

Mémoire de

STOP

Groupe écologiste montréalais

À

L'Office de consultation publique de Montréal

concernant

le Plan d'urbanisme et mobilité de Montréal

PUM 2050

Présenté le 25 septembre 2024

Équipe (Comité de recherche de STOP) :

Charles Mallory

Georges Hébert

Al Hayek

Bruce Walker

BP 355, Station « H »

Montréal H3G 2L1

514-949-1468

charles.mallory98@gmail.com

Principaux constats et recommandations de STOP

Les premiers mots du projet de PUM reflètent étroitement la vision de STOP. Par conséquent, STOP est heureux d'approuver un grand nombre d'idées et de concepts exposés dans le document.

Dans ce « contexte inédit d'urgence », nos dirigeants politiques doivent faire preuve de détermination et démontrer à la population qu'un investissement énergétique est non seulement la meilleure solution, mais aussi de la seule solution viable, faute de quoi nous serons forcés de faire face à des changements de mode de vie encore plus radicaux, que nous n'aurons pratiquement aucun moyen de contrôler.

On oublie souvent que la combustion de carburants provoque également la pollution atmosphérique, et tue des millions de personnes. STOP croit que Montréal doit commencer dès à présent le processus de renforcement des normes de qualité de l'air.

STOP soutient des mesures telles que les zones à faibles émissions qui amélioreraient considérablement la qualité de l'air dans les quartiers densément construits tels que le centre-ville de Montréal.

STOP trouve inquiétant que la province n'ait pas renforcé son soutien aux transports en commun.

Il est important de faire la distinction entre « mobilité » et « accès », ce qui réduit le besoin de mobilité,

Il existe une abondance d'idées concernant la ville de 15 minutes, et le PUM doit définir plus clairement ce que ce concept signifie pour Montréal.

Le PUM doit faire plus que permettre et encourager le développement des corridors verts. il doit le soutenir, en partie en fixant des normes et des objectifs minimaux au moins au niveau des arrondissements.

STOP recommande vivement que les Plans locaux d'urbanisme et mobilité (PLUMs) des arrondissements, en plus des plans pour les berges, incluent des objectifs provisoires pour réduire les îlots de chaleur et fournir un accès local à des espaces verts.

STOP recommande vivement que de portions importantes de la plaine inondable soient identifiées en vue de leur protection.

STOP trouve décourageant que la Ville ait asséché les deux étangs au centre de l'écosystème marécageux du Technoparc, le premier site d'observation des oiseaux sur l'île de Montréal, afin d'y faire passer une route.

STOP estime également que les plans de la Ville visant à restaurer d'anciens cours d'eau sont moins qu'audacieux.

STOP recommande que les plans visant à remettre au jour certaines parties de la rivière Saint-Pierre soient rétablis, notamment dans le secteur de l'Hippodrome et autour de Meadowbrook,

Il est devenu évident que le changement climatique a créé une crise dans notre réseau d'égouts. STOP recommande à la Ville d'abandonner son approche de pédale douce consistant à dire « on y travaille » et de reconnaître qu'un investissement majeur est requis de toute urgence pour améliorer le réseau, peut-être jusqu'à un niveau d'inondation à récurrence de vingt ans.

STOP est heureux de constater que la question de fournir un accès à des espaces verts et à de la verdure (orientation 6) n'a pas été confondue avec la protection des espaces verts (orientation 8).

Il appert que la Ville a comme objectif, au moyen du Répertoire de l'agglomération, d'encourager et d'encadrer la participation privée dans la protection des milieux naturels, objectif que STOP appuie. Cependant, c'est un objectif à part qui doit être poursuivi en même temps que l'objectif d'avoir 10% de son territoire terrestre composé de "aires protégées" mais sans être confondu avec lui.

Ce que STOP craint voir est le rejet du critère adopté par le Schéma et son remplacement par un critère de plus bas niveau. Nous demandons donc à la Ville de confirmer explicitement que 10% de son territoire terrestre en « aires protégées », selon la définition de l'UICN de cette expression, demeure son objectif.

Il est clair que les MNCV's de la Ville ont depuis longtemps épuisé leur bienvenue 'préliminaire' au Registre des aires protégées. STOP demande à la Ville de procéder à 'valider' ses MNCV's en les transformant en réserves naturelles,

En somme, les prix pour l'accomplissement des tâches ont été remis avant l'accomplissement. Temps de finir la job.

ALLER DANS LA BONNE DIRECTION

L'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) de Montréal ... s'inscrit dans un contexte inédit d'urgence climatique et d'érosion de la biodiversité à l'échelle planétaire nécessitant des changements collectifs vers la transition écologique.

Ces premiers mots du projet de PUM reflètent étroitement la vision de STOP. Par conséquent, STOP est heureux d'approuver un grand nombre d'idées et de concepts exposés dans le document. Il y a cependant un nombre d'aspects pour lesquels, à notre avis, le projet de PUM sous-estime certains problèmes importants qui pourraient compromettre la réalisation de la vision.

Créé en 1970, le groupe STOP s'est efforcé de faire prendre conscience du rôle essentiel que joue un environnement propre et sain dans la santé et le bien-être des Montréalais. Au fil des ans, STOP a contribué de manière significative aux débats sur la qualité de l'air et de l'eau, les espaces verts (et leur protection), la gestion des déchets toxiques et solides et la politique énergétique.

Au cours des deux dernières décennies, la question du changement climatique s'est évidemment imposée, non seulement comme la question environnementale dominante dans le débat public, mais aussi comme une question nationale et mondiale qui touche l'économie et la sécurité nationale. Néanmoins, il s'agit d'un problème quasi-insoluble pour lequel des sommes gigantesques doivent être investies afin d'éviter ce que certains considèrent comme des impacts futurs incertains. **Dans ce « contexte inédit d'urgence », nos dirigeants politiques doivent faire preuve de détermination et démontrer à la population qu'il s'agit non seulement de la meilleure solution, mais aussi de la seule solution viable, faute de quoi nous serons forcés de faire face à des changements de mode de vie encore plus radicaux, que nous n'aurons pratiquement aucun moyen de contrôler.**

QUELQUE CHOSE DANS L'AIR

Le changement climatique est essentiellement un problème d'air. Des gaz à effet de serre (GES) sont émis dans l'atmosphère (principalement par la combustion de combustibles fossiles), ce qui a pour effet non seulement de la réchauffer, mais aussi de modifier notre climat, provoquant d'immenses incendies de forêt et des pluies diluviennes destructrices. Cette réalité est reconnue dans le projet de PUM, qui accorde une place considérable aux plans de « décarbonisation » des transports ainsi que des systèmes de chauffage et de climatisation des bâtiments.

Cependant, dans les débats sur la rapidité et l'agressivité avec lesquelles notre société doit réduire les GES, **on oublie souvent que la combustion de carburants provoque également la pollution atmosphérique, et tue des millions de personnes** dans le monde chaque année, dont plus de 15 000 Canadiens, parmi lesquels 1 100 Montréalaisⁱ.

Comme dans une bonne partie de l'Amérique du Nord, la qualité de l'air à Montréal s'est améliorée au fil du temps. Cependant, au cours des 20 dernières années en particulier, d'énormes progrès ont été réalisés dans la surveillance précise des émissions et l'évaluation des effets de l'air pollué sur la santé, ce qui remet en question la pertinence des normes existantes. En 2021, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a fortement renforcé ses normes pour les particules fines (PM_{2,5}, le polluant le plus mortel) ainsi que pour l'ozone et les oxydes d'azote.

Bien que le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) n'ait pas mis à jour ses cibles de PM_{2,5}, le ministre de l'Environnement Steven Guilbeault a informé STOPⁱⁱ qu'une mise à jour de la norme est prévue pour 2025, probablement avec des cibles pour 2030. STOP s'inquiète du fait que la cote air santé (CAS) ne reflète pas les nouvelles données de l'OMS qui montrent que des niveaux beaucoup plus faibles de PM_{2,5} contribuent de manière significative à la dégradation de la santé. Il nous semble que certains niveaux de la CAS jugés « bons » ou « modérés » sont désormais trop élevés, ce qui laisse à penser que la salubrité de notre air est souvent exagérée.

En supposant que les normes pour les PM_{2,5} seront révisées, **STOP croit que Montréal doit commencer dès à présent le processus de renforcement des normes de qualité de l'air**. Nous sommes frappés par le fait que nous n'avons trouvé que quelques allusions à la qualité de l'air dans le projet de PUM, d'autant plus que l'un des commentaires de STOP sur le Projet de Ville a été cité dans le rapport de la Commission :

Des participants écrivent que, malgré l'affirmation du Projet de ville selon laquelle la qualité de l'air à Montréal « s'améliore globalement depuis 2002 », le Règlement de Montréal sur les rejets à l'atmosphère ne prévoit aucune mesure pour contrôler les particules de 2,5 micromètres de diamètre ou moins, qui contribuent significativement aux changements climatiques et aux problèmes de santé humaine. Ils précisent que ce règlement n'a pas fait l'objet d'une révision majeure depuis son adoption en 2001ⁱⁱⁱ.

Mis à part le fait de mentionner que « pour des questions de santé publique, l'amélioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur doit enfin être une préoccupation de tous et toutes », la qualité de l'air ne semble être évoquée que de manière marginale.

STOP reconnaît que la qualité de l'air est théoriquement une responsabilité de la CMM, mais le règlement ne s'applique qu'à l'île de Montréal. Cela étant donné, STOP s'attendait à plus, du moins en matière d'aspirations cohérentes avec le reste du projet de PUM.

Le projet de PUM souligne que le bilan des émissions de GES de Montréal montre que le transport, en particulier les véhicules à moteur, est la plus grande source d'émissions de GES. Une solution évidente est le passage aux voitures électriques qui, bien qu'elles ne soient temporairement plus en vogue, sont susceptibles de revenir en force à mesure que le prix des voitures et des batteries diminue^{iv}. **STOP soutient des mesures telles que les zones à faibles émissions qui amélioreraient considérablement la qualité de l'air dans les quartiers densément construits tels que le centre-ville de Montréal.** Comme nous l'avons déjà fait remarquer, il faudra mettre en place des stations supplémentaires de contrôle de la qualité de l'air avant l'implantation de ces zones, afin d'en évaluer adéquatement l'impact.

« TROP DE VÉHICULES »

Pierre Fitzgibbon, à l'époque ministre québécois de l'Économie et de l'Énergie, a dit au début de l'année qu'il y avait « trop de véhicules » sur les routes et que l'augmentation du nombre de véhicules et la popularité croissante des gros modèles étaient un problème. Le gouvernement de la CAQ ayant permis aux municipalités d'ajouter une taxe sur l'immatriculation pour financer leurs services de transport en commun, le ministre a mis le fardeau sur les municipalités pour freiner cette tendance^v.

Il est presque risible de constater que lorsque les municipalités ont été forcées d'utiliser ce nouveau pouvoir fiscal pour les frais d'immatriculation, la ministre des Transports, Geneviève Guilbault, a déclaré que la décision n'avait « rien à voir avec le gouvernement ». Les municipalités et les autres parties intéressées n'ont pas apprécié^{vi}.

Pour que les gens abandonnent leur voiture, il faut qu'il y ait des solutions de rechange pour leurs déplacements, mais le gouvernement du Québec a réduit son soutien aux transports en commun. Entre-temps, les nouvelles taxes autorisées ne peuvent produire qu'une fraction des fonds nécessaires à l'expansion des transports collectifs. Il est bien établi que la demande de véhicules automobiles est « inélastique », c'est-à-dire qu'elle réagit très faiblement aux augmentations de prix. **STOP trouve inquiétant que la province n'ait pas renforcé son soutien aux transports en commun.**

Comme l'a dit succinctement Darren Woods, le PDG d'Exxon, « (personne) n'est prêt à payer pour la réduction des émissions de carbone^{vii} ». C'est manifestement vrai pour le gouvernement québécois, et les électeurs ont montré que, même s'ils se soucient du

climat (et de la santé humaine), ils punissent souvent les gouvernements qui ne parviennent pas à expliquer de manière adéquate la nécessité d'agir à cet égard.

MOBILITÉ VERSUS ACCÈS

La nécessité d'améliorer les solutions de recharge sur le plan des transports met le PUM directement en lumière, car il s'agit du mécanisme permettant de planifier l'adaptation de notre infrastructure urbaine afin de faciliter les changements que les individus doivent effectuer en vue de la réduction de l'empreinte carbone de notre ville.

Dans la stratégie globale, **il est important de faire la distinction entre « mobilité »** (bons moyens de transport mis à notre disposition pour nous permettre d'aller où nous le voulons) **et « accès »** (par exemple, la ville de 15 minutes, où de nombreux endroits où nous voulons aller sont proches de nous, **ce qui réduit le besoin de mobilité**, avec tous les coûts que cela implique, y compris pour le climat). Ce qui frappe STOP, c'est que le projet de PUM insiste fortement sur ces deux aspects. D'une part, de grands projets d'infrastructure de transport sont prévus, mais d'autre part des plans assez ambitieux sont ébauchés en ce qui concerne la ville de 15 minutes. Toutefois, même avec les investissements dans les solutions de transport, et avec un accès accru aux services en ligne et aux possibilités de travail à domicile, l'adaptation sera difficile : certaines personnes acquerront des véhicules à émissions réduites, tandis que d'autres tiendront compte de l'emplacement des lieux lorsqu'elles envisageront de changer d'emploi ou de déménager afin de réduire la nécessité de se déplacer au quotidien.

Il existe une abondance d'idées concernant la ville de 15 minutes, et le PUM doit définir plus clairement ce que ce concept signifie pour Montréal. L'un des facteurs les plus importants qui déterminent le succès de la vie dans un quartier réside, de manière assez intuitive, c'est le score de marche. Cependant, dans le projet de PUM, selon l'objectif 2.2, « 58 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien » alors qu'une étude récente de McGill^{viii} indique un très faible pourcentage de Montréalais capables de vivre actuellement dans un rayon de 15 minutes de leurs besoins essentiels.

Le nœud de la question se trouve probablement dans la vieille question de savoir quels sont les services qui font une communauté, en particulier quelles sont les installations essentielles que l'on devrait trouver dans la plupart des quartiers, mais à une courte distance à pied ou à vélo. Nous n'avons pas trouvé quant à l'accès ce qui constitue les principales ressources quotidiennes pour les besoins du projet de PUM, bien que celui-ci utilise des définitions utiles de la Direction régionale de la santé publique comme « désert alimentaire », et des définitions similaires pourraient être trouvées pour l'accès aux

services de santé. Mais sur le plan des solutions, il y a une profonde différence entre les mesures appropriées concernant l'emplacement des institutions publiques et celles qui concernent les services commerciaux.

Par ailleurs, il convient de souligner que Montréal est de plus en plus reconnue dans les médias nationaux et étrangers comme un chef de file dans les efforts qu'elle déploie pour être une ville accueillante pour les cyclistes, et elle peut, à juste titre, être fière de son réseau de plus de 900 kilomètres de pistes cyclables. Il n'est pas surprenant que, comme l'a noté Alex Robinson^{ix}, le facteur le plus important qui limite l'utilisation du vélo soit, en général, l'absence de pistes cyclables séparées, qui offrent un environnement plus sûr. Un élément clé qui manque dans ce bilan est le fait que cette évolution ne s'est pas produite par hasard; en effet, dans les années 1970 et 1980 « bicycle Bob » Silverman et d'autres militants de l'environnement ont joué un rôle de sensibilisation essentiel.

L'épine dorsale d'un réseau de transport actif est la route verte, qui intègre le réseau cyclable, un concept soutenu par le projet de PUM. La marche doit être non seulement une solution de rechange pour les déplacements, mais aussi une solution agréable qui donne de la valeur au plaisir qu'elle procure. Mais **le PUM doit faire plus que permettre et encourager le développement des corridors verts** (qui se fera plus facilement dans les quartiers les plus riches et les plus centraux), **il doit le soutenir, en partie en fixant des normes et des objectifs minimaux au moins au niveau des arrondissements.**

LE VERDISSEMENT DE MONTRÉAL

(Montréal s'est engagée) à prendre des mesures audacieuses qui s'inscrivent en cohérence avec les nouvelles cibles internationales sur la biodiversité adoptées lors de la COP15. Le PUM est notamment une réponse directe à l'action de cet engagement qui vise l'intégration de la biodiversité à la planification territoriale et réglementaire.

Une fois de plus, STOP ne peut qu'exprimer son soutien enthousiaste à cet engagement. Le verdissement de la Ville est fondamental non seulement pour lutter contre les effets du changement climatique, mais aussi pour offrir un environnement sain à la population. Toute verdure, où que ce soit sur l'île, contribue à l'absorption du dioxyde de carbone; les objectifs de plantation d'arbres et de « végétalisation » à l'échelle de la ville (objectif 8.2) sont donc appropriés.

Cependant, en ce qui concerne la santé de la population, la proximité des espaces verts permet de lutter contre les effets des îlots de chaleur pendant les périodes de canicule et d'assurer le bien-être des habitants. Ce fait est reconnu dans le projet de PUM, où l'objectif 6.2 définit un minimum d'accès à au moins 10 m² d'espace vert public par

habitant dans un rayon de 15 minutes de marche, **ce qui est toutefois limité aux secteurs d'opportunité priorités**. Il est peut-être irréaliste d'atteindre cette norme dans toute la ville d'ici 2050, mais combien de temps les habitants d'un îlot de chaleur qui n'ont pas la chance de vivre dans un des secteurs d'opportunité priorités devront-ils attendre pour voir une amélioration de leur accès aux espaces verts ? **STOP recommande vivement que les Plans locaux d'urbanisme et mobilité (PLUMs) incluent des objectifs provisoires pour réduire les îlots de chaleur et fournir un accès local à des espaces verts.**

En vertu la *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques* (2017) reconnaissant leur importance à la biodiversité, Montréal a élaboré un projet de plan pour leur protection. Ambitieux à première vue, ce plan, comme le révèle l'annexe du PUM, ne prévoit de protéger que 46 hectares supplémentaires de zones humides au cours des 25 prochaines années

Les milieux humides, tels que définis dans la loi, comprennent les plaines inondables et les berges des cours d'eau entourant l'île, ainsi que les milieux humides intérieurs naturels ou artificiels. En ce qui concerne les berges, le plan est plus clair : d'ici 2040, tous les arrondissements devront avoir « réalisé une étude de caractérisation des berges » et « 100 % des berges publiques dégradées de la Ville seront couvertes par un plan de mise en valeur. » Il va de soi que l'ensemble des plaines inondables s'étend à l'intérieur des terres à partir des berges, et que certaines sont considérées comme des milieux humides qui ont été « perdus » au cours des dernières décennies au profit du construction. Il s'agit de milieux humides potentiellement essentiels pour l'île, et **STOP recommande vivement que de portions importantes de la plaine inondable soient identifiées en vue de leur protection.**

STOP est entièrement d'accord (objectif 8.2) sur le fait que pour augmenter le stock d'espaces verts, il faut un effort important de « renaturalisation » d'une grande partie de l'espace, surtout dans les zones où il y en a peu. Outre les zones inondables et les milieux humides, de nombreuses friches industrielles pourraient également être transformées en espaces verts.

Le projet de PUM indique que la ville « compte également restaurer des écosystèmes, dont des milieux humides et des cours d'eau, dans les espaces dont elle a la charge en favorisant des solutions innovantes. » (Premier paragraphe sous l'objectif 8.2)

STOP trouve décourageant que, tout en insistant sur l'importance « d'assurer la conservation des milieux naturels d'intérêt du Technoparc qui représentent un attrait majeur pour les entreprises, les employés et les Montréalais(es) de manière générale^x », **la Ville ait asséché les deux étangs au centre de l'écosystème marécageux qui est le**

premier site d'observation des oiseaux sur l'île de Montréal, afin d'y faire passer une route (toujours incomplète). Promouvoir l'énorme valeur écologique du Technoparc, riche en biodiversité, pour ensuite détruire des éléments vitaux est tout à fait incohérent. La renaturalisation des marais par l'ouverture des digues offrirait aux Montréalais un site naturel exceptionnel, facilement accessible par le REM, qui viendrait s'ajouter au parc naturel des Sources. Toute perte de terrain causée par le rajeunissement des étangs serait compensée par un réaménagement sur les terrains de stationnement existants et inutiles, conformément aux propres objectifs de la Ville.

STOP estime également que les plans de la Ville visant à restaurer d'anciens cours d'eau sont moins qu'audacieux. Il semble que toutes les interventions prévues se situent dans des écoterritoires, qui ont été officiellement désignés il y a 20 ans, mais que l'une d'entre elles, qui concerne le parc Falaise, a été oubliée. Un comité technique de la Ville de Montréal a été constitué en 2013 afin d'explorer le potentiel de réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre. Le projet envisageait « la création d'un lien hydraulique entre le projet de mise en valeur du secteur de l'ancien Hippodrome et le projet de valorisation de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques^{xi}. »

La rivière Saint-Pierre était autrefois la plus grande de l'île, dont le cours supérieur drainait l'esplanade ouest du Mont-Royal, comprenant NDG, Côte-St-Luc et Montréal-Ouest. La plus grande partie de la rivière ayant été convertie en égout collecteur, lors des orages violents de plus en plus fréquents, le drainage de cette vaste zone refoule souvent les eaux usées dans les maisons des résidents et a inondé l'autoroute Décarie à plusieurs reprises.

STOP recommande que les plans visant à remettre au jour certaines parties de la rivière Saint-Pierre soient rétablis, notamment dans le secteur de l'Hippodrome et autour de Meadowbrook, où un bassin de rétention (lui-même une renaturalisation prometteuse favorisant un écosystème local abondant) contrôlerait l'eau s'écoulant sur la falaise, en alimentant les cours d'eau du parc de la Falaise, avant qu'elle ne soit détournée dans le canal de Lachine (réduisant ainsi le débordement des eaux pluviales sur le réseau principal de collecteurs d'égouts de la Ville). Bien entendu, cela signifie que les 50 raccordements croisés restants (probablement moins de 50) avec le réseau d'égouts devront être réparés.

UN RÉSEAU D'ÉGOUTS EN CRISE

Plus de 158 mm de pluie sont tombés sur la région de Montréal [le 9 août] : c'est du jamais vu! Un triste record qui met à rude épreuve notre réseau d'égouts et celui de nombreuses autres municipalités au Québec^{xii}.

Il y a plus de 50 ans, STOP a intenté une action en justice au nom de propriétaires victimes d'inondations. Ce problème est resté d'actualité, même s'il a fallu attendre des décennies avant que le changement climatique ne soit reconnu comme aggravant sérieusement les problèmes de nos systèmes d'égouts. En effet, **il est devenu évident que le changement climatique a créé une crise dans notre réseau d'égouts.**

Malheureusement, la majeure partie du réseau d'égouts a été construite pour faire face à un orage intense tous les dix ans (environ 36 mm de pluie en quelques heures^{xiii}); en fait, il y a des centaines de points dans la ville où le système ne fonctionne même pas à ce niveau, ce qui provoque des inondations dans les rues, des refoulements d'égouts et des débordements qui contaminent les cours d'eau environnants^{xiv}). Les Montréalais, comme tous les Canadiens, se rendent compte que les pluies pouvant atteindre 100 mm deviennent des phénomènes annuels et que, lorsqu'elles se produisent, c'est une catastrophe. Les compagnies d'assurance le remarquent également et se retirent progressivement des zones où les problèmes d'eau sont fréquents.

Les propriétaires doivent en assumer les conséquences. Nous sommes convaincus que lorsque la norme actuelle d'inondation décennale a été établie il y a plus de 100 ans, il y a eu peu de débats publics, et nous sommes tout aussi convaincus qu'une telle norme ne serait pas considérée comme acceptable aujourd'hui. Alors que de nombreux Montréalais en ont assez des fermetures de rues pour cause de travaux, il est en fait urgent de moderniser le réseau d'égouts pour faire face aux pluies diluviennes de plus en plus fréquentes qui s'abattent sur nous.

STOP reconnaît les efforts que fait la Ville pour optimiser le système, dont l'installation de bassins de rétention et de parcs éponges, ainsi que les mesures prises pour réduire et ralentir le ruissellement des orages. Mais ces efforts devraient être renforcés, notamment par des approches novatrices pour le traitement des toits plats, qui ne sont pas toujours reconnus comme faisant partie de la surface minéralisée de la ville.

La mise à niveau requise nécessitera un investissement de plusieurs milliards de dollars, étant donné que les interventions proposées pour ramener le réseau à sa norme actuelle coûteraient 240 millions de dollars, uniquement pour une section du centre-ville de Montréal^{xv}. **STOP recommande à la Ville d'abandonner son approche de pédale douce consistant à dire « on y travaille » en réponse au concert de plus en plus gros de préoccupations concernant le réseau d'égouts, de reconnaître qu'un investissement majeur est requis de toute urgence pour améliorer le réseau, peut-être jusqu'à un niveau d'inondation à récurrence de vingt ans, et d'accroître les efforts visant à réduire ou à retarder l'écoulement des surfaces minéralisées dans l'ensemble de la ville.** Dans vingt-cinq ans, les Montréalais ne remercieront pas notre génération si nous

n'entamons pas dès à présent le processus d'une mise à niveau majeure, qui deviendra de plus en plus critique au fil des décennies.

FINIR LA JOB

STOP est heureux de constater que, tel que nous le mentionnions dans notre mémoire à l'OCPM concernant le Plan de Ville, **la question de fournir un accès à des espaces verts et à de la verdure (orientation 6)**, qui exige du verdissage au niveau des quartiers, **n'a pas été confondue avec la protection des espaces verts (orientation 8)** qui, au contraire, exige l'imposition de certaines limites à l'accès mais qui, comme le verdissage au niveau des quartiers, implique une réduction du besoin en transport.

Au sujet de la protection des espaces verts, STOP a soulevé de nombreux points devant l'OCPM il y a deux ans dont, en résumé:

- 1) Selon le Registre des aires protégées du Québec (RAP), seulement 3.46% de la superficie terrestre de l'agglomération de Montréal était composée d'aires protégées.
- 2) La vaste majorité de ce 3.46 % était composée de 11 "milieux naturels de conservation volontaire" (MNCV), désignation qui est effectivement la case 'autre' à la fin d'une liste, mais sans la case 'préciser' qui devrait l'accompagner.
- 3) La protection d'un de ceux-ci, le parc du Mont-Royal, malgré un plan municipal et un plan provincial, totalisant ensemble plus de 250 pages, n'était pas au niveau d'aire protégée.
- 4) STOP demandait à la Ville d'expliquer son utilisation rarissime mystérieuse de mécanismes efficaces existants telles les servitudes de conservation et surtout les réserves naturelles reconnues (RNR).

Niveau de protection

STOP est aussi heureux de noter que, dans le projet de PUM, la Ville se donne la tâche, à l'objectif 8.1, de "contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10% du territoire terrestre protégé de l'agglomération de Montréal en renforçant et pérennisant la protection des milieux naturels déjà protégés".

Malgré cela, STOP s'inquiète concernant cette 'pérennisation', surtout la disette actuelle de celle-ci. Au départ, il y a lieu de rappeler que l'objectif du Schéma d'aménagement n'est pas juste de 'protéger' au sens large. A la page 84, il dit bien que l'objectif à atteindre est 10% du territoire terrestre en "Aires protégées telle que cette expression est comprise par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature" (UICN). Montréal, lieu du secrétariat de la Convention sur la diversité Biologique, ne peut pas sans gêne viser moins

haut que le critère mondialement reconnu qu'est "l'aire protégée" de l'UICN. Et pourtant, c'est ce que nous craignons qu'elle annonce dans le projet de PUM.

La définition de "aire protégée", citée par le Schéma, se lit "Un espace géographique clairement défini, reconnu, consacré et géré, par tout moyen efficace, juridique ou autre, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature ainsi que les services écosystémiques et les valeurs culturelles qui lui sont associées".

Cette définition exige la 'pérennisation' afin et avant qu'un site puisse être considéré 'protégé'. Il nous inquiète donc de voir la Ville, dans le projet de PUM, parler de renforcer et pérenniser « la protection des milieux naturels déjà protégés », éliminer toute connexion entre la notion d'aire protégée et la cible de 10% et faire disparaître toute référence à la notion d'aire protégée ou à l'UICN.

Brillent aussi par leur absence toutes références dans le projet de PUM au Registre des aires protégées tenu par le ministre de l'Environnement où justement le critère pour l'inscription d'un site est son état de « aire protégée » selon la définition de l'UICN.

Au contraire, le focus dans le projet de PUM est sur le Répertoire des milieux naturels protégés et contributifs à la biodiversité" tenu par l'agglomération de Montréal. On peut lire à la page 163 du projet que "en 2023, le répertoire élargit sa portée en reconnaissant la contribution d'une diversité de sites à la protection de la biodiversité". Alors qu'auparavant un site devait être une "aire protégée" pour y être inscrit, maintenant il y a 3 catégories de sites, dont celle de plus haut niveau, la catégorie A, inclut les « aires protégées ». La barre pour les deux autres catégories est plus basse. Aussi la définition de 'protection' est plus 'élargie' et moins exigeante, manquant notamment le critère de "à long terme".

Il appert que la Ville a comme objectif, au moyen du Répertoire de l'agglomération, d'encourager et d'encadrer la participation privée dans la protection des milieux naturels, objectif que STOP appuie. L'invitation implicite, contenue dans la description de la catégorie C, « à préserver, voire à augmenter, leur superficie en milieux naturels (par exemple, en convertissant des surfaces gazonnées en friches naturelles) », mérite tout particulièrement d'être soulignée et soulignée publiquement. **Cependant, c'est un objectif à part qui doit être poursuivi en même temps que l'objectif d'avoir 10% de son territoire terrestre composé de "aires protégées" mais sans être confondu avec lui.**

Ce que STOP craint voir en lisant le projet de PUM est le rejet du critère adopté par le Schéma et son remplacement par un critère de plus bas niveau ou la pérennisation, au lieu d'être centrale à l'atteinte même du statut de protection, ne devient qu'une option, post-protection, que la Ville souhaite un jour pouvoir atteindre. **Nous demandons donc à la Ville de confirmer explicitement que 10% de son territoire terrestre en « aires**

protégées », selon la définition de l’UICN de cette expression, demeure un de ses objectifs.

Historique de l’utilisation de la désignation « milieu naturel de conservation volontaire » (MNCV)

Poursuivant l’intérêt exprimé il y a deux ans dans les MNCV’s inscrits au nom de la Ville au Registre des aires protégées, nous avons fait des demandes d’accès à l’information auprès du MELCC et de la Ville. Ce qu’on y voit est que depuis longtemps la Ville est traitée d’une manière plus qu’accommodante par les ministres de l’Environnement.

On doit se rappeler que, par opposition aux autres mécanismes de protection apparaissant au RAP, dont les tenants et aboutissants sont connus, l’expression MNCV est une appellation fourre-tout pour divers mécanismes privés de protection qui n’explique en rien ni la nature, ni la source ni la durée des moyens utilisés pour accomplir la protection. Dans le cas de la Ville, 1,603 hectares, soit presque 60%, des hectares terrestres apparaissant au RAP, sont des MNCV’s.

Or, il appert que ces MNCV’s ont été inclus dans le registre dans le cadre d’un « exercice préliminaire », en 1999, soit même avant l’adoption en 2002 de la loi courante, la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (LCPN), et demeurent un quart de siècle plus tard « à valider »!^{xvi}

Depuis au moins 2019, le personnel professionnel du MELCC demande à leurs homologues à la Ville de leur fournir les documents démontrant l’encadrement juridique et administratif qui s’appliquent aux MNCV’s, notamment sur leur protection à long terme, tout cela justement pour assurer la conformité de la protection avec les critères de l’UICN^{xvii}. Une expression succincte du 21 septembre 2020 se lit « Bref, tout écrit qui fait mention de la durée de protection ».

Une de ces communications incluait une mention que les seules propriétés municipales validées à l’époque, le 10 septembre 2020, étaient les « réserves naturelles (reconnues) » (RNR) (lesquelles n’incluaient que 85 hectares d’aires protégées). Une autre incluait une suggestion polie à l’effet que d’autres municipalités utilisaient le mécanisme des réserves naturelles^{xviii}. Une de celles du 21 septembre 2020 incluait les lignes directrices de l’UICN.

Les principaux documents envoyés en réponse aux demandes du MELCC ont concerné deux de ces 10 MNCV’s, soit le Plan de gestion écologique du parc-nature du Cap St-Jacques et le Plan de conservation du site patrimonial du Bois-de-Saraguay, transmis respectivement les 15 septembre et 27 novembre 2023^{xix}. Or, le premier de ces plans est

caractérisé par une bordée de bonnes intentions mais une absence de contraintes ou de durée.

Le deuxième, lui aussi plein de bonnes intentions et sans durée, est un plan provincial du même type que celui en vigueur concernant le parc du Mont-Royal et souffre des mêmes caractéristiques que ce dernier. L'objet premier du plan et de la loi en vertu de laquelle il a été créé, la *Loi sur le patrimoine culturel* (LPC), et cela même si en bout de phrase on ajoute « dans une perspective de développement durable », est « de favoriser la connaissance, la protection, la mise en valeur et la transmission du patrimoine culturel, reflet de l'identité d'une société... ». Cependant, les lignes directrices de l'UICN exigent que le but premier soit la conservation de la nature et, tel que le rappelle le site même du RAP, qu'il ait « préséance sur les autres objectifs ».

Aussi, ce plan fait-il état des protections créées par la nécessité d'obtenir en vertu des articles 64 et 65 de la LPC du ministre responsable, le ministre de la Culture et des Communications, une autorisation pour poser une série de gestes autrement prohibés. Ce que le plan omet de mentionner est le fait que l'article 179.1(3) de la LPC énonce que « Toutefois la Ville de Québec et la Ville de Montréal exercent tous les pouvoirs du ministre prévus aux articles 49, 64 et 65 à l'égard d'une intervention qu'elles réalisent sur un immeuble dont elles sont propriétaires », comme le Bois de Saraguay. En somme, ces villes se polissent elles-mêmes avec seulement un regard après le fait du ministre sur la base de la documentation envoyée par les villes.

Inquiétant aussi est la rareté de l'utilisation par la Ville de mécanismes de protection existants, telles les servitudes de conservation et surtout les Réserves naturelles, ainsi que le manque d'explication de cette rareté. Ce sont eux qui auraient pour effet d'imposer la collaboration d'une tierce partie ayant pour mandat la conservation de la nature et ainsi contraindre les administrations futures de la Ville, lesquelles ne seront pas nécessairement aussi favorables à la protection des espaces verts que la présente.

Tout simplement, le droit de propriété à lui seul ne suffit pas, même s'il est assorti de plans du propriétaire pleins à craquer de bonnes intentions. Le mécanisme de Réserve naturelle quant à lui est connu publiquement, permet une certaine flexibilité et est sujet à la surveillance du ministre de l'Environnement, dont la collaboration avec la Ville l'administration ne peut certainement pas se plaindre. Sa création est publiée non seulement dans le registre des aires protégées mais aussi au bureau de la publicité des droits. Il est créé pour au moins 25 ans ou en perpétuité. De plus, avec ses nombreux plans, la Ville a déjà fait une grande partie du travail nécessaire pour obtenir la reconnaissance par le ministre de telles Réserves naturelles.

Il est clair que les MNCV's de la Ville ont depuis longtemps épuisé leur bienvenue 'préliminaire' au Registre des aires protégées. La présomption implicite persistante du MELCC à l'effet que la protection adéquate existe, et que ce n'est que la preuve de celle-ci qui manque, ne peut plus être prise le moins au sérieux. **STOP demande à la Ville de procéder à 'valider' ses MNCV's en les transformant en réserves naturelles,** exception faite de ceux que le Répertoire des sites de conservation volontaire du Québec (RSCVQ) confirme sont déjà protégés, principalement par des servitudes (seulement 159 hectares sur 1,603 hectares au dernier compte).

Le traitement « pas comme les autres » de la Ville par le ministre de l'Environnement est aussi reflété dans l'inclusion au Registre du paysage humanisé projeté de l'Île Bizard.

Une brève historique. Le gouvernement du Québec a adopté en 2021 le projet de loi 46 modifiant la LCPN. Il a alors maintenu en vigueur à l'égard de certains projets en voie de développement seulement, dont ceux d'Anticosti et de l'Île Bizard, le statut de 'projeté'.

Ce projet inclut des terres agricoles et deux terrains de golf majeurs zonés agricole qui bénéficient de droits acquis. Nous souhaitons grandement le succès de ce projet et l'atteinte du statut de paysage humanisé (sans le 'projeté'). Ce qui inquiète n'est pas le projet lui-même, c'est le thème de facilitation, à notre avis indu, de l'atteinte apparente par la Ville de ses objectifs de protection. En effet, malgré que les dispositions de la LCPN concernant les paysages humanisés ne s'appliquent pas au plan sur lesquels le MELCC et la Ville collaborent, que sa durée, qui doit éventuellement être d'au moins 25 ans ou en perpétuité, n'est pas établie et qu'il est, tout simplement, 'projeté', il apparaît déjà au Registre des aires protégées.

C'est quand on regarde les chiffres qu'on peut comprendre le désir pour cette facilitation, tant du point de vue du ministre de l'Environnement que de la Ville. Nous vous référons à notre annexe 2 où nous chiffrons l'état actuel de l'étendue des aires protégées. Dans un premier temps, nous fiant sur la version courante du RAP (31 mars 2024), nous arrivons à 2,715.01 hectares terrestres, soit une proportion de 5.46% des 49,705 hectares terrestres de l'agglomération de Montréal.

Sauf que cela inclut 1,444.72 hectares (voir note 1 de l'annexe 2) de MNCV's qui sont « à valider » et ne devraient pas y être. Même en rajoutant 20.33 hectares (voir note 6 de l'annexe 2) dû aux écarts entre les deux registres (RAP et RSCVQ), ce qui reste de protégé n'est que 1,290.62 hectares, soit 2.60%. Quand on soustrait, comme nous croyons devoir le faire, les hectares terrestres du paysage humanisé projeté non-inclus ailleurs, soit 1,015.60 hectares (voir note 4 de l'annexe 2), il ne reste que 275.02 hectares, soit 0.55%.

En somme, les prix pour l'accomplissement des tâches ont été remis avant leur accomplissement. Temps de finir la job.

Annexe 1 : Propriétés additionnelles à protéger

Maintenant, à part de compléter le projet de paysage humanisé de l'Île Bizard et finir le travail de protéger les propriétés présentement classifiées comme milieux naturels de conservation volontaire, ou la Ville devrait-elle se diriger ? La liste d'objectifs du PUM est longue et intimidante. La Ville a ajouté quelques espaces comme la Falaise St-Jacques, le Boisé du Parc Marcel-Laurin et des parties du Technoparc à la liste des espaces méritant l'utilisation du sol 'conservation'. Protéger ces propriétés, ainsi que les suivantes, selon les critères de l'UICN, est critique.

A notre avis, les propriétés suivantes sont parmi celles qui pourraient et devraient aussi se voir attribuer l'affectation du sol 'conservation' par le PUM:

L'Hôpital Douglas, terrain présentement institutionnel qui touche les propriétés classifiées récréatives le long du fleuve et fait partie de la trame verte; Pourquoi attendre de le classifier 'conservation' et risquer la possibilité que des intérêts privés éventuels poursuivent pour des dommages? L'institution aurait de toute façon des droits acquis. A faire maintenant.

Le parc Turcot, situé à un endroit où un 'poumon' est on ne plus nécessaire et qui fait partie de la trame verte. Il est même à l'extrémité nord du corridor vert pourtant nommé "Falaise/Fleuve" mais qui selon la carte des grands corridors verts projetés ne se rend pas jusqu'à la Falaise! Cette situation serait encore pire pour ce corridor s'il ne pouvait pas se rendre au moins jusqu'au parc Turcot. Nous comprenons difficilement comment concilier ce rôle ainsi que l'inclusion du parc Turcot comme ayant un "potentiel de développement des grands parcs" avec l'affectation "terrain à vocation économique". Son terrain a été récemment délimité par des travaux majeurs de construction routiers et est libre de bâtiments. Sûrement le temps est maintenant, avant une utilisation "économique", de lui attribuer l'affectation du sol "conservation".

L'Hippodrome. Déjà mentionnée ci-haut, cette propriété contient dans son coin sud-ouest une partie de l'ancienne rivière St-Pierre, milieu du type humide que la Ville déclare vouloir protéger. Une fois de plus, avant que les pelles ne détruisent le site, il y a là une opportunité parfaite pour protéger des espaces verts et, en même temps, commencer à tirer avantage à nouveau de la beauté et des services rendus par les anciennes rivières de la Ville.

Technoparc. Quelques mots de plus. L'Étang aux Hérons, le Marais Cœur et la partie ouest du Petit Marais Hubert Reeves se voient attribués l'affectation du sol 'conservation'. Cependant, la partie est de ce dernier et le terrain voisin entre la rue Alexander Fleming et

le chemin St-Francois n'ont pas cette affectation, ce qui constitue un trou béant dans la continuité de la protection de ce site exceptionnel. A corriger, maintenant.

Annexe 2 : Les aires protégées terrestres

AIRES PROTÉGÉES TERRESTRES							
Région administrative de Montréal							
basée sur la version 31/3/2024 du Registre des aires protégées (RAP) au Québec							
	Nom	Resp.	Superficie (Ha)		Cat.	Durée	#
			Totale	Terrestre			
Habitat dune espèce floristique menacée ou vulnérable							
1)	...du Parc du Mont-Royal	V de M	2.98	2.98	1a	?	3,346
2)	...de L'île Rock	MELCC	1.08	1.08	1a	?	3,343
Habitat faunique - colonie d'oiseaux sur une île ou presqu'île							
1)	Bassin de Laprairie (S de Verdun)	MFFP	0.77	0.77	VI	?	5,045
2)	Bassin de Laprairie (ESE LaSalle)	MFFP	0.91	0.91	VI	?	5,046
Milieu naturel de conservation volontaire (MNCV) (note 1)							
1)	...de la Pointe aux Prairies	V de M	248	248.00	Y	?	767
2)	...Bois D'Anjou	V de M	40	40.00	Y	?	766
3)	...de Montréal: Boisé St-Sulpice (note 2)	?	7.44	7.44	Y	?	6876
4)	...du Parc du Mont-Royal	V de M	190	190.00	III	?	1556
5)	... Bois de Saraguay	V de M	95	95.00	Y	?	769
6)	...Bois de Liesse (inclut Bois Franc)	V de M	160	160.00	Y	?	770
7)	...L'île des Soeurs, ptie Boisé St-Paul (note 3)	CNQ	23.95	23.95	Y	?	11,272
8)	...Bois de L'île Bizard	V de M	291	291.00	Y	?	771
9)	...Cap St-Jacques (note 4)	V de M	315	315.00	Y	?	773
10)	...L'Anse à L'Orme	V de M	233	233.00	Y	?	772
	Sous-total MNCV			1,603.39			
Réserve naturelle reconnue (RNR)							
1)	...de L'île Bonfoin	CNQ/VdeM/MELCC	14	14.00	IV	Perpet.	6,717
2)	...du Père Louis-Trempe.	Oratoire SJ/MELCC	1.03	1.03	Y	25 ans	16,539
3)	...Bois Angell	APBA / MELCC	2.6	2.60	IV	Perpet.	9,352
4)	...Forêt de Senneville	CNQ/MELCC	16.67	16.67	IV	Perpet.	7,788
5)	...Rapides de Lachine	CNQ/MELCC	50.98	50.98	IV	Perpet.	7,814
Paysage humanisé projeté (PHP)							
1)	...de L'île Bizard (note 4)	V de M/MELCC	1798	1,015.60	Multi.	?	167,094
Refuge d'oiseaux migrateurs (ROM)							
1)	...de L'île aux Hérons (note 5)	SCF/E&CCC	355	+/- 5.00	III	?	25
Superficie terrestre de l'Agglomération de Montréal en Ha				49,705	100%		
Total des aires protégées selon le RAP				2,715.01	5.46%		
Ajustements: MNCV's "à valider"		(note 1)		-1,444.72			
Ecart nets entre RAP et RSCVQ		(note 6)		20.33			
Sous-total ajusté				1,290.62	2.60%		
Paysage humanisé "projeté"				-1,015.60			
Total ajusté				275.02	0.55%		

LISTE DES SIGLES:							
APBA	Association pour la protection du Bois Angell						
CNQ	Conservation de la nature-Québec						
E&CCC	Environnement & changements climatiques Canada						
MELCC	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques						
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs						
RSCVQ	Répertoire des sites de conservation volontaire du Québec						
SCF	Service canadien de la faune						
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature						
V de M	Ville de Montréal						
Y	Catégorie UICN à déterminer						

NOTES:							
1	Les MNCV's ont été inclus au RAP dans le cadre d'un "exercice préliminaire" et sont "à valider". La superficie totale des 10 MNCV's, 1,603.39 Ha, moins 158.67 Ha, soit le total des 7.44 Ha du Boisé St-Sulpice, et des 23.95 Ha de l'Ile des Soeurs (partie Boisé St-Paul) et 127.28 Ha de l'Anse à l'Orme protégés par servitudes (selon le RSCVQ) donne 1,444.72 Ha "à valider".						
2	Alors que le RAP indique CNQ comme responsable, le RSCVQ indique la V de M et le Comité Ecologique du Grand Montréal comme responsables et le site internet de ce comité réfère à une entente tripartite de conservation impliquant le comité, l'arrondissement de Ahuntsic-Cartierville et la Fondation Hydro Québec pour l'environnement.						
3	Jusqu'à sa version du 31/3/23 le RAP incluait un MNCV de 20 hectares connu sous le nom et le numéro Boisé de l'Ile des Soeurs, #2562. Présenté sur la carte interactive comme un boisé de forme carrée au milieu du fleuve St-Laurent en l'absence d'Ile, il est disparu du RAP à temps pour sa version du 31/3/24.						
4	Deux terrains totalisant 76.4 hectares font partie du MNCV Cap-St-Jacques et du Paysage humanisé projeté de l'Ile Bizard. Nous incluons ces 76.4 hectares dans le MNCV Cap St-Jacques et non dans le PHPIB. La superficie terrestre PHPIB de 1,015.60 hectares a été calculée en soustrayant les 706 hectares de superficie aquatique du PHPIB et les 76.4 hectares faisant partie du MNCV Cap St-Jacques du total de 1798 hectares.						
5	Le ROM Ile aux Hérons s'étend sur 622 hectares, majoritairement aquatiques, partagés entre les divisions administratives de Montréal et de Montérégie. La superficie totale à Montréal est de 355 hectares. Cela inclut les 50.98 hectares de la Réserve naturelle reconnue des Rapides-de-Lachine, qui sont terrestres. Le chiffre de 5 hectares terrestres est notre estimé de la superficie du solde terrestre, soit du groupe de petites îles au large de Lasalle qui sont partiellement accessibles au public.						
6	Des écarts entre le RAP et RSCVQ quant aux superficies des aires Bonfoin, Louis-Trempe, Bois Angell, Senneville et Rapides-de-Lachine et Ile-des-Soeurs, partie boisé-St-Paul, permettent d'ajouter un 14.86 Ha net à la superficie protégée. Le RSCVQ permet aussi d'ajouter l'Ile Lapierre, à 5.47 Ha, protégée par servitude. Le total est de 20.33 Ha.						

-
- ⁱ Voir <https://www.canada.ca/content/dam/hc-sc/documents/services/publications/healthy-living/2021-health-effects-indoor-air-pollution/hia-report-fra.pdf> et <https://www.atsjournals.org/doi/10.1164/rccm.202311-2013OC>
- ⁱⁱ Lettre du ministre fédéral de l'Environnement Steven Guilbeault datée le 10 avril 2024.
- ⁱⁱⁱ Office de consultation publique de Montréal, *Réflexion 2050*, Rapport de consultation publique, 11 mai 2023
- ^{iv} <https://www.cbc.ca/news/canada/china-ev-electric-vehicle-tariffs-biden-canada-us-1.7225561>
- ^v <https://www.journaldequebec.com/2024/03/19/il-y-a-trop-de-voitures-reitere-le-ministre-pierre-fitzgibbon>
- ^{vi} <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/car-registration-tax-hike-1.7219961>
- ^{vii} <https://fortune.com/2024/02/28/leadership-next-exxonmobil-ceo-darren-woods/>
- ^{viii} <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2667091723000043>
- ^{ix} <https://www.corporateknights.com/transportation/lessons-bike-friendly-washington-montreal/>
- ^x Programme particulier d'urbanisme du Technoparc Montréal, Arrondissement de Saint-Laurent (Inclus dans une annexe du PUM)
- ^{xi} Étude de faisabilité technique et financière de la réhabilitation du bassin versant de la rivière Saint-Pierre Décembre 2016
- ^{xii} Valérie Plante, mairesse de Montréal sur X (anciennement Twitter) le 10 août 2024
- ^{xiii} « Aucun système d'égouts n'aurait bu pareil torrent », *Le Devoir*, 16 juillet 1987, p. 1
- ^{xiv} Étude des bassins de drainage Saint-Jacques d'Youville Parc Lafontaine Mont-Royal : Étape 5, Optimisation des solutions N/Réf. : M04722A 12 novembre 2021, reçu par accès à l'information de la Ville de Montréal
- ^{xv} Ibid.
- ^{xvi} Courriel P-L.B. (MELCC) à S.G. (V de M), 4 août, 2022
- ^{xvii} Courriels: S.S. (MELCC) à S.C. (V de M), 19 février, 2019; M.G. (MELCC) à S.C. (V de M), 10 septembre, 2020; M.G. (MELCC) à S.C. (V de M), 21 septembre, 2020, (2).
- ^{xviii} Courriel M.G. (MELCC) à S.C. (V de M), 23 septembre, 2020.
- ^{xix} Courriels: S.C. (V de M) à P-L.B. (MELCC), 15 septembre, 2023. S.C. (V de M) à P-L.B. (MELCC), 27 novembre, 2023.