-ville, que sont les friches, connues en Amérique du Nord sous le vocable de « brownfields ».

Dans un contexte de recherche de densification du centre-ville, la requalification de ces emprises situées en milieu urbain apparaît comme une occasion privilégiée de mettre en application les principes de l'urbanisme durable. (...) Ces espaces urbains vacants ou sous-utilisés offrent aux collectivités des réserves foncières au sein d'un centre-ville où les occasions de développement du bâti viennent à manquer. (...) Toutefois, les collectivités locales y voient en premier lieu un défi d'ampleur (...) : la revitalisation des friches est, en effet, freinée par les inquiétudes concernant la qualité environnementale des espaces considérés, la difficile estimation des coûts de dépollution, la multiplicité des acteurs en jeu et les imprécisions juridiques encadrant la démarche de réhabilitation (...).

Reconversion des friches en quartiers durables : critiques et conflits urbains

(...) [L]es friches ont très tôt été la cible privilégiée de réalisations d'écoquartiers ou de quartiers durables (...) [C]es quartiers, appliquant les principes de densité et de mixité de l'urbanisme durable, ont par la suite connu une diffusion internationale. Vitrines du développement durable appliqué à l'aménagement des villes, ces espaces présentent des similitudes dans les principes qui les sous-tendent (...). Tous tentent de dépasser l'image de la ville industrielle, associée à la pollution et à une austérité archaïque, par le respect des préceptes sociaux et environnementaux du développement durable. (...) Plus largement, on défend l'idéal d'une ville dense et compacte, soucieuse d'assurer la valorisation et la réutilisation de son patrimoine ainsi qu'une mixité fonctionnelle et sociale, proposant des modes de déplacement propres et un environnement de qualité, notamment par la réalisation d'espaces publics végétalisés. Si, de manière générale, ces quartiers ont reçu un accueil favorable et ont connu une popularité grandissante en raison de leurs principes a priori louables, il reste que de grandes lignes critiques apparaissent(...).

Les premières études scientifiques ont surtout critiqué le caractère ségréatif des quartiers de la première génération, plus connus sous le vocable d'écoquartiers, et réalisés dans les pays d'Europe du Nord. (...) Or, peut-on parler de gentrification dans le cas des friches urbaines ? Selon [Bourdin, 2008, 6], il ne s'agit en aucun cas de gentrification :

Cette mise en valeur des friches ne repose pas sur l'action d'une catégorie d'habitants, même encouragée par des incitations publiques. Il s'agit d'une mutation radicale et du développement de valeurs totalement nouvelles : les espaces ainsi créés correspondent à des compositions qui n'ont pas existé avant. [...] les friches deviennent de nouveaux

types de quartiers et le jeu post-moderne avec des immeubles ou aménagements existants ne doit pas tromper : il n'y a là rien qui ressemble à de la récupération, à de la réutilisation... à de la gentrification. (...).

Si ces critiques émanent des scientifiques, qu'en est-il alors des réactions de la population ? Ces projets sont-ils exempts de conflits urbains du fait qu'ils prennent place dans des espaces vacants et inhabités ? (...) Globalement, les conflits urbains portent sur l'accessibilité aux ressources urbaines, la qualité du milieu urbain, l'attachement aux espaces habités ou encore l'identité culturelle (...). Quoi qu'il en soit, les conflits urbains portent traditionnellement sur des milieux de vie existants (Trudelle, 2003). Qu'en est-il alors des nouveaux projets visant les friches industrielles ? À en juger par les quelques études récentes sur le sujet, des conflits urbains peuvent intervenir à toutes les étapes du processus de réhabilitation des friches industrielles. Ils peuvent avoir lieu :

- lors du lancement du projet (...);

- à mi-parcours – comme lors de la réalisation de l'écoquartier Vauban à Fribourg où la municipalité a été contrainte de prendre des décisions cruciales sur des questions que les habitants, pourtant fortement mobilisés autour de cette création d'urbanisme durable, étaient incapables de trancher (ADEME, 2008);

- ou au cours de l'évaluation finale du projet alors que peuvent apparaître des écarts entre objectifs et réalité (...).

Certes, le Canada n'est pas encore en position de concurrencer certains pays européens, tels le Royaume-Uni, l'Allemagne ou la Suède, qui se posent en avant-gardistes en matière de reconversion des friches, ni même les États-Unis, qui se présentent comme les réhabilitateurs les plus actifs (...). (...) Toutefois, depuis une dizaine d'années, on peut observer, au pays, une multiplication des opérations de réaménagement de friches industrielles plutôt réussies (...) Les actions innovantes ayant pris place (...) [comme la] restauration du Distillery District [à Toronto](...), à Montréal (réaménagement des anciens bâtiments commerciaux du Vieux-Montréal, de Griffintown, du quartier de la fourrure et conversion des Ateliers Angus en 2 500 espaces d'habitation, dont 40 % de coopératives et de logements sociaux) en sont des exemples majeurs (...). Quelles sont les raisons de ce succès ? Est-ce le fait que ces projets constituent la deuxième génération de ce genre de quartiers, plus respectueux des principes de développ[ement] durable que les précédents ? Est-ce la collaboration entre le secteur public, le secteur privé et la population (...)? (...)

Conclusion

Si les friches industrielles offrent incontestablement des potentialités de développement urbain durable, la prise de conscience de ce potentiel ne date toutefois que des années 1990 (...). Pour l'instant, il ressort des quelques études sur le sujet que la critique ne conteste pas la légitimité de la reconversion des friches en quartiers durables (...). D'autres, enfin, tentent d'apporter des solutions. Ainsi, (...) il serait indispensable pour assurer le succès de tels projets de disposer d'une connaissance accrue de la situation initiale, du « génie du lieu » (...) et de permettre une véritable collaboration entre le secteur public, le secteur privé et les privé et la population (Dumesnil et Ouellet, 2002). Selon Wyss et al. (2010), le projet durable doit se comprendre comme un processus dynamique, qui sous-tend l'implication de nombreux acteurs et un apprentissage commun de la manière dont la durabilité peut être transposée. Forte d'un pouvoir d'accélération ou de blocage, la collectivité joue assurément un rôle décisif dans ce processus. (...) Certains chercheurs radicaux vont jusqu'à faire l'éloge des regroupements affinitaires, de l'entre-soi et du communautarisme (...). [D]ans le cas des quartiers durables établis sur les friches, [d'autres chercheurs lui préfèrent] le terme de justice environnementale : « Pour articuler les dimensions sociales et écologiques du développement des territoires, il s'agit de réfléchir davantage en termes de justice environnementale qu'en termes de mixité sociale, ce qui implique un changement de l'échelle d'analyse et d'action publique. »»

De l'importance impérieuse de combler le déficit-nature de l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

On constate depuis des années que le commun des mortels vivant dans les quartiers centraux d'une ville doit se déplacer de plus en plus loin en périphérie pour avoir un contact avec la nature, de la nature non-abîmée par le développement économique et urbain de surcroît, l'urbain est souvent contraint par le type de moyens de transport à sa disposition pour ce faire et les distances à parcourir (aller-retour à planifier).

Au Québec, la nature dans son état sauvage se trouve à bonne distance de la périphérie des villes, et dans Hochelaga les conditions économiques de ses habitants sont sub-standard par rapport à la moyenne des ours. De plus, une étude récente démontre que les nouvelles générations qui se succèdent ne prennent conscience de leur environnement que par celui qui a été dégradé par la génération précédente, c'est leur nouvelle « normalité », quand celle-ci devrait être plus proche et plus désirable d'un état de nature sauvage. Enfin, une bonne proportion des enfants d'âge présecondaire nés en milieu urbain n'ont jamais eu de contact avec la nature avant d'atteindre leur autonomie préadulte, c'est-à-dire sortir sporadiquement de la bulle du giron familial c'-a-d leur quartier d'origine où leurs réseau de proximité et d'influence ne dépasse pas quelques rues, voire quelques pâtés de maison. On ne se surprend plus du fait que les enfants sont considérablement étonnés d'apprendre que les œufs, le lait et le bacon ne proviennent pas d'origine du supermarché et que les animaux vus à la télé ou au cinéma dans les films de superhéros sont plus variés, plus abondants et ne vivent pas tous dans des zoos ou des biodômes...

Nous nous permettons de citer ici un passage très parlant d'un article du journal Le Devoir, publié le 5 janvier 2019 sur ce sujet :

«Il faut dire qu'on remarque, depuis un peu plus d'une quinzaine d'années, une nette diminution du temps accordé aux jeux à l'extérieur dans bon nombre de ménages, tant au Québec qu'à l'étranger. Un phénomène qui, bien que récent — on parle d'une génération à peine —, transcende aujourd'hui les âges et touche, de plus en plus, les jeunes enfants. « On constate que beaucoup de tout-petits ont un "déficit nature", c'est-à-dire qu'ils y sont très peu, voire pas du tout exposés », décrit le professeur au Département des sciences de l'activité physique de l'Université du Québec à Trois-Rivières Claude Dugas, (...) Et bien que, d'un milieu à l'autre, les raisons de cette désertion s'articulent de différentes manières, il est clair que l'urbanisation accrue de nos sociétés est, entre autres, à prendre en considération, note le chercheur québécois. « Mais ça va plus loin que ça, insiste sa collègue Marie-Claude Rivard. Il y a quelque chose dans nos manières de vivre, dans nos rythmes de vie, qui a changé aussi. » Il faut dire qu'entre les heures qui s'éternisent au boulot, les devoirs et les leçons du plus vieux, les cours de natation du plus petit, la liste des courses qui s'allonge, les visites chez les grands-parents et les déplacements quotidiens — sans oublier les nombreux bouchons de circulation croisés sur le chemin du bureau à la maison —, il n'est pas difficile pour les jeunes familles de perdre le fil. « Faire une croix sur la nature au jour le jour, ç'a souvent été une solution facile », laisse tomber Vanessa Giguère (...). {Nature à (ré)apprivoiser} Les preuves des bienfaits d'un contact soutenu avec la nature sur le développement des enfants ne sont pourtant plus à faire, en témoignent d'ailleurs la foison d'études scientifiques et de programmes de recherche portant sur ces questions, tant en Europe qu'en Amérique du Nord. « On a remarqué que les enfants qui renouent avec la nature sont, sans surprise, moins sédentaires, mais aussi plus prompts à verbaliser ce qu'ils ressentent, affirment d'une même voix Claude Dugas et Marie-Claude Rivard. Cette connexion a également un impact sur leur développement moteur global, sur leur sentiment de confiance, sur les liens qu'ils sont capables de tisser entre eux... les bénéfiques sont nombreux et, surtout, multifactoriels. »»

D'autre part, un autre extrait éclairant nous provient du rapport « Projet-Nature » publié en juin 2012 par trois fondations actives dans la protection et la conservation de l'environnement basées au Québec:

«La population montréalaise a un déficit nature, ils sont en manque de nature. (...)» Le décrochage nature est un problème sérieux et mondial. Les conséquences reliées au fait de ne pas être en contact avec la nature sont graves. De nombreux bénéfices liés au contact avec la nature ont été identifiés au niveau de la santé physique et mentale et ces bénéfices sont particulièrement considérables chez les enfants et les populations marginalisées (...) Par ailleurs, plusieurs chercheurs ont noté une association entre le contact avec la nature et les comportements écologiques (...). La conscience croissante du problème et de ses effets peut inspirer un certain optimisme face à sa résolution. Par contre, il ne faut pas sous-estimer les paramètres constituant le contexte actuel où les connaissances de la nature sont très faibles et où la nature suscite des craintes parmi un grand nombre de personnes. (...)

Pour dépasser l'ignorance et vaincre la peur, il faut d'abord développer un rapport affectif. « Il faut un lien affectif pour vouloir protéger l'environnement. Les enfants ont besoin d'un contact sensoriel. [P]our protéger, il faut aimer; pour aimer, il faut connaître. À l'école, on parle trop de protéger « la planète », c'est trop général, ça ne nous touche pas du point de vue affectif. Et une photo d'un oiseau n'est pas assez. Il faut en voir un vrai, (...) et ainsi passer dans l'émotion. Il faut une expérience affective forte et idéalement lorsque nous sommes jeunes. Une fois que le lien affectif est établi, c'est facile d'aller chercher des connaissances. (...) [D]ans un contexte de peur et d'ignorance face à la nature, ce n'est souvent pas assez. «Le rôle de mentor (...) est important. Il faut des gens qui connaissent bien le parc et qui savent où trouver des choses. Le fait que [le mentor soit] là fait une grande différence dans l'expérience. ». L'accompagnement par un amateur de la nature (soit un parent, un ami, un enseignant ou un autre mentor) peut maximiser et multiplier l'impact de la qualité de l'expérience. (...).

L'interaction avec la nature permet de développer, consolider et approfondir constamment la relation avec cette nature. Prendre soin de quelque chose mène au développement d'un lien émotionnel, d'un attachement profond (...). De plus, sentir notre interdépendance avec la nature est l'expérience clé pouvant mener à la multiplication des comportements écologiques. Avoir confiance en soi et en sa collectivité, posséder les habiletés pour agir et avoir accès à un entourage social qui nous appuie; voilà quelques-uns des ingrédients essentiels pour passer des valeurs aux actions (...) et ces compétences se développent souvent à travers l'action (...).

On constate qu'une relation profonde avec la nature se fait au travers d'une série d'étapes : découvrir + aimer + comprendre + agir. (...). Il n'y a pas d'âge limite pour traverser ces étapes, mais elles sont idéalement liées à celles du développement humain. Selon cette logique, le contact avec l'environnement se fera tôt dans la vie et on deviendra progressivement plus proactif dans la collectivité (...). Plusieurs intervenants et chercheurs (...) sont revenus sur l'idée que pour développer une relation affective, il faut avoir un contact avec la nature sur une base régulière, ce qui permet de développer un attachement à un lieu particulier. (...) Toutefois, la grande majorité [des intervenants rencontrés, NduR] insiste : il est encore plus important de vivre un contact fréquent et répétitif avec une nature connue, à proximité que toute autre chose. (...) Parmi les répondants, (...) plusieurs ont mentionné le fait que l'éveil de leur intérêt s'est d'abord effectué dans un terrain vague ou dans leur cour plutôt que dans la grande nature. «La meilleure façon de connecter les enfants à la nature c'est par la proximité, les écosystèmes plus proches. Si c'est en pleine ville, parlez-[leur] des pigeons. Par la suite, les enfants vont aller regarder ce pigeon, essayer de comprendre comment il vit. Si on comprend ce qu'est un écosystème urbain, on peut comprendre tous les écosystèmes.»

Selon le recensement de 2006 de Statistique Canada, 80 % des Québécois et Canadiens vivent en ville. Cette donnée confirme donc qu'obligatoirement, le contact régulier de la majorité de notre population avec la nature devra dorénavant s'effectuer d'abord et avant tout en milieu urbain. Cela sous-tend que pour promouvoir et vivre un engagement envers la nature et profiter des multiples bénéfices liés à ce contact direct, il faudra assurer une nature accessible pour tous les citoyens. La nature en ville a beaucoup plus de valeur en soi que ce qui est généralement admis, et le potentiel pour la valoriser et en améliorer la qualité et l'accessibilité, est bien réel[.] (...) «L'augmentation de la fréquentation des parcs démontre aussi qu'il y a une tendance lourde au niveau de la recherche de contact avec la nature. En 2000, on comptait 2,6 millions de visiteurs alors qu'en 2010 ils sont rendus à 4,5 millions de visiteurs. Les gens répondent bien aux nouveaux services offerts (...)»

La problématique du décrochage nature est évidemment importante et complexe et ne se limite pas aux intérêts ou aux responsabilités d'un seul secteur institutionnel, qu'il soit privé, public ou communautaire. «C'est un défi pour tous les secteurs touchés par cette question, mais ce n'est pas le « gagne-pain » ou la raison d'être d'aucun secteur ou de personne en particulier.». Il faut de la collaboration entre tous les secteurs, les ministères, entreprises et organismes, car tous sont touchés par la question. »».

Les bénéfices de ce genre de revitalisation urbaine par la réintroduction de la nature ne sont plus à faire :

Permettez-nous d'en énumérer quelques-uns que l'on perçoit d'emblée et qui s'appliquent assez justement aux quartiers limitrophes du SASLP :

- L'amélioration de la qualité et de la quantité de nature urbaine, plus accessible et plus naturelle avec plus de possibilités d'interactions (...) et la capacité d'apprécier les espaces verts non aménagés
- des occasions de contacts avec la nature; pour les jeunes, augmenter le contact veut surtout dire jouer dehors (ou passer du temps de loisir dehors pour les plus grands) surtout de façon non-structurée;
- s'impliquer dans des activités d'interaction avec la nature (jardinage, par exemple)
- se déplacer en transport actif le plus possible pour se rendre à l'école et vers d'autres destinations quotidiennes.
- Informer, sensibiliser et célébrer la richesse naturelle en ville liant l'interaction avec la nature, l'amélioration de la qualité de vie urbaine et l'enrichissement du quartier. L'impact sera tel que le « pont » liant la nature urbaine à la conservation de la nature et de la biodiversité pourra être renforcé, et ce, au bénéfice de tous.
- Augmentation notable de la qualité de vie en ville dans les quartiers limitrophes à l'Éco-Parc amélioré (design et aménagement urbains, entretien soutenu des immeubles par les propriétaires, notamment);
- Amélioration des principaux indicateurs de santé publique des habitants de secteurs limitrophes à ces aménagements;
- Augmentation de la désirabilité des immeubles et de la valeur foncière des résidences se trouvant au pourtour du secteur, notamment et principalement dans Viauville.

Pour faire bonne mesure, nous ajoutons un extrait de l'essai *Lutter contre le déficit nature grâce à l'éducation formelle : recommandations aux acteurs décisionnels de l'éducation primaire québécoise* présenté par Angélie Bellerose-Langlois pour l'obtention du grade M.Sc. Env à l'Université de Sherbrooke en 2015 :

«2. LES BÉNÉFICES D'UN CONTACT AVEC LA NATURE

Bénéfices pour la société

Depuis quelques décennies, les recherches mettant en évidence les effets d'un contact avec la nature sur les humains se multiplient. (...) Pour illustrer ces propos, l'exemple de la santé cardiaque peut être utilisé. François Reeves, cardiologue d'expérience, aborde l'environnement dans son livre (...). [I]l [y] explique qu'il existe un trio en lien avec les facteurs de risque des maladies cardiovasculaires : « ce que je suis », « ce que je fais » et « où je suis » (...). Le dernier des trois éléments regroupe plus particulièrement l'environnement, l'alimentation et l'urbanisme en tant que composantes ayant une incidence sur la santé cardiaque. (...) Reeves souligne d'ailleurs que l'environnement naturel influence directement la santé cardiaque. Il explique que la fréquentation d'espaces verts est positive pour réduire l'écart de l'injustice sociale face à la maladie, puisque les milieux plus pollués, en particulier les milieux urbains, sont en lien avec une augmentation de la mortalité cardiovasculaire des habitants. Le contact avec la nature permet donc de réduire l'iniquité sociale en lien avec la maladie en général. (...)

Cette affirmation est confirmée par une étude (...) qui démontre que le taux de mortalité globale est réduit de 6 % chez les citoyens qui habitent le milieu le plus vert observé dans l'étude (...). À l'opposé, dans un milieu qui comprend une forte présence de la nature, le risque relatif de mortalité due à des complications cardiaques est de 1,54 % entre pauvres et riches comparativement à 219% [bien 219%, NdR] en milieu fortement minéralisé (...). La relation d'influence entre le taux de mortalité et la présence d'espaces verts est non seulement importante pour les plus démunis, mais également pour les enfants (...). La compréhension de la multitude d'effets positifs de la nature sur la santé est pertinente pour la collectivité, d'autant plus lorsque ces effets sont abordés dans une perspective de santé publique(...).

Il est maintenant reconnu que le fait de côtoyer la nature est un indicateur important de l'activité physique et que cela s'applique également chez les jeunes. Ceux-ci sont plus actifs lorsqu'ils s'amuse à l'extérieur et cet impact est important pour réduire les risques d'obésité, particulièrement chez les enfants âgés de 10 à 12 ans. (...) C'est donc que le contact avec la nature est une stratégie pertinente pour les intervenants de la santé publique (...).

Enjeux sociaux et de santé

Cela fait un moment déjà que les scientifiques et les chercheurs tentent de prouver et de déterminer les impacts bénéfiques que la nature engendre sur la santé des humains. (...). Déjà, en 1991, des chercheurs ont réussi à démontrer que la récupération qui suit un élément stressant est plus rapide et plus complète lorsqu'un individu fréquente un milieu naturel comparativement à un environnement bâti urbain (...). (...) Conclusion confirmée de nouveau en 2014, alors qu'une étude révèle qu'une visite en nature, même si elle est de courte durée, permet de diminuer le niveau de stress ressenti. Fait intéressant, l'étude démontrait alors que ce n'est pas le cas dans un environnement urbain bâti, même si une activité relaxante y est pratiquée. (...) La participation à une activité dans un environnement naturel (...) améliore le sentiment de bien-être. (...) [I]l est maintenant clair qu'il existe un lien entre le fait de se sentir heureux et se sentir connecté à la nature (Capaldi et autres). (...) Le contact avec la nature n'est pas seulement positif à l'extérieur. Le contact avec la nature en milieu de travail diminue le stress ressenti par les employés et les plaintes émises à propos de leur état de santé général (...). Les effets de la nature sur l'humain sont positifs et considérables non seulement pour sa santé, mais aussi pour son développement en société. D'ailleurs, un environnement riche en milieux naturels augmente les comportements de civisme et les bonnes relations entre voisins et engendre une réduction du taux de crime ou d'actes violents, agressifs (...). Aussi, un lien affectif fort avec la nature serait un indicateur positif d'engagement envers l'environnement (...).

Bénéfices pour l'économie

Économies en santé publique

(...) Il est nécessaire de rappeler que les maladies cardiovasculaires ont représenté un fardeau fiscal de plus de 21 milliards en 2000, se classant au deuxième rang des maladies les plus coûteuses pour la société canadienne (...). De manière plus générale, il a été évalué que si 10 % des Canadiens qui ne pratiquent actuellement pas assez d'activités physiques (15 % de la population) changeaient leurs habitudes de vie à ce propos, le Produit intérieur brut (PIB) canadien grimperait de 1,6 milliard de dollars d'ici 2040, accompagné d'une réduction de 2,6 milliards de dollars liés aux dépenses en santé publique (...). Dans la province, un changement des habitudes vies des Québécois, entre autres afin de réduire l'embonpoint et l'inactivité physique, représenterait approximativement 800 millions de dollars d'économies annuelles comparativement au statu quo (...). Malgré tout, pour atteindre de telles économies et engendrer des changements significatifs, il faut d'abord une volonté politique pour créer des environnements facilitants (...).

Économies en restauration des écosystèmes

L'expression « il vaut mieux prévenir que guérir » peut aisément s'appliquer en environnement. Puisque l'équilibre des écosystèmes est fragile et prend parfois des milliers années à se mettre en place, l'Homme a tout intérêt à préserver la nature plutôt qu'à tenter de la restaurer (...). En effet, le rapport *The economics of ecosystems and biodiversity* de l'ONU, publié en 2008, détermine que les coûts associés à la destruction de la nature, plus précisément la déforestation et la perte de biodiversité, atteignent jusqu'à 2 000 milliards d'euros annuellement, ce qui représente 6 % du PIB mondial. Le rapport rappelle que l'Homme dépend de la nature pour se soigner, se nourrir, se loger et que la surexploitation des ressources rend difficiles et plus coûteux ces besoins essentiels. (...) Ceci rappelle une étude parue en 1997 dans la revue *Nature* qui estimait la valeur moyenne des biens et services écologiques (BSE) à [33 000 milliards] de dollars américains annuellement, rappelant que cette valeur est sûrement plus grande en réalité (...). À titre de comparaison, le Canada atteignait en 2013 un PIB de [1,8 mille milliards] de dollars (...).

Il n'y a qu'à prendre l'exemple de l'arbre révélé dans une étude de la ville de Charleston, plus précisément son service de foresterie urbaine pour saisir ce qui est avancé. Les résultats de l'étude (...) rappellent qu'un arbre coûte à la ville environ 35 \$ US annuellement pour son entretien, si l'élagage, la plantation, le broyage de souche, les réparations des infrastructures de la ville, l'irrigation et les frais administratifs sont considérés. Toutefois, en prenant en compte les BSE, l'arbre permet à la ville d'économiser annuellement 47 \$ grâce à sa fonction de capteur d'eau de pluie et de purificateur d'air, son impact sur l'économie d'énergie et sur la réduction des GES et sa valeur esthétique qui influence positivement la valeur des maisons. (...) De même, à elle seule, la Ceinture verte du Grand Montréal a une valeur annuelle de plus de quatre milliards par année (Dupras et [al.], 2013). Autrement dit, les BSE, s'ils doivent être remplacés, représentent des dépenses faramineuses, sans compter que certains BSE ne peuvent tout simplement pas être substitués (...).»

Un exemple de réussite éclatante de retour de la ville et le fleuve

Parmi de multiples exemples, voici une réussite urbaine indéniable d'un projet de retour de l'accès des citoyens à l'eau, la Promenade Samuel-De-Champlain à Québec. Laissons donc le soin aux rédacteurs en communications de la Commission de la Capitale-Nationale de nous décrire le projet et sa réalisation :

«La promenade Samuel-De Champlain est un grand parc aménagé le long du fleuve Saint-Laurent sur près de 4,3 kilomètres. Elle est située sur le boulevard Champlain, entre le pont Pierre-Laporte et la côte de Sillery. Legs majeur et

durable du gouvernement du Québec à sa capitale à l'occasion des célébrations du 400^e anniversaire de Québec en 2008, la promenade est une oasis en pleine ville. Le projet de la promenade Samuel-De Champlain a été entrepris par la

Commission de la capitale nationale du Québec afin de réhabiliter l'un des secteurs les plus dégradés des berges du fleuve et de redonner le fleuve aux Québécois. Elle a été réalisée en partenariat avec la Ville de Québec et le [MTQ]. La promenade s'est vue décerner nombre de prix et mentions à l'échelle internationale pour la grande qualité de ses aménagements. Elle a la superficie d'un grand parc longeant le fleuve sur 4,3 km. Sa végétation est composée de plus de 100 000 végétaux, dont plus de 1 500 arbres. Les activités qu'on peut y pratiquer sont variées et se font généralement en plein air, en toute saison : vélo, patin à roues alignées, soccer, marche, kayak, pique-nique, circuit d'interprétation, art public.

La promenade Samuel-De Champlain est le fruit d'une décennie de réflexion sur l'avenir du littoral urbain. L'objectif du projet était de **redonner le fleuve aux Québécois**. Ayant pour mission la mise en valeur de la capitale nationale et de ses accès, la Commission de la capitale nationale du Québec a agi à titre de maître d'œuvre du projet. Sa conception est le résultat du travail d'un consortium (...) coordonné par le designer urbain et urbaniste Réal Lestage, auquel s'est greffé [un autre] consortium (...) pour l'ingénierie ainsi que de nombreux autres partenaires professionnels.

Concept d'aménagement, Un défi à l'échelle humaine

Avant l'implantation de la promenade, les abords désolants de l'autoroute Champlain n'invitaient pas à la contemplation du Saint-Laurent. Le défi consistait à reconquérir la bordure du fleuve pour laisser place à un boulevard urbain serpentant au cœur d'un parc linéaire riverain. Le tracé sinueux et les stationnements en bordure devaient permettre d'inhiber le caractère routier du boulevard. De part et d'autre de la route, jardins, œuvres d'art, terrains de sport et descentes à l'eau permettent aux visiteurs d'appivoiser les lieux et d'y pratiquer des activités variées. D'un bout à l'autre de la promenade, des sentiers piétonniers et une piste cyclable donnent accès aux trois stations qui ont été conçues comme des entités ayant chacune une vocation et une matérialité propres. Toutes les interventions y sont dosées pour que l'usager se sente confortable dans ce vaste panorama.

LE GÉNIE DU LIEU

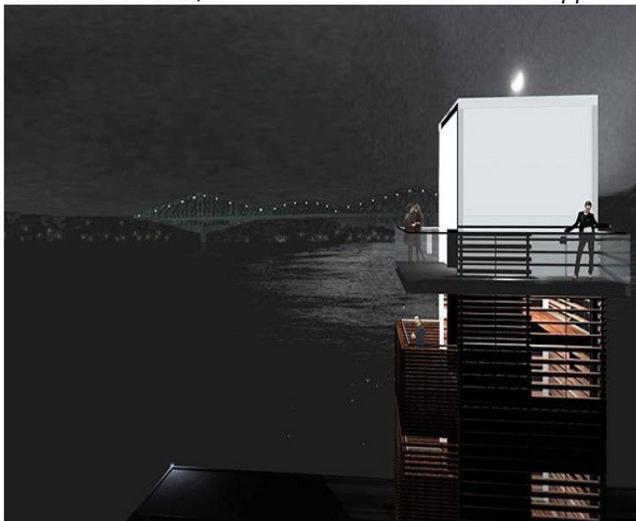
Le concept d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain s'inspire à la fois de la morphologie du lieu, de son interaction avec le fleuve et de l'occupation de ce territoire au fil du temps. Force naturelle et intimidante, le fleuve Saint-Laurent est la référence pour ce projet. Les aménagements majeurs au long de cette Promenade s'énumèrent comme suit :

LA STATION DES CAGEUX (...)



LA TOUR

La tour d'observation du quai des Cageux se dresse à plus de 20 mètres. D'une blancheur et d'une luminescence visibles de loin, le sommet de la tour rappelle le signal rassurant d'un phare sur le Saint-Laurent.



LE MARAIS RIVERAIN

Ce bassin de 280 mètres de longueur recrée les conditions d'un marais supérieur, un écosystème menacé des berges du Saint-Laurent. Le marais de la promenade illustre la transition naturelle typique entre l'eau et la berge. Il est ponctué par des repères visuels, tout en conservant un aspect sauvage. Les dimensions variées des végétaux, leur couleur et leur texture permettent d'apprécier cet aménagement en toute saison... même l'hiver!

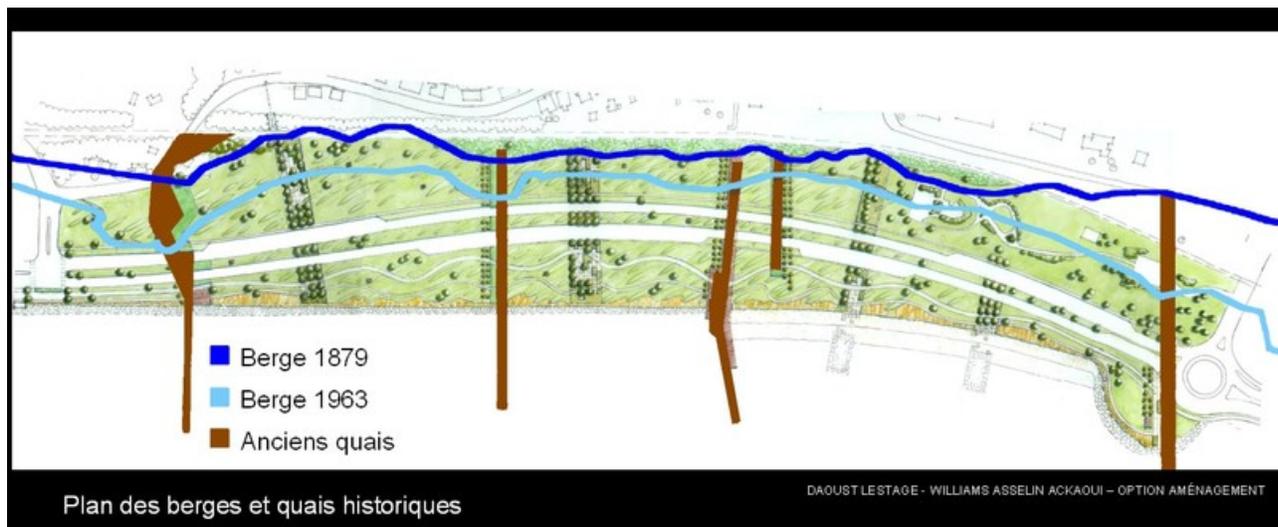


LE BOISÉ DE TEQUENONDAY (...)

Du haut de son cran rocheux, le site possède un riche patrimoine archéologique datant de 5000 ans. Ce secteur est gardé par de grands pins blancs plus que centenaires. La Commission désire respecter l'évolution naturelle du boisé, précieux patrimoine forestier. Les seules interventions effectuées concernent les mesures de protection en bordure des sentiers. (...).

LA STATION DES SPORTS (...)

LA STATION DES QUAIS



La station des Quais aligne quatre jardins thématiques aux aménagements contemporains inspirés des humeurs du fleuve. (...) La surface gazonnée du sol présente un relief rappelant les vagues. La station des Quais s'incline légèrement vers le Saint-Laurent et invite à apprécier sa présence. (...) Entre ces quais-jardins, douze zones verdoyantes accueillent des sculptures contemporaines monumentales, dans le parc d'art contemporain.

Il est composé de quatre (4) quais aménagés ou revitalisés, LE QUAI-DES-BRUMES, LE QUAI-DES-FLOTS, LE QUAI-DES-HOMMES. LE QUAI-DES-VENTS (...).

Avant-projet : Une idée audacieuse, une conjoncture propice

À la fin des années 1980, les compagnies pétrolières dont les réservoirs punctuaient le paysage et qui occupaient une partie importante du littoral ont entrepris de démanteler leurs installations. En 1997, peu après sa création, la CCCN-Q envisage déjà le réaménagement du boulevard Champlain. (...) La Commission rassemble alors certains partenaires, soit les Villes de Québec, de Sainte-Foy et de Sillery, la CUQ et le MTQ. Un protocole d'entente est signé en décembre 1999, dans lequel ils s'engagent à entreprendre une démarche conjointe et solidaire pour donner une vision commune au boulevard Champlain. La zone d'intervention alors définie s'étend des ponts de Québec jusqu'à Place-Royale et comprend le territoire entre le fleuve et le sommet de la falaise. La Commission et ses es partenaires venaient ainsi de poser le premier jalon d'un projet rassembleur de grande envergure.

Un projet ambitieux

Au départ, le projet se voulait une vision d'ensemble pour toute la zone d'intervention longeant le fleuve sur plus de 12,5 km de long. Ce projet ambitieux ne pouvant être réalisé dans son ensemble pour des impératifs d'ordre budgétaire ou de faisabilité, il a été décidé de concentrer les efforts sur le secteur qui pouvait offrir le plus à l'intérieur des budgets et de l'échéancier extrêmement serré. Ainsi, c'est un tronçon de 2,5 km de long, situé entre le quai Irving et la côte de Sillery, qui a été ciblé. Évalué à 70 M\$, ce projet devient le legs durable du gouvernement du Québec à sa capitale pour 2008, un peu à l'image de ce que furent les plaines d'Abraham pour 1908.

Enjeux du projet

L'enjeu majeur du projet demeurait la nécessité d'inhiber le caractère autoroutier du boulevard Champlain, tout en conservant une voie d'accès routier à caractère national. D'autres enjeux s'y sont greffés, tels que le maintien de la sécurité routière, l'abaissement de la vitesse, la construction de stationnements en parallèle le long du boulevard (pierre angulaire de la reconfiguration du boulevard), la conception d'une route davantage axée sur le paysage.

Les impacts du projet

Le projet de la promenade Samuel-De Champlain se veut exemplaire. Les impacts environnementaux, considérables, sont pour la très grande majorité fort positifs, propriété publique des lieux, décontamination des sols, rétablissement des paysages naturels, parcours linéaires continus pour les piétons et les cyclistes, gestion considérablement améliorée des interfaces entre les piétons et les automobilistes, maintien des accès au cœur de la cité, particulièrement au port de Québec. Le seul impact négatif appréhendé était relié à la période du chantier de construction, mais tous les efforts raisonnables ont été consentis par la Commission et ses partenaires afin de les minimiser. Pour une information supplémentaire, consultez [le rapport # 220] du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. À l'automne 2006, la Commission a inauguré le corridor du Littoral, chaînon manquant de la Route verte dans l'agglomération métropolitaine de Québec. Long de 3 km, le corridor s'étend du port de Québec à la côte de l'Église

Le chantier : Un projet marathon

Pour toute l'équipe de conception et de réalisation, une course contre la montre a été entreprise dès l'annonce du projet en mai 2005. (...) Dans le contexte d'une réalisation [du chantier] en mode accéléré, la Commission de la capitale

nationale a appuyé ses professionnels pour que le concept du projet soit respecté dans sa quasi-intégralité afin d'atteindre le niveau de cohérence entre les interventions, dans un projet étalé sur une si grande distance. La qualité du projet doit beaucoup à une équipe partageant la même vision, la même passion.

Budget

La Commission a obtenu du gouvernement un budget total de 70 M \$ pour la réalisation du projet (...). incluant des projets connexes. Les coûts de réalisation des aménagements (du quai des Cageux à la côte de l'Église) totalisent 44,8 M\$ et s'établissent comme suit :

- *aménagement des stations des Cageux et du Jardin : 29,0 M\$;*
- *requalification du boulevard Champlain : 15,8 M\$.*

Auxquels s'ajoutent des dépenses reliées aux projets connexes (25,2 M\$) :

*2 tronçons de la piste cyclable du corridor du Littoral : 6,9 M\$;
sentier du Promontoire, passerelle de la navette, grève et épis : 8,7 M\$;
acquisition de terrains pour la réalisation du projet : 7 M\$;
études complémentaires et contingences : 2,6 M\$.*

Pour l'appuyer dans la réalisation du projet de la promenade Samuel-De Champlain, la Commission de la capitale nationale du Québec a pu compter sur des partenaires privilégiés que sont la Ville de Québec, le MTQ, Hydro-Québec, partenaire de la station des Quais,[et] la CDPQ partenaire de la Station des Cageux

L'inauguration de la promenade Samuel-De Champlain a eu lieu le 24 juin 2008, en présence de nombreux dignitaires et personnalités politiques québécoises (...). Des milliers de visiteurs ont profité des activités et concerts présentés lors de cet événement tant attendu. »»

Considérations économiques sommaires

Le projet présenté par l'Arrondissement pour le SASLP souffre de ne pas avoir de chiffres sur les prévisions de croissance économique du secteur, dépendant des choix d'aménagement territorial et de développement industriel. Nous tenterons de remédier en donnant des pistes exploratoires que l'Arrondissement aura le loisir de réfuter s'il y a lieu, étant donné la complexité pour un simple citoyen de collecter les données et les mettre en forme. Nous n'inclurons pas dans ces considérations sommaires la base militaire de la Réserve canadienne de Longue-Pointe et le Port, étant autosuffisants dans leur développement et quelque peu limités dans leur croissance territoriale.

En effet, selon le rapport du PNUE de 2011 « L'Économie verte, pour un développement durable et une éradication de la pauvreté », l'investissement dans l'économie verte, notamment sobre en carbone et en émissions de gaz à effet de serre, va générer de 0,5 à 0,9% plus de croissance économique par année d'ici 2050 qu'un scénario de base d'investissement dans une économie « brune », ç-à-d notamment plus intense en utilisation du carbone (2,3 à 2,7% en moyenne par année versus 1,8% scénario de base.) Comme c'est un scénario qui implique tous les secteurs économiques (agriculture, industrie et services), on peut s'attendre qu'appliqué au secteur d'étude qui sera principalement industriel léger et intermédiaire ainsi que de services (commerce de gros, transport et entreposage), que la performance économique sera encore meilleure que si on persiste dans l'installation d'industries et d'entreprises intenses en carbone ou que l'on maintient même le statu quo dans le développement du territoire (industrie légère et intermédiaire et stockage de produits pétroliers), et dans la mesure où les nouvelles industries implantées aient une composante de valeur ajoutée élevée.

D'autre part, des études pointent vers une plus grande productivité de la main-d'oeuvre dans les secteurs d'emploi reliées à l'économie verte, allant jusqu'à une augmentation d'environ 16% (!!!) par rapport à des secteurs d'emploi en industries traditionnelles de l'économie brune. La perception positive de la valeur qualitative apportée au travail par de meilleures conditions que dans les industries traditionnelles et la plus grande intensité en technologies nouvelles que dans les industries plus anciennes accélèrent l'effet de richesse associée à une production dans ces secteurs de la nouvelle économie.

Une recherche sommaire par nos propres moyens s'est révélée ardue pour tenter d'extrapoler une quelconque valeur de production intérieure brute (PIB) dans le SASLP. En tentant justement de se baser sur les résultats dans les rapports annuels des compagnies opérant sur le territoire, les résultats de celles-ci sont souvent enfouis ou camouflés dans les résultats des maisons-mères canadiennes ou étrangères. L'absence de données se fait aussi cruellement sentir du côté des entreprises privées non-incorporées, à responsabilité limitée, qui conservent un avantage concurrentiel en ne dévoilant pas leurs résultats. Il est dès lors impossible pour le simple citoyen que nous sommes de tirer une donnée substantielle pour établir des comparaisons entre les scénarios de statu quo dans le développement du territoire et une évolution de celui-ci vers une économie verte soutenue par des principes de développement durable. Nous devons nous rabattre sur une extrapolation sommaire à partir des

données disponibles sur l'emploi, le salaire moyen industriel et les notions de fixation des prix à partir des coûts de production pour tenter de donner un exemple un tant soit peu tangible de ce que nous avançons.

Pour commencer, précisons, pour avoir un ordre de grandeur, que le produit intérieur brut au prix de base de la RMR de Montréal se situait à 201,8 G\$ en 2018. Quant à celui de la région administrative 06-Montréal, il se chiffrait quant à lui à 126,1 G\$ en 2018. D'autre part, selon les chiffres dévoilés par l'APM, le Port de Montréal a un montant de produits d'exploitation de 112,0M \$ en 2017, et contribue à hauteur de 2,1 G\$ par année à l'activité économique canadienne, et par le fait même montréalaise. La Base militaire de la Réserve Canadienne a quant à elle un impact économique sur le secteur estimé à 223,0 M\$ par an en 2010; on peut donc sans trop se tromper que celui-ci approche les 250,0 M\$ en 2019.

En effet, comme le salaire et avantages hebdomadaire industriel moyen au Québec, selon le SCIAN, se situait aux alentours de 822 \$ en 2018 et que celui du secteur des services, dont le commerce, le transport, l'entreposage et les services professionnels et techniques se situait quant à lui à 749\$, en multipliant ces nombres avec le nombre de travailleurs dans le secteur (6095 dans les activités les plus porteuses), et en postulant ensuite que grosso modo les coûts fixes et variables de production se séparent moitié-moitié, et avec un mark-up de prix d'environ 20% pour définir le prix de vente de la production interne, on en arrive à des montants de 397,7 M\$ d'output de PIB par année dans ce secteur pour les activités industrielles. Si on y ajoute les emplois d'administration publique et militaires avec un ratio 70-30 mais sans mark-up (évidemment) on en arrive à une activité économique estimée à 577,4 M\$ pour 2018,

Si on refait l'exercice en retirant les 1440 emplois de la base militaire, qui sont un acquis de base dans ce calcul, et si on s'en tient aux acteurs privés et publics du secteur, l'exercice nous donne pour 4655 employés non-militaires 447,7 M\$ annuellement

D'autre part la valeur foncière de la soixantaine de grands terrains identifiés pour cette étude a été comptabilisée sommairement, et excluant la base militaire et le Port, pour une surface d'environ 1,83 M m², elle se situe à environ 321,4 M\$ dans le rôle foncier 2017-2019 de la Ville, pour une valeur moyenne d'immeuble de 5,81 M\$, une superficie moyenne de 35 816,0 m² s'y trouvant un bâtiment moyen d'un étage de surface de plancher de 13 230,0 m².

Le taux de taxe combinée pour un immeuble non-résidentiel de catégorie 10 (industriel intermédiaire) se situe autour de 3,25\$ du 100\$ d'évaluation, et celui d'un terrain vague desservi est quant à lui de 1,53\$ du 100\$ d'évaluation. Un terrain ayant une valeur résiduelle définie par la Ville est taxé quant à lui au taux de 0,87\$ du 100\$. Nous trouvons donc dans le secteur d'étude 1,46 M m² de terrains de catégorie non-résidentielle classe 10 et 11 d'une valeur imposable de 291,8 M\$, rapportant 9,5 M\$ en taxes consolidées, 121,4 k m² de terrains vagues desservis pour une valeur imposable de 10,4 M\$, rapportant 159,7 k \$ et enfin 387,8 k m² de terrains de catégorie «valeur résiduelle» de valeur imposable de 19,1 M \$ rapportant à la Ville un maigre 166,6 k \$. Donc la valeur foncière imposable de ces soixante-quatre terrains identifiés, de propriété privée ou publique se chiffre à 321,4 M \$ et en rapportent au maximum 9,81 M\$ dans les coffres de la Ville annuellement.

Avec ces données en mains, si les 509,2 k m² de terrains vagues desservis et les terrains à valeur résiduelle étaient convertis en terrains avec bâtiments, en immeubles taxables, le revenu de taxes passera à 10,45 M\$. Si les prévisions économiques afférentes à un investissement en économie verte passait à 2,7% par année (hypothèse optimiste), le revenu de taxes passerait pour toutes les catégories à environ 10,73 M\$ pour la 1ère année, en dollars constants, une hausse de revenus de 917,3 k \$ sans même hausser les taux de taxation.

Pour ce qui est de la croissance appliquée à l'output du PIB du secteur SASLP, en posant l'hypothèse d'un gain de productivité salariale de 16% si d'aventure toutes les entreprises implantées étaient de l'économie verte et appliquaient les principes du développement durable, les coûts variables restant constants, le PIB du SASLP pourrait passer à toutes fins utiles à 485,7 M\$ par an, et en ajoutant les emplois militaires on arrive à un output de 631,3 M\$, et cela sans compter l'implantation possible et prochaine du garage de la STM dans le secteur, un projet de 380 M\$ en valeur foncière, avec un output de PIB estimé de 65,6 M\$ basé sur le salaire industriel moyen pour les entreprises de 300 employés et plus, qui pourrait rapporter toutefois 3 millions environ au plus, annuellement en revenus de taxes, étant donné que cet immeuble pourrait être exempt de taxes, comme tout autre garage de la STM. (voir tableau #1 en annexe).

les rejets domestiques et les effluents industriels. Enfin, après avoir tourné le dos à la rivière **ou en avoir été séparée par les installations portuaires [souligné par NdR]** ou par la pollution industrielle et les égouts domestiques, la population urbaine voit venir le temps de la réappropriation : « En moins de quatre décennies, les milieux fluviaux et humides des villes occidentales sont passés du statut d'espace répulsif et marginal à celui d'élément patrimonial, convoité par les sociétés urbaines » (,,). L'avènement de cette dernière période résulte de la mobilisation de mouvements de contestation qui, mettant à profit les crises industrielles et l'abandon des installations situées en bordure de la rivière, revendiquent la décontamination du plan d'eau et l'aménagement des lieux afin de favoriser le développement d'une offre récréo-touristique qui compenserait la disparition des activités économiques et les dommages écologiques des décennies passées. Il nous semble toutefois que, plutôt que de se décliner en trois périodes successives, la domestication, l'aliénation et la réappropriation correspondent à trois types de rapports sociaux à l'environnement fluvial qui se juxtaposent dans le temps. Ces rapports apparaissent simultanément à différents moments dans l'histoire d'une rivière urbaine et mettent en scène des configurations d'acteurs dont les rapports de force et les capacités de mobilisation diffèrent d'un moment à l'autre, colorant l'intensité respective des éléments du triptyque. Aussi faut-il observer que la césure entre les périodes n'est pas aussi nette que le suggère le modèle évoqué plus haut. Par exemple, les activités récréatives ne caractérisent pas uniquement la troisième période : même durant la première période, considérée comme un âge d'or de l'industrialisation fluviale, existaient des activités de baignade et de pêche qui se sont maintenues après la transformation accélérée des berges.(...) L'aliénation n'est pas uniquement le fait d'une contamination de l'eau et des menaces à l'intégrité du milieu et à la santé publique, mais peut aussi résulter de divers modes d'appropriation - privée ou publique - de la rivière et de ses berges, et de la normalisation conséquente des attitudes et des comportements de la population à l'égard de l'environnement fluvial. Dans cet article, [nous nous intéressons aux relations que deux populations urbaines de taille moyenne, bordant deux tributaires situés de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent, entretiennent avec leur rivière : celle de Shawinigan, pour la rivière Saint-Maurice, sur la rive nord, et celle de Drummondville, pour la rivière Saint-François, sur la rive sud. La comparaison de ces deux cas nous paraît pertinente car les processus d'urbanisation et d'industrialisation de Shawinigan et de Drummondville présentent d'importantes similitudes. En effet, au tournant du 20e siècle, des entreprises de production d'électricité construisirent des barrages et des centrales hydroélectriques au coeur de ces deux agglomérations (Dales, 1957), qui comptèrent parmi les principaux centres industriels du Québec, en matière d'activités et de valeur de production (...). En plus de stimuler le développement industriel, ces installations hydroélectriques influencèrent l'aménagement urbain dans les décennies suivantes, notamment parce qu'elles impliquaient dans les deux cas l'établissement au coeur de la ville d'un réservoir, qui devint un lieu de récréation où différents loisirs furent pratiqués à différentes époques. Initialement, les plaisirs de l'eau furent le privilège de quelques-uns, jusqu'à ce que les autorités municipales et les entreprises privées mènent des travaux pour élargir l'accès à la rivière et au paysage riverain. Après des décennies d'usages industriels divers, l'état de la rivière se détériora et le front d'eau perdit une partie de son potentiel récréatif. Cette mise à distance de l'environnement fluvial se poursuit dans la foulée d'une désindustrialisation qui affecta les plus grandes entreprises de ces deux villes, tandis que la proximité d'une source d'approvisionnement énergétique cessa d'agir comme un facteur déterminant pour la localisation des industries. Si les autorités politiques et économiques optèrent pour une refonte du développement urbain et le développement d'une industrie récréo-touristique axée sur la mise en scène de l'environnement fluvial, ce dernier avait, depuis des décennies, fait l'objet de mobilisations par les utilisateurs de la rivière - regroupements ou particuliers - qui revendiquaient une amélioration de la qualité du milieu.

LE PARTAGE DES FRONTS D'EAU : LES USAGES PRODUCTIFS ET RÉCRÉATIFS DE LA RIVIÈRE

(...) [D]es financiers américains firent l'acquisition des chutes de Shawinigan Falls, sur les abords de la rivière Saint-Maurice, pour y entreprendre en 1898 la construction d'un barrage hydroélectrique. (...) Ville nouvelle, Shawinigan Falls fut aussi planifiée par la compagnie qui la fonda (Brouillette, 1990). En même temps qu'elle contractualisa les ventes d'électricité et de terrains auprès des entreprises de la seconde industrialisation, la SWPC définit le mode d'occupation des berges de la Saint-Maurice en prenant en charge l'aménagement du territoire urbain (...). Dès l'achat du site des chutes, la SWPC fit l'acquisition des terrains environnants et commanda auprès d'une firme montréalaise, (...), la production d'un plan directeur pour l'aménagement du territoire de la ville en devenir. (...) La Saint-Maurice n'avait donc pas qu'une fonction industrielle aux yeux des fondateurs de Shawinigan, et son usage à des fins non productives fut inscrit dans l'espace urbain dès la fondation de la ville. En outre, la population urbaine fit rapidement de la rivière un espace de loisir et de sociabilité (...).

Dans le cas de la rivière Saint-François et de Drummondville, on assiste aussi à l'émergence parallèle d'usages productifs et d'usages récréatifs au coeur de la ville, quoique leur juxtaposition dans le temps et dans l'espace ait requis la maîtrise des caprices d'une rivière au débit irrégulier et aux débordements fréquents. Cette maîtrise permit l'industrialisation accélérée d'une ville qui, après un siècle d'existence, offrait toujours « le portrait d'un bourg en déclin » (Rousseau, 2013, p. 500). (...) La maîtrise du débit de la rivière contribua aussi au rapprochement de la population drummondvilloise et de la Saint-François pour des activités autres que la production hydroélectrique. (...) Le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale obligea toutefois la ville à surseoir à son projet.

Durant la même période, à Shawinigan, des projets d'infrastructures contribuèrent à rapprocher la population de sa rivière. (...). Quand les deux infrastructures de loisir furent terminées, la population jouit d'un accès à la baignade et d'un point de vue sur la rivière. Or, la « baignoire » du parc Saint-Maurice se trouvait en aval des égouts municipaux et des rejets provenant des usines électrochimiques. Le directeur de l'unité sanitaire municipale, le Dr Bossinotte, attira l'attention sur les risques que représentait le déversement des égouts pour la santé et ordonna la fermeture de la plage en 1939. (...).

DÉSAAFECTATION DES FRONTS D'EAU ET REVITALISATION DE L'ENVIRONNEMENT FLUVIAL

Ces mesures prises par les autorités sanitaires pour tenir la population à l'écart de la plage urbaine constituèrent un des modes de mise à distance des fronts d'eau. (...) L'aménagement de la rivière urbaine pour la production hydroélectrique, grâce à laquelle de très grandes entreprises s'étaient implantées à Shawinigan et à Drummondville dans la première moitié du 20^e siècle, cessa de stimuler l'essor industriel, démographique et spatial de ces villes durant les années 1960. (...) Une succession de fermetures d'entreprises dans une période de tourmente économique généralisée rendit le paysage urbain d'autant plus désolant que les centres de ces villes se vidaient de leur population au profit des banlieues, et que les infrastructures et le cadre bâti se détérioraient. Les rivières furent ainsi détachées de la capacité technique pour laquelle elles avaient été aménagées et qui avait fait d'elles un puissant facteur de localisation. Dans les deux villes, les planificateurs urbains cherchèrent à attirer de nouvelles entreprises dans des parcs industriels établis en périphérie, à distance des cours d'eau. Tout comme le centre de peuplement original, qui se dégradait et offrait une piètre qualité de vie, la rivière agissait comme un repoussoir. La croissance urbaine se poursuivit, mais cela se fit souvent au détriment de la vieille ville et au profit de banlieues qui poussèrent à proximité des nouveaux parcs industriels, surtout le long de la rivière, un peu sur l'autre rive, et à l'intérieur des terres. La rivière pouvait-elle reprendre sa place dans une économie et une société urbaines en déclin, elle qui avait été au coeur de l'essor urbain durant la première moitié du 20^e siècle ? Les autorités économiques et politiques se mobilisèrent à l'échelle locale, régionale et provinciale pour élaborer les nouvelles bases de la croissance de ces deux villes. Elles privilégièrent une offre récréo-touristique centrée sur l'établissement de parcs riverains. À Shawinigan, un projet de « parc des chutes », proposé en 1971, s'articula autour de l'aménagement d'un terrain de camping et d'un parc public sur l'île Melville, utilisée jusqu'alors par le club aquatique de Shawinigan et par la papetière Belgo (pour le chargement de billots de bois) (Giguère, 1970; Pinard, 1971)10.

À Drummondville, les planificateurs régionaux souhaitèrent établir des sites touristiques en bordure de la rivière Saint-François, qui représentait selon eux l'un des rares attraits naturels d'une région au paysage dénudé et aplani par près de deux siècles de colonisation (...) D'aucuns signalèrent un obstacle majeur à l'implantation heureuse de ces projets : la qualité de l'eau des rivières. Détectées et dénoncées depuis quelques années déjà, la pollution domestique et industrielle, dans le cas de la Saint-François et la pollution industrielle et la décomposition du bois flotté, dans le cas de la Saint-Maurice, menaçaient la pérennité des efforts de réhabilitation de l'environnement riverain en milieu urbain et périurbain. Sur la rivière Saint-François, à Drummondville, on avait toléré l'ouverture des plages de la Celanese et de la Ville de Drummondville en amont de la prise d'eau de l'aqueduc municipal. Plusieurs années après que des épidémies de typhoïde et de poliomyélite eurent frappé la population drummondvilloise, des avis des autorités de la santé publique ordonnèrent la fermeture de la plage municipale en 1956. (...) Des piscines allaient dorénavant accueillir les baigneurs, et la ville opta pour en installer dans les quartiers ouvriers qui s'étaient élevés près des grandes usines. (...) À Shawinigan, la fermeture de la baignade du parc Saint-Maurice fut suivie de la construction de piscines municipales. La municipalité installa d'abord une piscine extérieure dans le parc Saint-Marc (...).

L'enclassement de Shawinigan et de Drummondville dans des bassins versants (...), avec leurs chapelets d'industries et de villes, rendait difficile la prise en charge de la dépollution de la rivière par une seule municipalité. (...) [M]ais tant que les problèmes écologiques et sanitaires demeuraient en suspens, on ne pouvait refonder l'économie de ces villes sur l'industrie récréotouristique. Un long processus de prise en charge des problèmes de pollution aquatique s'enclencha alors, mobilisant les populations riveraines, les instances gouvernementales de différents paliers, ainsi que des scientifiques des secteurs de la santé publique et de la conservation de la faune. La décontamination de la Saint-François et celle de la Saint-Maurice suivirent des rythmes distincts, compte tenu de différences relatives aux débits fluviaux et à d'autres caractéristiques hydrologiques, ainsi qu'à la densité des populations riveraines. En plus des enjeux liés à l'approvisionnement en eau potable, la perception par les populations de l'étendue et de l'intensité des dommages écologiques - et de la menace sanitaire qu'ils constituaient - fut influencée par l'histoire des loisirs et des activités nautiques et celle du passé industriel. Au final, les initiatives de changement s'appuyèrent sur la spécificité des relations entretenues depuis plusieurs décennies par les populations de Drummondville et de Shawinigan avec leur rivière. Ces relations eurent également des incidences sur les projets de réhabilitation de ces rivières urbaines.

Refondre l'environnement fluvial de la Saint-François

Dès le début des années 1950, le Club de chasse et pêche de l'Estrie et l'Association des clubs de chasse et pêche des Cantons de l'Est, basés tous deux à Drummondville, tentèrent de procéder à la revitalisation écologique de la rivière Saint-François et de ses berges (Anonyme, 1955). (...) pour autant que particuliers et associations participassent à l'embellissement du paysage. La transformation de la rivière Saint-François en un site récréatif se révéla toutefois une entreprise difficile, et les échecs répétés de l'empoissonnement et l'éclosion d'épidémies de poliomyélite amenèrent les organisations locales et les autorités municipales à vouloir connaître et faire connaître l'état de la rivière. Financé par des associations locales et la Fédération des clubs de chasse et pêche du Québec, un chimiste de l'Université de Montréal, Claude Allard, conclut son enquête sur la qualité de l'eau de la rivière en constatant que « la Saint-François est le cours d'eau le plus pollué que l'on ait examiné jusqu'à maintenant dans la province de Québec », et que « l'attrait touristique est dorénavant nul entre le lac Weedon et quelques kilomètres avant Drummondville » (Allard, 1955, p. 18). (...) La dépollution de la rivière Saint-François amena la population de Drummondville à réactualiser les projets de réhabilitation écologique menés au cours des années 1950. La région étant pauvre en attraits naturels, Drummondville choisit de promouvoir ceux de la rivière qui traversait la ville. Tout d'abord, une intense activité de rempoissonnement suivit la décontamination de la rivière dans les années 1980 (Allard, 1987; Laprise, Gosselin et Provencher, 1987). (...) Par la suite, la ville se dota d'une marina pour la voile en aval de la chute Hemmings, tout juste en amont de la ville, où elle aménagea également une plage publique et un réseau de parcs riverains. Elle installa une piste cyclable le long de la rivière, et aménagea au bord de la route une série de belvédères permettant de jouir du paysage aquatique (Lemaire, 2011). Un ensemble de sites et d'activités historiques et culturelles (...) compléta la stratégie de revitalisation

économique de la région autour d'une offre touristique et culturelle, mais c'est la promotion de l'histoire naturelle et du paysage aquatique qui fut au cœur de la réinsertion de la Saint-François dans l'espace urbain drummondvillois.

Si les acteurs locaux reconnurent le besoin de rapprocher ville et rivière en réalisant le potentiel écologique et récréatif de celle-ci, l'assainissement de la Saint-François ne fut toutefois pas synonyme d'une réappropriation populaire de l'environnement fluvial. En effet, les scientifiques du gouvernement provincial lui découvrirent de nouvelles potentialités qu'ils cherchèrent à intégrer dans le programme de décontamination de la rivière, et qui n'étaient pas sans compromettre les usages récréatifs que les populations riveraines cherchaient à établir. La résilience biologique – soit la capacité de l'écosystème aquatique à surmonter des perturbations – devint la préoccupation principale des biologistes de la faune du ministère de l'Environnement au moment même où se réalisait la restauration de la Saint-François, après plusieurs décennies de débats sur la pollution aquatique essentiellement centrés sur la problématique sanitaire.

Partager l'espace fluvial de la Saint-Maurice

(...) [L]es débats concernant la rivière Saint-Maurice visèrent principalement le partage entre ses usages industriels et ses usages récréatifs. Bien que les effluents des entreprises et des municipalités pussent porter atteinte à la qualité de l'eau, il se trouva peu de résidents pour porter plainte, du moins jusqu'aux années 1960, lorsque le problème de la pollution de l'eau fit rage à l'échelle de la province. Plutôt que d'avoir « à filtrer et traiter l'eau de la rivière », les villes de la vallée de la Saint-Maurice – y compris Shawinigan – optèrent pour une alimentation à partir de lacs. À l'occasion, des dénonciations s'élevèrent quant à la qualité de l'eau.

La rivière Saint-Maurice fut la dernière au Québec à se libérer de l'emprise du flottage du bois, plus de quarante ans après que la controverse entourant la qualité de l'eau de la rivière Saint-François eut éclaté et mené à l'adoption des premières mesures de dépollution et d'assainissement des eaux au Québec. Qu'est-ce qui maintint la rivière Saint-Maurice si longtemps à l'abri de l'attention du public ? C'est seulement une fois que le déclin de l'industrie des pâtes et papiers apparut irrévocable que les protestations contre les impacts environnementaux devinrent audibles, car la population appréhenda alors différemment le rôle et la place de la rivière dans son économie et sa culture. Non seulement le bien-être de la population riveraine devenait moins dépendant de la viabilité d'une industrie en déclin, mais il apparut que sa survie économique reposait dorénavant sur la cessation des activités polluantes et le nettoyage de la rivière en vue d'une mise en valeur récréo-touristique de cet environnement. Dès lors, les études écologiques se multiplièrent et des regroupements comme la Corporation de gestion du développement du bassin de la rivière Saint-Maurice, créée en 1991, menèrent des batailles juridiques et politiques pour obtenir la fin du flottage du bois et l'assainissement de la rivière (Corporation de gestion du développement du bassin de la rivière Saint-Maurice, 1999). (...) En outre, et ce, contrairement à Drummondville, Shawinigan ne développa aucune infrastructure sur la Saint-Maurice pour y stimuler le plaisir de l'eau. D'ailleurs, il lui était difficile de se démarquer dans un environnement disposant déjà de nombreuses infrastructures pour l'accueil des campeurs et autres plaisanciers fréquentant la vallée de la Saint-Maurice, comme le Parc national de la Mauricie situé à quelques kilomètres de la ville.

(...) [L]es villes de Shawinigan et de Drummondville permirent à la rivière d'occuper une nouvelle position dans la croissance urbaine et économique ainsi que dans la géographie et l'histoire de chaque ville. Des projets se mirent en place, qui se distinguaient par le patrimoine et le paysage que les populations et les autorités locales de chaque ville cherchaient à mettre en valeur. L'aménagement des berges et de l'environnement fluvial différa en conséquence. Les projets récréatifs intégrèrent des éléments tirés de l'histoire industrielle et écologique des lieux, quoique chaque ville valorisât certains d'entre eux au détriment d'autres. Insistons ici sur le fait que ces différents éléments furent conjugués simultanément, la culture industrielle de Shawinigan étant célébrée sur l'emplacement de la canalisation de l'eau de la Saint-Maurice vers les turbines des centrales ancestrales de la SWPC, alors qu'au même moment la nature drummondvilloise était aménagée pour entretenir une culture sportive ancrée sur les rives de la Saint-François et divertir la population urbaine. Nature et culture s'entremêlent dans ces projets de « reconquête des fronts d'eau », à Drummondville comme à Shawinigan. Inscrite dans le temps long, cette intégration se décline à travers des rapports sociaux à l'environnement combinant des préoccupations industrielles et des préoccupations récréatives, et qui, plutôt que de se succéder dans le temps, se manifestent simultanément, mais de façon plus ou moins marquée au gré des circonstances et des stratégies des acteurs. Ainsi, les mobilisations de citoyens et de scientifiques qui ont mené à une dénonciation de l'occupation et de l'utilisation univoques de l'espace fluvial n'ont pas toujours rendu compte de l'ensemble des usages, populaires ou privés, récréatifs ou industriels qu'on en faisait, même si ces usages devenaient également encadrés et régulés. **De même, et contrairement à la reconquête des fronts d'eau dans certaines villes portuaires, la revitalisation de l'écologie et de l'économie des rivières et des berges à Drummondville et à Shawinigan s'accommoda du maintien de la fonction industrielle, [souligné par NdR] les activités récréatives s'orchestrant autour de la présence d'un réservoir aménagé en vue de la production hydroélectrique. Si nous avons réglé ici la focale sur les mobilisations citoyennes et les institutions municipales, force est de constater que ces controverses locales ne sont pleinement intelligibles qu'à la lumière de mouvements de fond observables à l'échelle nationale. (...) Il faut toutefois attirer l'attention sur l'action des autorités politiques et scientifiques des paliers supérieurs de gouvernement, qui peuvent avoir une influence sur l'intensité des débats locaux en fonction du degré de généralité des problématiques touchant à la pollution et à l'assainissement des eaux. Cette mise à l'échelle accompagne souvent l'inscription de la rivière dans une logique territoriale qui dépasse les limites de la ville considérée.»**

Raisons de croire que le projet SASLP peut être amélioré

De ce qui précède, nous en tirons une conclusion générale majeure : un projet de parc-nature jouxtant celui d'un éco-parc industriel bien pensé ne peut que contribuer à améliorer les indicateurs de santé publique du quartier, dont les aptitudes psychomotrices des enfants des quartiers Hochelaga, Viauville, et Guybourg, à prime abord, en leur offrant l'option de multiplier les occasions de contact avec la nature et de jeu libre, encadré ou non. Les données sociosanitaires sur la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve accumulées depuis les dernières décennies par la DSP de Montréal sont abondantes et ne mentent pas au sujet de l'amélioration lente, faible et confinante au sur-place à ce sujet.

La chose cruciale à considérer selon nous est de ne pas laisser définir ou passer au deuxième rang les enjeux d'aménagement paysager du secteur par les seules considérations de développement économique et industriel. Ca demeure l'enjeu majeur du conflit potentiel entre les usages urbains préconisés de part et d'autre.

D'autre part, l'enjeu économique de redévelopper tant le secteur industriel que le milieu dégradé peut être géré de façon optimale. En effet, la conversion des terrains industriels vacants en lots occupés va faire tripler le revenu de taxes de ces lots. De plus, la conversion de ces terrains inoccupés en immeubles d'entreprises fondées sur l'économie verte va générer plus de PIB du secteur que si on persistait à y implanter des industries de l'économie brune, même si elles-çi étaient des entreprises de services connexes aux activités du port. Pour ce qui est du terrain de Ray-Mont Logistics en litige, s'il devait revenir dans le giron de la Ville, les coûts de décontamination et de réhabilitation en milieu urbain ludique, bien qu'exorbitants sur le coup, seront compensés par l'amélioration des indicateurs économiques de qualité de vie dans le secteur, dont ceux de santé publique, qui s'additionneront aux retombées économiques directes du SASLP et du port.

Repenser radicalement l'usage du béton dans la conception et la construction d'ouvrages d'art d'infrastructures routières devra être une autre priorité de réflexion de l'Arrondissement et du MTQ dans les axes de développement futur du secteur. En effet, l'implantation de carrefours giratoires de moyenne ou grande capacité pour gérer un flux continu et ininterrompu de trafic routier à vitesse constante, et réduisant substantiellement les emprises intersectionnelles pur faire ces échanges devra être considérée et mis en oeuvre pour bonifier les aspects paysagers et circulatoire de la revitalisation complète du secteur.

Plus près de nous, pour ce qui est d'un milieu naturel retourné dans le domaine public, on n'a qu'à penser au parc De la Pointe-Aux-Prairies, notamment y incluant la Coulée Grou qui a été sauvée d'une pollution certaine et tenace par la « dompe » à mâchefer des incinérateurs Dickson et Des Carrières, toutes installations industrielles lourdes opérées par la Ville quand ceux-çi étaient en fonction. Ces milieux naturels restaurés se trouvent toutefois à 15 km de distance de la limite du quartier Maisonneuve et nécessitent une expédition de presque deux heures en autobus pour les atteindre.

Des exemples de récupération de friches industrielles réussies sont manifestes à Montréal et symbolisées par la réhabilitation de la Carrière Miron, qui s'est méritée plusieurs prix de design urbain avec les années, du canal Lachine, que l'on a tendance à oublier tant il fait partie du décor de puis sa réhabilitation dans les années '90's, et celle du Parc Bellerive de Tétréaultville, mieux connue dans ce quartier comme une lutte citoyenne réussie contre l'administration Drapeau, à l'époque. De multiples exemples de friches industrielles revitalisées foisonnent depuis quelques années en Europe de l'Ouest, aux États-Unis, et encore plus notablement, l'exhumation réussie et spectaculaire de la rivière Cheonggyecheon en plein milieu urbain à Séoul en Corée du Sud. Une autre réalisation marquante des dernières années a été l'exhumation de la Saw Mill Creek sur plusieurs pâtés de maisons à Yonkers, NY, ramenant la nature et le contact avec l'eau vive, perdu depuis plusieurs décennies par son enfouissement et artificialisation subséquents, en plein coeur du centre de cette ville.

Les services écosystémiques apportés par une revitalisation du quadrilatère Dickson Vimont Hochelaga Notre-Dame peuvent être estimés par un évitement de dépenses en infrastructures de 12\$ nets par arbre, ainsi qu'un autre montant substantiel pour la prairie verte et le boisé dit « Steinberg », et seront tels qu'une plantation d'arbres et de végétation ainsi que l'aménagement de bassins de rétention avec une attention à leur aménagement paysager va à la fois redonner un poumon vert et un îlot de fraîcheur dans le secteur, mais aussi un bassin versant des eaux pluviales, au lieu d'une canalisation neuve, qui seront assez abondantes pour alimenter le ruisseau Molson, que le lit de celui-çi soit exhumé en bonne partie, ou réaménagé pour en retrouver au moins l'esprit, et que sont exutoire soit mis au jour ou demeuré canalisé, mais surtout pas « commémoré »...

Il va donc de soi que la redéfinition du concept d'« éco-parc industriel » devra être coordonnée avec les divers intervenants, dont la Ville prendra le leadership, ou même de créer une commission dédiée au redéveloppement du secteur à cet effet.



Rivière Cheonggyecheon, Séoul, Corée



Parc Frédéric-Back, Montréal, Qc



Coulée Grou, Montréal, Qc



Saw Mill River, Yonkers, NY

Pour ce faire :

Recommandations générales :

Mise en garde #1 :

La Ville devra porter une attention particulière au fait que quelques propriétaires fonciers portant des compagnies à numéros quasi-consécutifs, ayant les mêmes administrateurs dans des configurations différentes (échanges entre postes de président, secrétaire et trésorier, par exemple) et/ou comportant la même adresse comme place d'affaires se partagent la propriété de plusieurs lots et immeubles stratégiques dans le SASLP ainsi que dans le PPU Assomption-Nord, pour environ 481,8 mille m² pour une valeur de 61,5 M\$ au rôle actuel. La Ville devrait donc s'assurer qu'un quelconque stratagème de financement politique occulte ne s'y applique pas, comme on a pu le constater avec la propriété des terrains entourant l'emprise de l'Autoroute 25 à Rivière-Des-Prairies et St-François-de-Sales à Laval dans le cadre du projet avorté, piloté par le gouvernement libéral provincial d'alors, de déménagement de l'Hôtel-Dieu à Rivière-des-Prairies à la fin des années '80's. Nous ne saurions nous résoudre à revoir apparaître une entreprise de corruption et de collusion dans les contrats publics.

Mise en garde #2 :

La Ville devra s'assurer auprès du ministère de l'Environnement du Québec que GAIA-Qc Inc. a perpétré des travaux en conformité avec le certificat d'autorisation préalablement émis par ce ministère, en vue de l'usage prévu par son occupation du sol permis par le zonage de l'Arrondissement, bien que tout ceci soit en litige devant les tribunaux présentement.

Mise en garde #3 :

Suite à une vérification sommaire des raisons sociales dans le Registre des Entreprises du Québec, une attention particulière devra être apportée à la structure financière de la compagnie GAIA-Qc Inc., en ayant l'assurance que ce montage ne soit pas une occasion d'évasion ou d'évitement fiscaux pour cette entité corporative.

Recommandation générale #1

La Ville devra appliquer un moratoire sur tout projet routier concernant le SASLP jusqu'aux conclusions d'un éventuel rapport du BAPE sur le prochain projet de modernisation de la rue Notre-Dame Est pour assurer son intégration harmonieuse au projet de redéveloppement du SASLP.

Recommandation générale #2

L'Arrondissement devra impliquer activement le Services des Grands Parcs, le service des parcs de l'Arrondissement MHM et la Direction de l'Environnement de la Ville dans l'élaboration du concept général de réaménagement

Recommandation générale #3

L'Arrondissement devra estimer l'output de l'activité économique actuelle, projetée suite à la mise en place de sa vision, et celui de tout projet alternatif proposé dans cette consultation;

Recommandation générale #4

L'Arrondissement devra estimer la richesse foncière et le revenu de taxes conséquemment aux critères qui viennent d'être énoncés à l'alinéa précédent;

Recommandation générale Volet économique :

- La Ville doit se contraindre à l'installation d'entreprises de l'économie « verte » dans le secteur

- La Ville devra échanger les terrains et promouvoir une aide financière pour les autres entreprises à exproprier pour les conserver dans l'Éco-Parc.

La Ville devra se constituer une réserve foncière en rachetant tous les terrains vagues privés ou institutionnels pour reprendre le contrôle du développement du secteur en vue de prévenir et mettre un frein à la spéculation des immeubles industriels.

La Ville devra passer des contrats de bail emphytéotique avec tout nouveau promoteur qui s'installera dans le SASLP pour une période de 25 ans renouvelable, afin de réévaluer la compatibilité territoriale et urbaine ainsi et la viabilité économique de cette activité.

Recommandation générale Volet d'Aménagement

Inclure les terrains du Centre Grace-Dart dans une réserve foncière à défaut d'entente de conservation en vue de planification de l'écoparc; la voie de l'entente est fortement privilégiée

- Déplacer impérativement et exproprier VOPAK+Calex à Mtl-Est
- Exproprier par tous les moyens légaux possibles Ray-Mont ainsi que tout terrain non-construit se trouvant dans le quadrilatère Dickson-Vimont-N-Dame-Hochelaga
- Forcer Ray-Mont Logistics a remettre le terrain dans un état propice à la renaturalisation et à l'exhumation du ruisseau Molson.
- Encourager par des incitatifs financiers municipaux et gouvernementaux les acteurs corporatifs majeurs déjà présents (BFC Lg-Pte, APM, STM, HQ, LaFrance, Catelli, CGC, UAP, etc.) à accélérer et maintenir leurs activités de verdissement et de modernisation environnementale pour accroître leur participation dans l'amélioration du cadre de vie de ce secteur.
- Limiter les places de parking des nx projets; prévoir que ceux-ci soient en souterrain; et correspondant à la capacité d'au plus la moitié de la force ouvrière du secteur; p-ê aussi prévoir des parkings incitatifs et des navettes, sur des emprises de terrain aussi restreintes que possible (parkings étagés souterrains/aériens pas plus que trois étages hors-sol

Recommandation générale #5 :

Suite au reportage de l'émission Enquête du 14 mars 2019, et aussi depuis que le gouvernement du Québec a pris action dans ce dossier ces dernières semaines pour encadrer efficacement cette industrie, la Ville doit obtenir des promoteurs de tout projet nouveau d'implantation, d'agrandissement, de modification ou de rectification impliquant des activités de décontamination des sols de toute emprise industrielle ou commerciale existante des garanties écrites de faire affaire avec des transporteurs et des entreprises accrédités de disposition des sols contaminés, conformément aux normes et obligations en vigueur faites par le gouvernement du Québec; la Ville devra poursuivre les fautifs sans délai ni hésitation

Recommandations d'aménagement urbain, routier et paysager, et Mise en forme sommaire de notre vision sous forme graphique:

Pour des raisons d'ordre organisationnel et de coordination, nous n'avons pu produire de plan pour illustrer cette section

Option minimaliste :

Proposition principale :

Refaire la rue N-Dame entre le pont Jacques-Cartier et le tunnel La Fontaine, **incluant Dickson et Souigny** sur le modèle du prolongement du bd H-Bourassa réalisé au début des années 1990's, en le rendant toutefois bcp plus convivial pour les piétons et les usagers de transport actif sur essieux; exclure tout projet s'apparentant à une augmentation de capacité autoroutière ou incluant des infrastructures autoroutières; en prévision de la substitution de la détermination du concept retenu par le MTQ dans le prochain projet qui ne manquera pas d'arriver...

Du nord au sud du SASLP :

Faire une voie en « S » entre L'Assomption+Hoche et Dickson via extension Souigny; Ne pas extensionner L'Assomption au sud de Souigny

Dédier une voie venant de Souigny ouest et Assomption+Hochelaga vers Dickson Sud pour le Port; de même dédier une voie vers le nord vers Souigny Est et la 25-40; non vers l'Assomption Nord, trafic local seulement, longeant l'arrière de l'entrepôt Molson jusqu'à Souigny;

Ériger le viaduc routier demandé par le Port pour sur l'emprise du terrain de la Vopak, à la limite de celui du Lafleur, donc plus ou moins à mi-chemin entre Dickson et Viau;

Faire des carrefours giratoires de grande capacité aux intersections Souigny-Dickson, Dickson-N-Dame, La Fontaine-Dickson et Viau/Sicard-N-Dame

Aucune infrastructure routière aérienne ne devra y être planifiée ou encore moins construite;

Volet renaturalisation, aménagement et développement du parc :

Inclure dans la planification du secteur le centre Grace-Dart et élargir le quadrilatère d'étude et d'intervention en y incluant BENNETT-Hochelaga-N-Dame-Dickson

Si les plans de RML sont approuvés par la Cour, tracer L'Assomption Sud avec une voie dans chaque sens (option de desserte), passer la voie ferrée sur la limite ouest de l'entrepôt Molson, et la voie de desserte entre elle et RML, le tout en longeant le plus possible l'Axe de Dickson;

Planter au minimum 500 arbres en bosquets, 5 000 arbustes et aménager conséquemment la prairie verte et le marais saccagé par les bons offices de RML

- Suite aux expropriations, déménagements et relocalisations, Renaturaliser l'emprise du vestige du ruisseau Molson à cet endroit;

Volet qualité de vie :

ÉLOIGNER l'emprise de la rue N-Dame de Viauville entre Sicard et Dickson en la rapprochant le plus possible des terrains du Port (malheureusement impossible à Haig, Catelli et CGC sont déjà là, point positif, le trafic y est moins lourd)

Déplacer le projet de poste électrique sur les terrains du clos Dickson relocalisé ailleurs dans le quadrilatère d'étude, pcq fait accompli de la ligne de 315kv sous Hochelaga; +/- 500 m de ligne à faire vers clos Dickson;

Replacer le clos Dickson sur le terrain au sud de l'entrepôt Molson.

Abolir et aliéner la cour de triage du CN Lg-Pte,

Déplacer le viaduc ferroviaire entre l'Entrepôt Molson et l'emprise du ruisseau, donc à l'Est de l'ancienne entrée de la CSF, et à côté du viaduc de camionnage du port

Parc :

S'inspirer pour ce faire des plans présentés par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson, y incluant le boisé Steinberg

Utiliser les terrains restants de la Vopak pour extensionner le parc au sud de l'emprise N-Dame jusqu'à la limite des terrains du Port, côté Ville.

Faire une tour d'observation limitrophe aux terrains du Port, regardant vers le nord-est/nord-ouest pour embrasser la vue du parc, du nouveau boulevard industriel et des activités du Port.

Avantages :

- Donne au Port l'accès dont il a toujours réclamé la complétion, à ses conditions
- Donne au MTQ et à la Ville les bretelles autoroutières conformes à leurs prémisses de base
- Amélioration passagère de la circulation de transit des dizaines de milliers de véhicules journaliers dans l'arrondissement vers d'autres destinations dans la ville et en banlieue
- Desserte du port par train possible, bien que le trafic ait considérablement diminué avec les années
- «Attractivité » (sic) accrue pour les entreprises de l'économie brune
- Ray-Mont Logistics va pouvoir s'y installer à son aise sur les terrains qu'elle a acquis
- Installation du poste d'HQ dans son nouveau terrain
- Installation de la cour de voirie, du garage et de l'écocentre sur leur nouveau terrain
- Préservation du boisé dit «Steinberg» et de la prairie humide
- Possibilité de mettre en oeuvre partiellement l'intégration de la vision de développement d'un parc du ruisseau de la Grande-Prairie préconisée par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson, parce qu'il faut bien commencer que'qu'part...

Incertitudes

- Amélioration incertaine des indicateurs de santé publique de la population des quartiers résidentiels du secteur
- Variation indéterminée de la température moyenne des îlots de chaleur du secteur

Inconvénients :

- *Augmentation potentielle de 5% par année jusqu'en 2023-24 du nombre de camions transitant to-and-fro le port*
- *Préservation minimale des espaces verts au profit des surfaces dures et du développement industriel;*
- *Pas de remise en question de l'implantation de la plupart des industries présentes dans le SASLP*
- *Aucun redéploiement industriel d'envergure à prévoir, une trame industrielle demeurera vétuste et de bas-à-moyen-de-gamme sera maintenue;*
- *Aucune exhumation du vestige de l'emprise du ruisseau Molson possible.*
- *Potentiel très limité et bridé de redonner une certaine qualité de vie au sud du boisé dit « Steinberg » avec un parc linéaire longeant une activité industrielle potentiellement extérieure et génératrice de nuisances diverses qu'a l'intention d'opérer RML.*

Option mitoyenne (plan #2):

Volet transport :

Proposition principale : (Voir Note #Q sur le plan #2 et #3)

Refaire la rue N-Dame entre le pont Jacques-Cartier et le tunnel La Fontaine , **incluant Dickson et Souigny** sur le modèle du prolongement du bd H-Bourassa réalisé au début des années 1990's, en le rendant toutefois bcp plus convivial pour les piétons et les usagers de transport actif sur essieux; exclure tout projet s'apparentant à une augmentation de capacité autoroutière ou incluant des infrastructures autoroutières; en prévision de la substitution de la détermination du concept retenu par le MTQ dans le prochain projet qui ne manquera pas d'arriver...

Du nord au sud du SASLP :

Faire l'antenne et l'entrée du Port sur N-Dame coin Sicard des camions venant de l'ouest (Note #B), et Notre-Dame coin Cadillac pour ceux venant de l'Est (Note #O, via Note #H), après l'emprise du nx parc, et viaduc sous la voie du Port; comme le sont les entrées Papineau, Pie-IX et Quai de l'Horloge dans le Vx-Port .

Dédier une voie venant de Souigny ouest et Assomption+Hochelaga vers Dickson Sud pour le Port; de même dédier une voie vers le nord vers Souigny Est et la 25-40; non vers l'Assomption Nord, trafic local seulement; Faire des talus aussi rapprochés que possible de la limite du Port pour faire circuler les camions y étant destinés (LIGNES ROUGES DANS LES AXES DE CIRCULATION)

Faire des carrefours giratoires de grande capacité aux intersections Souigny-Dickson, Dickson-N-Dame, et Viau/Sicard-N-Dame

Faire un carrefours giratoires de moyenne capacité à l'intersection La Fontaine-Dickson pour accéder au nouveau quartier industriel (Note #Y)

Faire une rue La Fontaine pour rejoindre le nouveau quartier industriel (Note #V)

Faire une ponceau pour enjamber la branche Est du ruisseau Molson exhumé (note #Z)

Aucune infrastructure routière aérienne de type autoroutier ne devra y être planifiée ou encore moins construite;

Volet renaturation, aménagement et développement du parc :

Inclure dans la planification du secteur le centre Grace-Dart et élargir le quadrilatère d'étude et d'intervention en y incluant BENNETT-Hochelaga-N-Dame-Dickson (Note #A sur le plan #3)

Si le terrain de RML revenait dans le giron de la Ville, implanter de l'industriel léger, de préférence agro-alimentaire ou de technologies vertes dans un terrain en-demi-lune couvrant la surface contaminée par CSF et évitant soigneusement les enclaves boisées du terrain visé du MTQ et s'adossant à la future ancienne emprise du CN, récupérée pour agrandir le boisé Vimont; relier à Dickson par La Fontaine Est (voir plan #2, implantation en demi-lune) (Note #X)

Dans le quadrilatère Dickson-Notre-Dame-Grace-Dart-Hochelaga, Planter au minimum 1 000 arbres en bosquets, 10 000 arbustes et aménager conséquemment la prairie verte et le marais saccagé par les bons offices de RML

- Suite aux expropriations, déménagements et relocalisations, Renaturiser l'emprise du vestige du ruisseau Molson à cet endroit; (tracé indicatif et figuratif, non-définitif) (NOTES #D & #G)

Volet qualité de vie :

ÉLOIGNER l'emprise de la rue N-Dame de Guybourg et de Viauville en la rapprochant le plus possible des terrains du Port (malheureusement impossible à Haig, Catelli et CGC sont déjà là, point positif, le trafic y est moins lourd) (notes #W); dans l'emprise nord y faire une rue de transit résidentiel à 2 voies; Y inclure l'emprise du projet de transport « structurant » promis aux élections provinciales de 2018 par le gouvernement de la C à Q; Y inclure des commerces (zones oranges dans le secteur #P) de proximité côté sud et de l'industriel léger (zone jaune clair) à intermédiaire (zone jaune terre cuite) entre l'arrière de la rue résidentielle et l'emprise de N-Dame près du Port. (Notes #W & #X); Voir plans #2 et #3)

Déplacer le projet de poste électrique sur les terrains du clos Dickson relocalisé ailleurs dans le quadrilatère d'étude, pcq fait accompli de la ligne de 315kv sous Hochelaga; +/- 500 m de ligne à faire vers la future ancienne cour Dickson; (Notes #J : nord-Ouest : boisé dit « Steinberg », sud-est : futur ancienne cour Dickson)

Replacer la cour Dickson sur un terrain servant d'entrepôt et de garage dans le PPU Assomption Nord (Note #J-Sud-Est et #K)

Abolir et aliéner la cour de triage du CN Lg-Pte (Note #S),

Déplacer le viaduc ferroviaire et la voie ferrée entre l'entrepôt Molson et l'emprise du ruisseau, donc à l'Est de l'ancienne entrée de la CSF (Note #T)

Faire serpenter la voie du CN ou de ses subsidiaires affrétés dans l'emprise de la rue Ontario Est et de l'éventuel terrain STM pour éviter le carrefour giratoire Souigny/Dickson (Note #U)

Parc :

S'inspirer pour ce faire des plans présentés par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson, y incluant le boisé Steinberg; prévoir à court-moyen terme le déménagement de l'entrepôt de distribution Molson vers l'Assomption Nord pour réparer l'erreur de 2003 et pour récupérer autant que possible le bassin versant original du ruisseau Molson; (Notes #D, & #G)

Refaire les égouts en réseau séparé, afin de gérer les 225 m³ d'eau de surface que génère le secteur par année et les détourner vers les bassins de rétention et de filtration du Ruisseau Molson exhumé, ce qui fera en moyenne 25,7 m³ à l'heure et le rendra par le fait même viable; prévoir les surverses de crues pluviales en conséquence (Note #G)

Faire une tour d'observation limitrophe aux terrains du Port, regardant vers le nord-est/nord-ouest pour embrasser la vue du parc, du nouveau boulevard industriel et des activités du Port. (Note #VV)

Avantages :

- Donne au Port l'accès dont il a toujours réclamé la complétion, mais dans une configuration qui accommode un aménagement plus cohérent pour un parc;
- Donne au MTQ et à la Ville les bretelles routières qui excluent le camionnage du port du réseau artériel supérieur
- Amélioration passagère de la circulation de transit des dizaines de milliers de véhicules journaliers dans l'arrondissement vers d'autres destinations dans la ville et en banlieue
- Desserte du port par train reste possible, mais mieux intégrée au design potentiel d'un parc
- Emprises d'échange de trafic moins considérables que si projet quasi-autoroutier avec bretelles et portées aériennes
- Usage du béton réduit; usage d'autres matériaux (dont acier) désirable
- Potentiel d'attraction amélioré pour les entreprises d'économie verte, en raison de la qualité de vie améliorée pour les employés du secteur.
- Optimisation des usages industriels conformes à la réglementation du SASLP
- Augmentation prévisible mais modeste de l'output du PIB du secteur, de sa valeur foncière et du revenu de taxes
- Amélioration modeste probable des indicateurs de santé publique de la population des quartiers résidentiels du secteur
- Retour timide mais tangible de la nature en ville
- Diminution modeste de la température moyenne des îlots de chaleur du secteur
- Préservation du boisé dit «Steinberg» et de la prairie humide
- Possibilité de mettre en oeuvre l'intégration de la vision de développement d'un parc du ruisseau de la Grande-Prairie préconisée par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson
- Exhumation plus probable d'une partie des vestiges du ruisseau Molson
- Meilleure gestion des eaux pluviales du secteur par des procédés d'épuration nécessitant des bassins de rétention plus extensifs

Inconvénients :

- *Augmentation potentielle de 5% par année jusqu'en 2023-24 du nombre de camions transitant to-and-fro le port*
- *Aucun redéploiement industriel d'envergure à prévoir.*
- *Aucune exhumation extensive du vestige originel et complet de l'emprise du ruisseau Molson possible.*
- Potentiel limité et bridé de redonner une meilleure qualité de vie au sud du boisé dit « Steinberg » avec un parc linéaire longeant une activité industrielle légère à intermédiaire, qui viendra limiter l'emplacement de bassin de rétention d'eaux pluviales



Plan #2

Option #3 : vision pour Demain... soir (plan #3)

Volet transport :

Proposition principale :

Voir Option mitoyenne et plans #2 et #3 #

Du nord au sud du SASLP :

-Faire l'antenne et l'entrée du Port sur N-Dame coin Sicard des camions venant de l'ouest (Note #B), et Notre-Dame coin Cadillac pour ceux venant de l'Est (Note #O, via Note #H), après l'emprise du nx parc, et viaduc sous la voie du Port; comme le sont les entrées Papineau, Pie-IX et Quai de l'Horloge dans le Vx-Port .

Faire une voie en « S » entre L'Assomption+Hoche et Dickson via extension Souigny; Ne pas extensionner L'Assomption au sud de Souigny (Note #I)

Dédier une voie venant de Souigny ouest et Assomption+Hochelaga vers Dickson Sud pour le Port; de même dédier une voie vers le nord vers Souigny Est et la 25-40; non vers l'Assomption Nord, trafic local seulement; Faire des talus aussi rapprochés que possible de la limite du Port pour faire circuler les camions y étant destinés (LIGNES ROUGES DANS LES AXES DE CIRCULATION)

Faire des carrefours giratoires de grande capacité aux intersections Souigny-Dickson, Dickson-N-Dame, (Notes #H) et Viau/Sicard-N-Dame (Note #B)

Aucune infrastructure routière aérienne ne devra y être planifiée ou encore moins construite;

Volet renaturation, aménagement et développement du parc :

Inclure dans la planification du secteur le centre Grace-Dart et élargir le quadrilatère d'étude et d'intervention en y incluant BENNETT-Hochelaga-N-Dame-Dickson (Note #A)

Dans le quadrilatère Dickson-Notre-Dame-Grace-Dart-Hochelaga, Planter au minimum 1 500 arbres, 10 000 arbustes et aménager conséquemment la prairie verte et le marais saccagé par les bons offices de RML

- Suite aux expropriations, déménagements et relocalisations, renaturiser l'emprise du vestige du ruisseau Molson à cet endroit (tracé indicatif et figuratif, non-définitif) (NOTES #D & #G)

Volet qualité de vie :

ÉLOIGNER l'emprise de la rue N-Dame de Guybourg et de Viauville en la rapprochant le plus possible des terrains du Port (malheureusement impossible à Haig, Catelli et CGC sont déjà là, point positif, le trafic y est moins lourd) (notes #W); dans l'emprise nord y faire une rue de transit résidentiel à 2 voies; Y inclure l'emprise du projet de transport « structurant » promis aux élections provinciales de 2018 par le gouvernement de la C&Q; Y inclure des commerces (zones oranges dans le secteur #P) de proximité côté sud et de l'industriel léger (zone jaune clair) à intermédiaire (zone jaune terre cuite) entre l'arrière de la rue résidentielle et l'emprise de N-Dame près du Port. (Notes #W; Voir plans #2 et #3)

Déplacer le projet de poste électrique sur les terrains du clos Dickson relocalisé ailleurs dans le quadrilatère d'étude, pcq fait accompli de la ligne de 315kv sous Hochelaga; +/- 500 m de ligne à faire vers la cour Dickson; (Notes #J : nord-Ouest : boisé dit « Steinberg », sud-est : futur ancienne cour Dickson)

Replacer la cour Dickson sur le terrain au sud de l'entrepôt Molson; y reloger le futur éco-centre; ne pas dépasser en superficie celle de l'ancienne cour MOINS l'emprise de l'incinérateur. (Notes #J-Sud-Est et #K)

Abolir et aliéner la cour de triage du CN Lg-Pte (Note #S)

Faire serpenter la voie du CN ou de ses subsidiaires affrétés dans l'emprise de la rue Ontario Est et de l'éventuel terrain STM pour éviter le carrefour giratoire Souigny/Dickson et desservir le PPU Assomption-Nord (Note #U)

Abandonner le projet de garage de la STM pour le relocaliser ailleurs, dont notamment au PPU Assomption Nord; (note #M)

Alternative #1:

DÉPLACER l'antenne ferroviaire à l'est de Clarence-Gagnon en fauflant l'emprise sur la limite ouest du terrain de la base de Lg-Pte, viaduc non-nécessaire, passage à niveau requis seulement (Note #N)

Alternative #2:

DÉPLACER l'antenne ferroviaire à l'est de Émile-Légrand en faufiletant l'emprise sur la limite est de la CGC et la limite Ouest de la Johnson & Johnson; du viaduc non-nécessaire, passage à niveau requis seulement **(Note #R)**

Parc :

Réhabiliter/décontaminer le terrain abandonné par Ray-Mont Logistiques du ruisseau Molson et s'inspirer pour ce faire des plans présentés par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson, y incluant le boisé Steinberg; prévoir à court-moyen terme le déménagement de l'entrepôt de distribution Molson vers l'Assomption Nord pour réparer l'erreur de 2003 et pour récupérer autant que possible le bassin versant original du ruisseau Molson; (Notes #D, #E & #G)

Refaire les égouts en réseau séparé, afin de gérer les 225 m³ d'eau de surface que génère le secteur par année et les détourner vers les bassins de rétention et de filtration du Ruisseau Molson exhumé, ce qui fera en moyenne 25,7 m³ à l'heure et le rendra par le fait même viable; prévoir les surverses de crues pluviales en conséquence (Note #G)

Faire une tour d'observation limitrophe aux terrains du Port, regardant vers le nord-est/nord-ouest pour embrasser la vue du parc, du nouveau boulevard industriel et des activités du Port. (Note #VV)

Utiliser les futurs anciens terrains de la Vopak/LGM/Lafleur/Olympec pour extensionner le parc au sud de l'emprise N-Dame jusqu'à la limite des terrains du Port, côté Ville, vallée en encaissement jusqu'à l'exutoire canalisé de l'ancien ruisseau, faire pont à 6 voies + TRB en conséquence enjambant la nlle vallée créée (Notes #D, #E & #F)

Le Port devrait en faire de même avec ses voies ferrées et de transit camionnage pour enjambrer cette vallée renaturalisée et aliéner la bande de terre nécessaire (100 à 200 m) pour donner accès à l'eau du fleuve, ou du moins à sa vue. (Notes #E & #F))

Faire une passerelle enjambant les voies ferrées du Port pour aller au quai-plage de la porte de la cale sèche Vickers (Note #F-Gauche)

Créer une chute dans la portion de quai aliénée par le Port (+/- 250 m) comme celle du quai du Vieux-Port ((Notes #F-Gauche et #F-Droite encadrent la portion en bleu clair)

Créer une passe à poissons à même cette chute pour accroître les chances de renaturaliser par une biodiversité croissante le ruisseau de la Grande-Prairie (enjeu des moules zébrées ou espèces envahissantes (dont carpe asiatique) à envisager et contrer) ((Notes #F-Gauche et #F-Droite encadrent la portion en bleu clair)

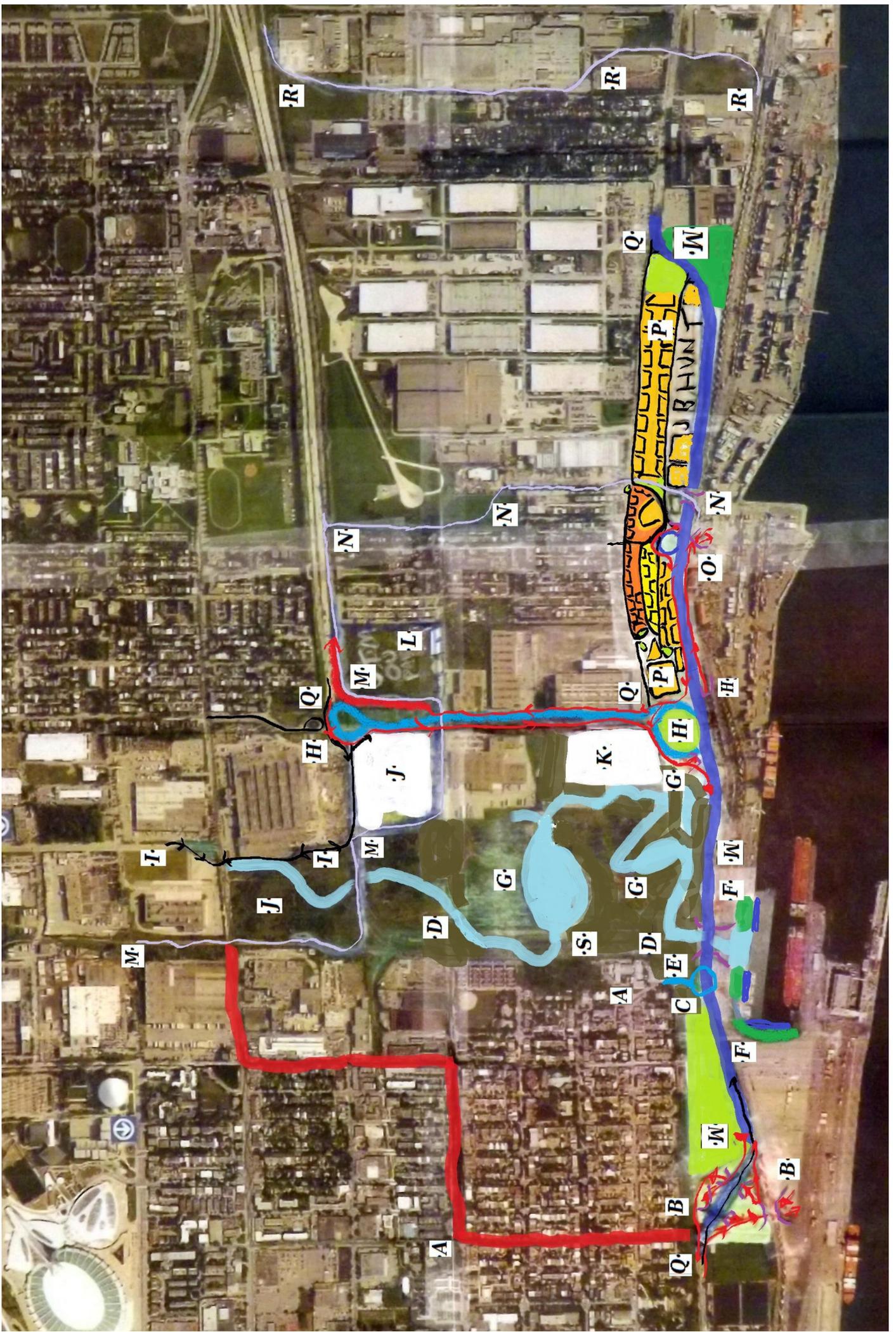
Avantages :

- Donne au Port l'accès dont il a toujours réclamé la complétion, mais dans une configuration qui accommode un aménagement plus cohérent pour un parc-nature
- Donne au MTQ et à la Ville les bretelles routières qui excluent le camionnage du port du réseau artériel supérieur
- Diminution nette de la circulation de transit des dizaines de milliers de véhicules journaliers dans l'arrondissement vers d'autres destinations dans la ville et en banlieue
- Desserte du port par train reste possible, mais mieux située par rapport aux besoins réels du SASLP et du Port
- Emprises d'échange de trafic moins considérables que si projet quasi-autoroutier avec bretelles et portées aériennes
- Usage du béton réduit; usage d'autres matériaux (dont acier) désirable
- Potentiel d'attraction grandement amélioré pour les entreprises d'économie verte, en raison de la qualité de vie améliorée pour les employés du secteur.
- Optimisation des usages industriels conformes à la réglementation du SASLP
- Augmentation prévisible et substantielle de l'output du PIB du secteur, de sa valeur foncière et du revenu de taxes
- Retour spectaculaire de la nature en ville
- Accroissement de la biodiversité effective dans le secteur
- Diminution considérable de la température moyenne des îlots de chaleur du secteur, et potentiel de transformation en îlots de fraîcheur de certains terrains
- Préservation du boisé dit »Steinberg» et de la prairie humide
- Possibilité de mettre en oeuvre intégralement la vision de développement d'un parc du ruisseau de la Grande-Prairie préconisée par la Coalition Sauvons le Ruisseau Molson

- Amélioration grandement probable des indicateurs de santé publique de la population des quartiers résidentiels du secteur
- Exhumation certaine d'une grande partie des vestiges du ruisseau Molson, sauf du côté du vestige longeant Dickson; prévoir à terme l'expropriation et le déménagement de l'entrepôt Molson pour ce faire, notamment et en priorité dans le PPU Assomption Nord
- Meilleure gestion des eaux pluviales du secteur par des procédés d'épuration nécessitant des bassins de rétention plus extensifs et plus conforme à la vision de la Coalition

Inconvénients :

- *Augmentation potentielle de 5% par année jusqu'en 2023-24 du nombre de camions transitant to-and-fro le port*
- *Potentiel de contamination du milieu par des espèces exotiques importées des eaux du port par la passe à poissons, ce qui pourrait compromettre le projet de ramener la nature en ville avec une plus grande biodiversité dans ce secteur*



EN GUISE DE CONCLUSION :

Il est temps pour la Ville et le Port de redonner ce qui a été pris et ce qui a été détruit par erreur, anciennement, et par vandalisme dernièrement, pour démontrer leur sensibilité de citoyen corporatif aux besoins de la population qui les entoure et qui leur fournit la main-d'oeuvre dont ils ont grandement besoin dans le secteur.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Références au fil de la lecture

Pages 3-4

Bourbeau, J., et al., «Manifeste pour la réhabilitation du ruisseau Molson», Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique pour la future cité de la logistique Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonnette, juin 2017; 27 pp.

Le ruisseau Molson: Élaboration d'une proposition d'aménagement participative, Rapport de consultation citoyenne, T.A.Q.H.-M., pilotée par Hamel, J., Avril 2018; 34pp.

Plourde, F., Bourbeau, J., Proposition de création du parc-nature Ruisseau-de-la-Grande-Prairie; mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal pour la consultation publique sur le secteur Assomption sud - Longue-Pointe, version préliminaire, mars 2019; 58 pp.

Institut du Nouveau-Monde, Consultation sur le projet de la Cité de la logistique, Rapport Présenté à: Réal Ménard Maire Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonnette, Montréal, mars 2017 21 pp.

- Ramacieri, C., Kinkaid, K. D., Rapport de la consultation publique portant sur le développement des activités industrialo-portuaires et de leur cohabitation avec les quartiers résidentiels adjacents, *Présenté à* : Mme Myriame Beaudoin, (...) Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonnette [Ville de Montréal], Montréal, septembre 2017; 29 pp.

Construction d'un lien routier dans le secteur du terminal Viau, © 2014 Port de Montréal; <https://www.port-montreal.com/fr/lien-routier.html>; page Web consultée le 2019-03-14 16:43

COMMENTAIRES DU CN PRÉSENTÉS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LE PROJET DE CITÉ DE LA LOGISTIQUE DANS L'ARRONDISSEMENT MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNETTE, auteur inconnu, Les Chemins de fer du Canadien National, JUIN 2017; 7 pp.

Page 5 :

ÉCOPARC INDUSTRIEL DE LA GRANDE PRAIRIE, Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud-Longue-Pointe, Ville de Montréal : Service développement économique, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Service des infrastructures du réseau routier, Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonnette, Janvier 2019; 60 pp.

Plan d'urbanisme de Montréal, Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonnette, PARTIE I : CHAPITRE 1.4, AOÛT 2005 (dernière mise à jour: Mars 2018); 67 pp.

RÈGLEMENT D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT DE MERCIER / HOCELAGA-MAISONNETTE (01-275) Décret du Conseil de la Ville de Montréal, 17 décembre 2001; 318 pp., amendements à jour en novembre 2018 inclus.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 2389 à 2418

Commercer avec le monde, ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL, brochure, Mars 2018; 10 pp.

Rapport annuel 2017, Une histoire d'avenir, Administration portuaire de Montréal, Affaires publiques, Division des communications; 66 pp.

PP 5-6

RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE 162, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec, BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2002; 132 pp.

P. 6

Ville de Montréal, Service de développement économique, « Le tableau suivant présente l'information foncière des espaces pour lesquels la Ville de Montréal a reçu une question (référence : Reprise de période des questions du public, 14 mars 2019).»; 1 pp.

P. 6 (SUITE)

Service des infrastructures, de la voirie et des transports, Division Grands Projets, Portefeuille 1, Document complémentaire d'information sur le projet de mobilité présenté dans le cadre de la consultation sur l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie, avril 2019; 4 pp.

P. 6 (suite)

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 910 à 986

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 2203 à 2246

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 2851 à 2878

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 1486 à 1661

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 2911 à 2956

APM, Scénario retenu - Viaduc : axe routier à l'est du viaduc ferroviaire du CN., document déposé à la cote 6.14.3 dans le cadre de la consultation actuelle de l'OCPM, non-daté, auteur inconnu; 7 pp.

Intercepteurs Des rivières souterraines, dans la page « Ville de Montréal - L'eau de Montréal - Intercepteurs, consultée via http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6497_54249587&_dad=portal&_schema=PORTAL ; 1 pp.

Égouts de Montréal - Wikiwand, consulté à la page: https://www.wikiwand.com/fr/Égouts_de_Montréal ; 12 pp.

Page 7

Commercer avec le monde, ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL, brochure, Mars 2018; 10 pp.

COMMENTAIRES DU CN PRÉSENTÉS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LE PROJET DE CITÉ DE LA LOGISTIQUE DANS L'ARRONDISSEMENT MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE, auteur inconnu, Les Chemins de fer du Canadien National, JUIN 2017; 7 pp.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 1486 à 1661

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Assomption Sud-Longue-Pointe, PREMIÈRE PARTIE, VOLUME 2, Séance tenue le 14 mars 2019 à 19 h, Montréal; minutes 1801 à 2128

Gaia Qc inc. c. Ville de Montréal 2018 QCCS 2838, COUR SUPÉRIEURE, CANADA, PROVINCE DE QUÉBEC, DISTRICT DE MONTRÉAL, document juridique N° : 500-17-098216-172, 29 juin 2018; 10 pp.

Concrete: the most destructive material on Earth, in The Guardian, Watts, J., 25 FÉVRIER 2019, consulté dans la page <https://www.theguardian.com/cities/2019/feb/25/concrete-the-most-destructive-material-on-earth>; 11 pp.

Pp 9-10

Sophie Bonin, « Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains », *Strates* [En ligne], 13 | 2007, mis en ligne le 22 octobre 2008, consulté le 10 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/strates/5963>

PP 11-12

Benali, K. (2012). La reconversion des friches industrielles en quartiers durables : aperçu théorique. *Cahiers de géographie du Québec*, 56, (158), 297-312. <https://doi.org/10.7202/1014548ar>

pp. 12

Fritz, J. (2002). Mondialisation et déstructuration des cadres et des conditions de vie. *Santé Publique*, vol. 14(4), 425-464. par. 61 à 67. doi:10.3917/spub.024.0425; <https://doi.org/10.3917/spub.024.0425>

p. 13

Ferraris, Florence S.G., De l'importance de combler le déficit nature des tout-petits, in Le Devoir vol 109, no. 300, section Vivre, <https://www.ledevoir.com/vivre/544740/de-l-importance-de-combler-le-deficit-nature-des-tout-petits>

pp. 13-14

Projet Nature, sommaire exécutif du rapport final, Juin 2012, consulté au www.fondationdelafaune.qc.ca et au www.davidsuzuki.org/fr; 20 pp.

Pp, 14-15

Bellerose-Langlois, A., Lutter contre le déficit nature grâce à l'éducation formelle : recommandations aux acteurs décisionnels de l'éducation primaire québécoise; Essai [pour l'obtention du grade de la] maîtrise en environnement, Université de Sherbrooke, juin 2015; 79 pp.

PP. 15-19

Commission de la Capitale-Nationale, Réflexions et réalisations / Grands projets réalisés / Aménagement de la promenade Samuel-De Champlain

<https://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/grands-projets-realises/amenagement-de-la-promenade-samuel-de-champlain>

<https://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/grands-projets-realises/amenagement-de-la-promenade-samuel-de-champlain/page/concept-d-amenagement>

<https://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/grands-projets-realises/amenagement-de-la-promenade-samuel-de-champlain>

<https://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/grands-projets-realises/amenagement-de-la-promenade-samuel-de-champlain/page/le-chantier>

<https://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/grands-projets-realises/amenagement-de-la-promenade-samuel-de-champlain/page/budget>

<https://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/grands-projets-realises/amenagement-de-la-promenade-samuel-de-champlain/page/equipe-de-projet>

<https://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/grands-projets-realises/amenagement-de-la-promenade-samuel-de-champlain/page/partenaires>

PP. 19-21

2011, PNUE : « *Vers une économie verte : Pour un développement durable et une éradication de la pauvreté* »; www.unep.org/greeneconomy; 631 pp.

Delmas, M., Pekovic, S., Les employés des entreprises "vertes" sont significativement plus productifs, 1er septembre 2014

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/magali-delmas-sanja-pekovic-performance-salaries-entreprises-vertes-22547.php4>

Statistiques Canada, Tableau : 14-10-0204-01 (anciennement CANSIM 281-0027) Rémunération hebdomadaire moyenne selon l'industrie, données annuelles, Québec (carte), Salariés rémunérés à l'heure, Excluant temps supplémentaire, Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), 2018; 4 pp.

Guide « Tarifer vos produits ou services»; Document original, *Price your product or service*, © Crown copyright 2009

Source : Business Link <http://www.businesslink.gov.uk/>

Adapté pour le Québec par Info entrepreneurs Traduit par Info entrepreneurs; 5 pp.

<https://www.infoentrepreneurs.org/fr/guides/bl---tarifer-vos-produits-ou-services/>

Établir ses prix en fonction de son type d'activité - Entreprises Canada, via Innovation, Sciences et Développement économique Canada, dernière maj: 2018-11-29; 4 pp. <https://entreprisescanada.ca/fr/gestion/marketing-et-ventes/principes-de-base-du-marketing/la-fixation-des-prix/>

Statistique Canada. Tableau 36-10-0468-01 Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base, par région métropolitaine de recensement (RMR) (x 1 000 000)

Principaux indicateurs économiques - Québec, régions administratives niveaux annuels, Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques, 2019-04-18; 10 pp. Internet : www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie

p. 21

Dumesnil, F., Ouellet, C., « La réhabilitation des friches industrielles: un pas vers la ville viable? », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 3 Numéro 2 | octobre 2002, mis en ligne le 01 octobre 2002, consulté le 09 avril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/3812> ; DOI : 10.4000/vertigo.3812

P. 21-24

Castonguay, S. (2015). La réhabilitation des rivières urbaines au Québec. *Recherches sociographiques*, 56, (2-3), 271-297. <https://doi.org/10.7202/1034208ar>

p. 25

Le parc Frédéric-Back, une métamorphose unique

<https://ville.montreal.qc.ca/parcfredericback/>

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,94551572&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=86&sc=6

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_EN/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_DENSEMBLE_FB.PDF

Rivière Cheonggyecheon, Séoul, Corée-du-Sud

<https://www.wikiwand.com/fr/Cheonggyecheon>

<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/special-conditions/elevated-structure-removal/case-study-cheonggyecheon-seoul-korea/>

Revitalisation et exhumation du Saw Mill Creek

https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Saw_Mill_River&printable=yes

p.26

Consultation du cadastre du secteur SASLP via service en ligne «Infolot»:

[Infolot en ligne](#)

Consultation du rôle d'évaluation foncière via service ÉvalWeb :

<https://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/evalweb/index>

Consultation des rasons sociales des propriétaires trouvés par ÉvalWeb et Infolot :

https://www.registreentreprises.gouv.qc.ca/ROAnonymeGR/GR/GR03/GR03A2_19A_PIU_RechEnt_PC/PageRechSiemple.aspx?T1.CodeService=S00436&Clng=F&WT.co_f=20d686db7c6215499151556509055293

Lois refondues du Québec (L.R.Q.), ch. A-4.1, A-19.1, C-11.4, C-19, C-27.1, C-47.1, CCQ-1991, E-24

Baux emphytéotiques - Canada.ca, dernière maj : 2017-06-22

<https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/p-174/baux-emphyteotiques.html>

PP. 28-37

Ministère de l'Environnement du Québec, Décret 1130-2002- Notre-Dame

<http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/decret/notre-dame.htm>

Marquis, B., Lacasse, P., Guimond, P., Le carrefour giratoire : un mode de gestion différent, Ministère des Transports du Québec, Exposé, Congrès annuel 2004 de l'Association des transports du Canada tenu à Québec (Québec); 16 pp.

Clermont, P. et al., Scénarios d'intersection pour un accès fluide au Port de Montréal par la rue Dickson, Pour une alternative au viaduc et à l'autoroute Souigny-L'Assomption proposés par le Port de Montréal, le Ministère des Transports (...) du Québec (MTQ) et la Ville de Montréal, présenté par les membres du Collectif, Sauvons le Ruisseau Molson, 5 juillet 2018; 9 pp.