

Mémoire de l'éco-quartier Sud-Ouest¹

remis à l'Office de consultation publique de Montréal

Quartiers avoisinant Turcot –Saint-Henri ouest, Émard et côte Saint-Paul

Le 18 mai 2016

¹ Éco-quartier Sud-Ouest est un programme de l'arrondissement Sud-Ouest de la Ville de Montréal qui développe les idées vertes des citoyens sur le domaine public. Il est mis en œuvre par les YMCA du Québec qui gèrent également plusieurs autres initiatives éco-citoyennes sur le domaine public à vocation collective (écoles, OBNL, OMHM, etc.) dans le Sud-Ouest ou encore dans les communautés où les centres YMCA sont implantés.

Table des matières

Introduction.....	3
1. Rappel des nuisances liées à ces infrastructures	4
2. Solutions générales de désenclavement	4
3. Solutions qualité de l'air, bruit, poussières.....	5
4. Services de proximité, milieux de vie.....	5
5. Présentation du territoire.....	6
6. Le potentiel de la partie de Saint-Paul dans le territoire	7
7. Recommandation des tables rondes	9
A. Qualité des milieux de vie, aménagement et social	9
B. Connectivité et mobilité	11
C. Dynamisation économique et cohabitation des fonctions	12
D. Patrimoine	13
8. Priorités dans les revendications principales génériques	13
Annexes.....	14
1. Projet «Cultivons Saint-Henri» des éco-initiatives des YMCA du Québec.....	14
2. Verdissement de l'école James Lyng et potager en bac- éco-initiatives des YMCA du Québec	17
3. Carte des parcours de ruelles vertes de Saint-Paul-Émard	18
A. Un projet social	19
B. Un projet de verdissement.....	20
C. Un projet intégrateur	20
D. Un projet culturel	20
Bibliographie.....	21

Introduction

L'absence du MTQ, promoteur, le choix du territoire et le moment discriminé pour consulter les populations de Saint-Henri et de Saint-Paul-Émard directement affectées par le projet et les travaux Turcot n'ont pas empêché une vaste participation à la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal nous a-t-on fait remarqué. Les citoyens et les groupes qui ont pris part à l'activité auraient quand même souhaité que le MTQ y soit pour entendre ce que le milieu avait à dire.

L'histoire récente nous apprend que c'est sans respect pour les populations locales que le MTQ a mis de l'avant son projet Turcot en ne répondant pas aux problématiques et inquiétudes du milieu ni aux recommandations et demandes de modifications du projet effectuées lors des audiences du BAPE en 2009 (la grande majorité des mémoires s'opposait à la proposition soumise par le MTQ). Dernièrement le fait d'avoir enfoui les vestiges du village des tanneries, une partie importante et unique de l'histoire du Québec, à augmenter la méfiance des citoyens et du milieu.

Le projet retenu n'a pas su répondre au plus grand défi de notre siècle: les changements climatiques, puisqu'il a manqué l'occasion de faire la part belle au transport actif. De plus, les deux prochaines générations auront à vivre avec le paiement de ces coûteuses infrastructures et les conséquences néfastes autant sociales qu'environnementales des choix imposés par la culture de l'automobile (laquelle est encouragée par les lobbies de l'automobile et de l'industrie pétrolière).

Le MTQ a tenté de recréer un climat de confiance avec les comités de bon voisinage, mais les populations locales se sentent malgré tout bafouées. Même si elles vivent plusieurs désagréments, incluant pour leur santé, il y a très peu de gain de la présence de ces infrastructures régionales, provinciales et fédérales pour les populations locales. Le PDUES tout en étant un exercice honorable s'inscrit dans le projet Turcot qui lui reste socialement et indéniablement inacceptable.

Nous remercions la Commission de nous permettre, ainsi qu'à nos amis du milieu communautaire, privé, commercial et institutionnel de présenter l'état de nos réflexions et actions sur le territoire défini dans le projet du PDUES. C'est une occasion de faire une mise au point collective, d'analyser notre situation et de réfléchir à nos actions partagées. Pour prendre une image, nous sommes sur un Titanic et le PDUES nous offre l'occasion de prendre un canot de sauvetage pour tracer un nouveau sillon vers des **quartiers en transition**.

La Commission aurait mérité de notre part un document parfaitement bien travaillé, référencé et illustré. Malheureusement nous n'avons pas les ressources pour ce faire d'autant plus que la période de consultation correspond à un moment de l'année où nous sommes particulièrement sollicités et engagés par nos mandats. Nous avons travaillé le fond des idées plutôt que la forme

de présentation, sachant que de toutes façons, le travail de la commission est de synthétiser les idées et que la forme de notre texte n'est donc pas d'une grande contribution pour la postérité.

1. Rappel des nuisances liées à ces infrastructures

- a) Nombreux chantiers pendant plusieurs années (poussière, bruit, détours, impossibilité d'utiliser certains lieux). Travaux parfois 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.
- b) Problème de la qualité de l'air pendant et après les travaux (smog, poussière, plus de pollution liée aux voitures). Cet aménagement de Turcot a été privilégié aux dépens d'autres scénarios plus optimistes de circulation plus rapide, de véhicules moins polluants ou de plus grand transport collectif)
- c) Enclavement existant déjà pénible et augmenté, nuisance à la libre circulation, au déplacement et aux accès, sensation d'être confiné.
- d) Perte de jouissance: vues, paysages, accès au plan d'eau (canal)
- e) Minéralisation et contribution d'îlots de chaleur (chaleur des voitures, etc.)
- f) Augmentation du trafic automobile et des camions dans des zones résidentielles (réaménagement de certaines intersections privilégiant les voitures plutôt que les piétons)

2. Solutions générales de désenclavement

- a) Accès sécuritaires aux plans d'eau et autres lieux d'intérêts, infrastructures sportives et culturelles
- b) Circulation dans les quartiers et entre eux à pied et en vélo: prévoir systématiquement un accès sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Vérifier le prorata d'auto par habitants dans le secteur du PDUES
- i) Pistes cyclables

Maintenir autant que possible les pistes cyclables ouvertes ou à défaut prévoir des détours protégés, sécuritaires ainsi qu'une bonne signalisation pendant les travaux. Désenclaver le quartier en aménageant des pistes cyclables propres. (voir suggestions particulières)

- ii) Parcours
 - 1) Désenclavement physique et psychologique: navette, bateaux, passerelles surélevées, accès à des espaces au moins aussi intéressants ou plus sur le canal et dans les quartiers. Privilégier l'accès pour tous, pour les espaces les plus intéressants et importants.
 - 2) Développer le transport en commun dans tout le secteur et à toutes les échelles (circuits courts, lignes express, accès au CUSM)
 - 3) Circulation de la faune aviaire et pédestre: favoriser des corridors de biodiversité, des traverses

3. Solutions qualité de l'air, bruit, poussières

- a. Bruits blancs, fontaines, circulations d'eau, jeux d'eau
- b. Une bonne idée un parc de skate (bruyant) sous infrastructures, mais quel air vont-ils respirer? vont-ils devoir porter des masques? comment peut-on faire? Il ne faut pas trop d'isolement non plus pour des raisons de sécurité. En général les ados restent plusieurs heures dans de telles installations. Qui va y aller? Le secteur est habité par des personnes âgées du côté de Saint-Henri. Les seuls jeunes à proximité sont les élèves de l'école James Lyng, mais les adolescents se déplacent peu. (voir suggestions particulières).
- c. Prévoir des parcs à chien et autres activités bruyantes s'il n'y a pas trop d'échos. Prévoir d'autres activités courtes
- d. Très compatible avec usage de parc industriel et commercial un peu lourdaud: à valoriser et préserver
- e. Pas compatible avec spectacles sauf muets, visuels etc.
- f. Répandre la verdure dans les rues/ruelles/emprises/friches avec densité décroissante près des infrastructures. Prévoir des murs végétaux, de l'agriculture urbaine (les connaissances actuelles en agriculture urbaine nous disent qu'on peut jardiner à proximité de lieux poussiéreux et à l'air pollué pourvu qu'on lave bien les légumes avant de les manger), des toits verts, etc.
- g. Système de purification/échangeur d'air dans écoles et autres lieux d'importance (comme au nouvel hôpital McGill)

4. Services de proximité, milieux de vie

La présence de ces infrastructures ingrates a mené dès le départ à moins d'installations de petits commerces et de services sympathiques et utiles de sorte que maintenant ce secteur est un désert alimentaire et de services. Il faudrait y remédier, même si la présence d'un parc industriel et commercial soit une valeur à conserver. Il est important de faire des ponts entre ces usages lourdauds industriels et des commerces plus légers et utiles au quotidien. Promouvoir l'emploi local et les employeurs qui embauchent du local et des pratiques de déplacement à pied, vélo et transport en commun.

5. Présentation du territoire

Saint-Paul-Émard est un quartier enclavé par le canal Lachine, l'Aqueduc, l'échangeur Turcot et plusieurs grandes artères (de la Vérendrye, la rue Saint-Patrick et le boul. des Trinitaires). On y compte de nombreux îlots de chaleur et la circulation de transit - dont beaucoup de camions - est très active dans ce secteur. C'est aussi le quartier le plus habité du Sud-Ouest et la majorité des habitants sont des personnes âgées. Les espaces verts sont peu nombreux et la plupart d'entre eux sont situés à proximité des artères majeures, ce qui n'en fait pas des endroits intéressants pour la détente, sachant que des hauts niveaux de bruit sont non seulement désagréables, mais aussi stressants pour l'humain moyen. Les déplacements y sont difficiles pour les piétons et les cyclistes. Saint-Paul-Émard est aussi mal desservi par les transports collectifs et constitue un désert alimentaire constaté par la DSP.

Saint-Henri est un des lieux les plus pollués et qui compte le plus d'îlots de chaleur à Montréal (voir la carte d'îlots de chaleur ci-dessous). Entouré de deux autoroutes, Ville-Marie et l'autoroute 15 qui se croisent pour former l'échangeur Turcot, traversé par un chemin de fer, l'environnement de ce quartier est particulièrement hostile, chaud et pollué. L'enjeu principal dans cette zone est son niveau de pollution en particulier atmosphérique, avec une forte production de monoxyde de carbone et dioxyde d'azote liée au secteur automobile. Ce qui se traduit évidemment par l'accroissement des problèmes de santé des populations. Les autoroutes ne génèrent pas seulement des problèmes au niveau de la qualité de l'air, mais aussi, en addition au chemin de fer, des îlots de chaleur et une pollution sonore. Le niveau de bruit mesuré autour de Saint-Henri est de 60 à 65 dB, alors que le niveau maximum recommandé par l'OMS de 55 dB est dépassé; particulièrement durant les travaux de l'Échangeur Turcot où il a été mesuré des niveaux de 69 dB la journée et 55 dB la nuit (selon les données de solidarité Saint-Henri). Cet ancien quartier pauvre ouvrier a gardé les traces de ce passé dans son urbanisme: on y trouve très peu de parc et beaucoup d'usine ainsi que des sites quasi-abandonnés. La population de Saint-Henri est défavorisée car elle est majoritairement pauvre et âgée; elle est donc plus fragile et sensible à cet environnement. Une population pauvre et âgée est également plus souvent prise au piège par son milieu dont elle s'évade rarement (ne travaille pas, ne voyage pas, chalets, excursions, parfois pas même les moyens de prendre les transports en commun pour faire une activité un peu plus loin de chez-soi) ce qui augmente les chances que son milieu pollué la rende malade et que son univers limité obstrué et enclavé devienne oppressant et affecte sa santé mentale.



Carte des îlots de chaleur de Saint-Henri

6. Le potentiel de la partie de Saint-Paul dans le territoire

Enclavement, mobilité et déplacement

Rien de nouveau, Saint-Paul est enclavé par deux canaux, le parc Angrignon et le parc d'Argenson; également cintré par les boulevards de La Vérendrye (qui se prolongera jusqu'à St-Patrick)/Turcot/Des Trinitaires. Paradoxalement, cet enclavement est à la fois un atout et un inconvénient voire un danger.

Un atout car il confère au quartier un cachet urbain relativement conservé par cet enclavement: quartier calme les jours de semaines, trame urbaine ouverte, beauté du canal Lachine, notamment au pôle Dompark, etc. Par exemple, marcher dans les ruelles est un plaisir à partager, cependant avec prudence car à chaque année nous sommes témoins d'incidents malheureux.

Un inconvénient (ou plusieurs) car l'enclavement est difficile pour les commerces comme en fait foi le nécessaire projet de revitalisation de la rue Monk ou la déstructuration commerciale de l'avenue De l'Église. Un danger surtout pour les cyclistes et encore plus pour les piétons. Les membres du Club de marche qui sillonnent à chaque semaine le quartier et les environs en témoigneraient: marcher SPÉ est dangereux, plusieurs intersections sont mal signalisées, les rues souvent très larges semblent inciter à une circulation rapide de l'automobile (on roule vite sur l'autoroute et on continue dans le quartier). Sortir à pied du quartier est encore plus risqué et ce par n'importe quel axe: Nord, Sud, Est, Ouest. Les barrières sont multiples:

- Boulevard de La Vérendrye pour aller vers le Sud, Verdun et le fleuve, notamment au coin de l'Église

- Rue St-Patrick pour avoir accès au Nord de la ville et à Saint-Henri que ce soit par le pont de De l'Église ou le pont Monk,

-Vers l'Est, nous sommes confinés à marcher sur Saint-Patrick, avec le bruit, la poussière et la circulation lourde (beaucoup de camionnage), le Parc du Canal Lachine n'étant pas une voie piétonne mais cyclable. Le Parc du Canal, côté Sud est d'ailleurs dangereux pour les marcheurs et les joggeurs. Nous proposons de développer une voie verte, un corridor longeant le canal de l'aqueduc pour relier Saint-Paul-Émard à Pointe-Saint-Charles. Le seul obstacle majeur est la voie ferrée, mais le CN est ouvert à un aménagement sécuritaire. Des projets de verdissement urbain seraient possibles au pourtour de ce corridor.

Nous savons que Saint-Paul-Émard offre un des plus exceptionnels potentiels de quartier en transition pour piétons/cyclistes à Montréal. Des rues souvent très larges, une trame de ruelles étonnantes donnant sur des cours et des aménagements, des jardins et une variété surprenante d'arbres (figuiers, tulipier, magnolias, micoucoulliers, platanes...).

Nos actions vont dans le sens de cette transition: création d'un club de marche et d'un atelier de vélo communautaire, parcours de ruelles, connectivité entre les grands parcs ou les métros, cyclovias. Notre premier objectif est de travailler à développer des infrastructures porteuses d'une culture cycliste et piétonne urbaine. Le quartier est un quartier de flâneur-citadin, de marcheur, il se découvre aux petits pas, lentement d'un canal à l'autre, au fil de son histoire et de sa trame urbaine. Nos trois parcours de ruelles vertes et notre projet d'application mobile, invitant les groupes et les résidents à proposer leurs points d'intérêts historiques, environnementaux, communautaires, culturels ou récréo-sportifs viennent soutenir cette vision du quartier ainsi que notre participation active au premier cyclovia du Québec pendant l'été 2016.

C'est aussi un endroit où la culture de l'automobile est fortement présente, dans les rues et ruelles. Nous ne prôtons pas un désenclavement pour l'automobile ou le camionnage. Nous proposons un désenclavement avec des aménagements pour cyclistes et piétons qui ouvre le quartier localement mais aussi régionalement (ex: faire le lien avec la piste cyclable Oka/St-Hilaire), notamment pour la longue randonnée urbaine.

Les recommandations à venir de la Commission et les décisions de développement qui se feront dans le cadre du PDUES auront, pour le travail de l'éco-quartier Sud-Ouest des répercussions importantes quant à l'avenir du modèle de quartier proposé à SPE: continuer d'avantager la culture de l'automobile ou permettre des infrastructures avant-gardistes vers ce qui pourrait être le premier quartier urbain à valoriser dans ses aménagements le piéton et le cycliste. Nous proposons dans ce bref mémoire une place du cycliste, près du Centre Gadbois et une maison du piéton (flâneur montréalais) dans le secteur de l'Église ou Cabot.

Il a été dit du canal Lachine qu'il constitue une frontière, un obstacle entre les quartiers. Nous le voyons plutôt comme une infrastructure unique en Amérique du Nord offrant un potentiel multiple. Il y a peu d'endroits où se retrouve simultanément la navigation historique d'écluses, la voie ferrée, l'autoroute. Il ne manque qu'une passerelle piéton/cycliste digne du high line de New York, de la Coulée verte René Dumont à Paris, de la Belt Line à Atlanta ou de la Bloomingdale Trail à Chicago. Comme il n'est jamais trop tard pour bien faire, nous proposons une passerelle avec les sections de tabliers de Turcot actuellement prévus à la démolition ou à tout le moins la conservation d'une section au pourtour du Centre Gadbois.

7. Recommandation des tables rondes

A. Qualité des milieux de vie, aménagement et social

- Soutenir les initiatives citoyennes : prévoir un espace pour le café-réparation, créer une maison du marcheur urbain, initier une place publique du vélo;
- Développer un quartier artistique dans le secteur cabot, offrir aux artistes des quartiers SPÉ et SH des espaces de création et un lieu d'émulation;
- Prévoir des services alimentaires qui intègrent des projets pour lutter contre le gaspillage alimentaire;
- Favoriser l'agriculture urbaine et la biodiversité végétale indigène (insectes, abeilles);
- Puisque la rue De la Vérendrye a été prolongée, nous prévoyons une réduction de la circulation camion/automobile sur De l'Église, qui pourrait être aménagée comme rue à sens unique, permettant d'y aménager une piste cyclable qui traverse le quartier, reliant Verdun à Saint-Henri, et prévoir des plates-bandes de biodiversité et d'agriculture urbaine qui soient gérées par des comités de citoyens.
- Rénover le centre Saint-Paul au coin d'Anger et De l'Église pour qu'il soit utilisé par les résidents
- Prévoir un projet d'aménagement communautaire et social au Canada Malting
- Prévoir des services de proximité alimentaire et culturels dans tout le secteur du PDUES, notamment en favorisant les maillages avec les commerces existants (additions de vocations, partenariats)

- Créer un espace intergénérationnel en face de la résidence Saint-Paul dans SH, une résidence pour personnes âgées. Cette idée a déjà été proposée par l'OPA. Cet espace pourrait être une place pour les initiatives citoyennes spontanées, par exemple un espace *drop in* alimentaire.
- Intégrer des projets citoyens de verdissement qui relient les quartiers et les grands espaces verts (parcs linéaires) et qui décroissent les quartiers (ceinture verte)
- Prévoir que le skate parc proposé par le projet de réaménagement du pôle Gadbois soit déplacé plus près de l'école secondaire James Lyng. Prévoir du mobilier urbain (bancs, poubelles etc.)
- Créer une barrière d'arbres autour de la zone sportive proposée par le projet de réaménagement du pôle Gadbois, à l'emplacement du stationnement actuel
- Sécuriser le passage des élèves de l'école James Lyng à la sortie de l'autobus, actuellement il n'y a pas de passage piéton
- Installer des paniers de baskets et davantage d'agriculture urbaine pour les élèves de l'école James Lyng
- Verdissement massif sur le territoire du PDUES, en hauteur, sur les piliers de l'autoroute (arbres, arbustes, vivaces grimpantes etc.)
- Installer des murs antibruit végétalisés sur la rue cazelais et sur les autres rues collées à l'échangeur

B. Connectivité et mobilité

- Les déplacements doivent être considérés dans une perspective régionale et non uniquement locale. De ce point de vue, relier les projets de déplacement sur le territoire du PDUES en intégrant les projets régionaux. Développer en particulier des infrastructures cyclables et piétonnières dans le cadre du PDUES pour le projet de piste cyclable Oka/Saint-Hilaire qui passe près de Pointe-Saint-Charles
- Relier Saint-Paul-Émard à Pointe-Saint-Charles par la piste cyclable de De la Vérendrye à partir de la rue Pitt jusqu'au parc d'Argenson
- Préparer le quartier à la connectivité, ne pas attendre que les projets se réalisent pour faire des ouvertures. Prévoir en particulier l'ouverture ouest de Saint-Henri pour faciliter et sécuriser l'accès à la falaise Saint-Jacques, la cour Turcot et le canal Lachine. Pour la face nord de Saint-Paul, faciliter des infrastructures de connectivité vers le nord.
- Conserver une section de Turcot pour en faire une passerelle, à l'exemple du Highline à New York ou du Corridor vert à Paris. Ou du moins conserver une section de Turcot au dessus du canal Lachine à l'exemple du projet de pépinière de l'autoroute Bonaventure (ci-dessous)



Photo tirée du site: <http://www.pepiniere.co/belvedere-bonaventure/>

- Sécuriser la piste cyclable du côté sud du canal à partir du pont de De l'Église jusqu'au boulevard Monk. Cette piste pourrait dévier ensuite sur le chemin de la côte Saint-Paul jusqu'au boulevard Saint-Rémi pour communiquer avec le réseau de piste cyclable du CUSM ainsi qu'avec la piste prévue au bas de la falaise.

- Aménager une piste cyclable sur la rue Saint-Ambroise, une rue très utilisée par les cyclistes qui n'est pas aménagée.
- Sécuriser la voie cyclable de la rue de Courcelle en la transformant en piste cyclable propre.
- Refaire l'intersection Saint-Rémi et Saint-Ambroise pour les piétons et les cyclistes. Le Woonerf et le chemin du parc du lac à la loutre débouchent sur cette intersection. Il n'y a pourtant pas de passage piéton et cette intersection est l'une des plus dangereuses de tout Saint-Henri.
- De manière générale améliorer la signalisation piétonne et cycliste. Intégrer une signalisation qui fait connaître les services et activités du quartier
- Prévoir des aménagements qui séparent les différents utilisateurs de la route
- Aménager un accès aux piétons et aux cyclistes à l'intersection des rues De l'Église et De la Vérendrye
- Sécuriser tout le parcours de la rue Saint-Patrick pour les piétons et les cyclistes

C. Dynamisation économique et cohabitation des fonctions

- Développer des logements sociaux et la mixité (familles, immigrants, âgés)
- Prévoir des logements abordables et sociaux sur le bord du canal et à d'autres beaux espaces (paysages, endroit paisibles)
- Favoriser la construction de condos et logement non abordables près des infrastructures Turcot: clientèle qui va revendiquer ensuite et augmenter le bassin de population pour la viabilité des services de proximité
- Respecter l'architecture patrimoniale actuelle (Duplex, triplex, jardin et ruelle)
- Prévoir des espaces verts dans le secteur Cabot (square, parc) où les gens peuvent passer du temps
- Développer une place de vélo entre Gadbois et la piste cyclable pour réparer et proposer des services vélo communautaires
- Créer une «maison du flâneur» dans le secteur Cabot, sorte de café citoyen accès sur la randonnée urbaine. Promouvoir la marche.

D. Patrimoine

- Valoriser le patrimoine en incluant le patrimoine environnemental et le patrimoine industriel (Canada Malting)
- Revaloriser les sites archéologiques du territoire: maison des éclusiers et le site archéologique de Saint-Paul (workman)

8. Priorités dans les revendications principales génériques

- Verdissement
- Agriculture urbaine
- Valoriser les activités communautaires
- Lutte contre le gaspillage alimentaire
- Privilégier le transport actif et commun
- Développer un réseau de piste cyclable propre qui relie des liens cyclables plus larges (à l'échelle de la région)
- Implanter des services alimentaires
- Désenclaver les quartiers
- Sécuriser les artères
- Valoriser le patrimoine et l'histoire des quartiers

Annexes

Propositions complètes, études, etc.

1. Projet «Cultivons Saint-Henri» des éco-initiatives des YMCA du Québec

Les changements climatiques constituent une problématique d'importance planétaire, qui affecte au plan local la population de Saint-Henri en termes environnemental, de bien-être et de santé, en raison de son cadre urbain. Le projet « Cultivons Saint-Henri » a pour but de développer des îlots verts ainsi que des « corridors vivants » qui agiront contre les îlots de chaleur et participeront à la réduction des GES. Ce projet consiste à créer six îlots de fraîcheur qui, en plus de lutter contre les changements climatiques, renforceront le tissu social du quartier.

« Cultivons Saint-Henri » est le résultat de diverses réflexions entamées depuis plusieurs années de la part de différents organismes et initiatives citoyennes : l'opération populaire en aménagement (OPA) organisée par la table de quartier sur laquelle nous siégeons; un projet de corridor vivant reliant les ruelles vertes aux parcs, aux écoles et aux centres communautaires; un désir des résident(e)s de réduire les îlots de chaleurs du quartier et d'atténuer les effets de la reconstruction de l'échangeur Turcot sur leur milieu de vie; ainsi qu'un élan de l'arrondissement du Sud-Ouest pour augmenter le nombre de ruelles vertes. Ces démarches ont servi de base pour bâtir le projet. Les lieux sélectionnés se trouvent soit au centre soit à proximité de zones d'îlots de chaleur urbains (ICU). Par le verdissement, des couloirs verts, sains et sécuritaires seront créés permettant de relier les différents « îlots » entre eux. Enfin, pour toutes les zones sélectionnées une mobilisation citoyenne était déjà présente et celle-ci assurera la pérennité des projets.

Sur le plan social, le projet reposera sur la participation active des résidents des zones concernés et sera stimulée via diverses stratégies afin d'assurer la pérennité des aménagements. En plus des apports en termes de qualité de vie, le projet favorisera une prise en charge et de conscience des citoyens de leur environnement et de leur milieu.

Objectifs du projet

Le projet « Cultivons Saint-Henri » a pour but de lutter contre les Changements Climatiques et d'en mitiger les effets à l'échelle de ce quartier. Il existe une très vaste littérature concernant l'apport du verdissement, à la mitigation de ce phénomène, dont une part traite spécifiquement du contexte montréalais (CRE-MTL, 2010, 2007; INSPQ, 2009). L'objectif central de ce projet est de développer des îlots verts, ainsi que des « corridors vivants » qui agiront en guise de zones de réduction des GES et de création d'îlots de fraîcheur.

Nous visons la plantation de plus de 70 arbres, plus de 500 arbrisseaux et plus de 50 vignes grimpantes dans des emplacements stratégiques: des zones d'îlots de chaleur urbains (bétonnées/dénudées) où sont aussi générées des quantités considérables de GES (grandes infrastructures routières à proximité).

Le projet prévoit la création de cinq îlots de fraîcheur qui s'étalera sur trois ans. Le premier îlot comprend le verdissement de deux HLM, la création d'un passage vert éducatif, destiné aux enfants y résidant, reliant les deux habitations. Des arbustes, arbres et vignes seront plantés pour améliorer la qualité de l'air et rafraîchir ces espaces. L'îlot 2 est composé d'une résidence à loyer abordable avec une majorité de locataires aînés ainsi que d'une école et une piste cyclable. Des arbres et arbustes y seront plantés dans le but de former un espace multigénérationnel. L'îlot 3 consistera à la création d'une ruelle verte qui servira de passage agréable et vert au cœur d'un îlot de chaleur. Cette ruelle partira d'un HLM et débouchera (2e phase) sur la rue Notre-Dame, une rue très achalandée comprenant de nombreux commerces. Le quatrième îlot forme un couloir vert reliant une école, une ruelle ainsi qu'un centre d'éducation pour adultes. L'îlot 5 verdira une ruelle dans le Village Turcot, une des sections les plus défavorisée et polluée du quartier, avec des vignes et des arbustes. Ces cinq îlots permettront de créer des corridors verts et vivants qui serviront de passage entre des lieux centraux du quartier, séquestrant ainsi du carbone et réduisant la température ambiante.

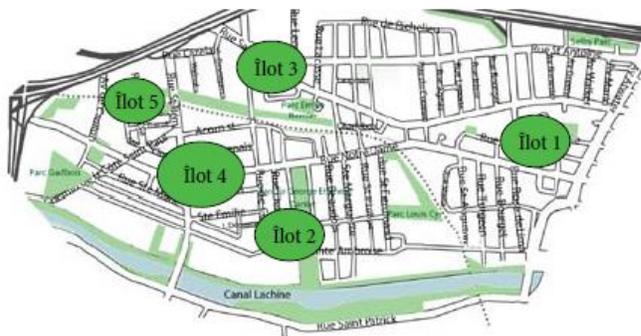
Au chapitre environnemental et d'aménagement du territoire, le projet vise :

- la plantation de plus de 77 arbres,
- la plantation de plus de 660 arbustes
- la plantation de plus de 50 vignes grimpantes dans des emplacements stratégiques: des zones d'îlots de chaleur urbains (bétonnées/dénudées) où sont aussi générées des quantités considérables de GES (grandes infrastructures routières à proximité).

Le projet permettra de séquestrer plus de 276 tonnes de GES, perméabilisera plus de 260m² de surface (présentement minéralisée), et abaissera la température ambiante des lieux végétalisés (environ 2000m²). Les objectifs sont modestes car le milieu bâti est très dense, mais l'effet sera considérable puisque Saint-Henri comporte le plus d'îlots de chaleur dans le Sud-Ouest et dans les secteurs les plus chauds de Montréal.

Sur le plan social, le projet reposera sur la participation active des résidents des zones concernées et sera stimulée via diverses stratégies afin d'assurer la pérennité des aménagements. En plus des apports en termes de qualité de vie, le projet favorisera une prise en charge et de conscience des citoyens de leur environnement et de leur milieu.

Liste des îlots



Îlot 1
Habitations Bourget
Habitations Victor-Rousselot

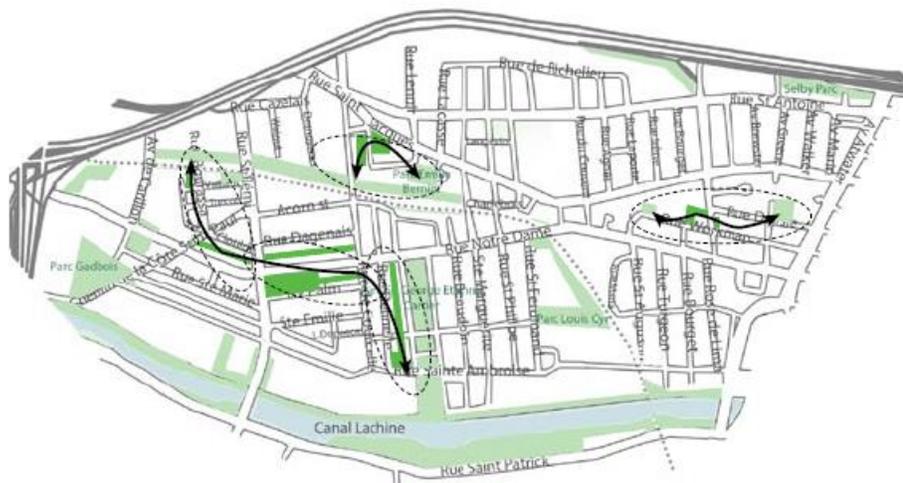
Îlot 2
Habitations Delinelle
Ruelle Delinelle

Îlot 3
Habitations Charlebois
École Annexe Charlevoix

Îlot 4
École St-Zotique
Centre St-Paul
Ruelle St-Zotique
Ruelle de Courcelle
Ruelle Yamaska

Îlot 5
Ruelle Habitat pour l'Humanité

Les 5 îlots deviennent des “corridors vivants” entre les espaces verts existants



2. Verdissement de l'école James Lyng et potager en bac- éco-initiatives des YMCA du Québec

En partenariat avec l'école, l'équipe des éco-initiatives appuyée d'éco-quartier Sud-Ouest a créé un espace éducatif vivant pour les élèves du lycée James Lyng. Nous Le YMCA encadreront les plantations, l'installation d'une arche et donnera des ateliers tout l'été à quelques étudiant-e-s qui seront sélectionné-e-s pour un stage. Cette phase du projet a débuté en hiver 2015 et continuera jusqu'en hiver 2017.

Pourquoi James Lyng ?

L'école secondaire James Lyng est un centre communautaire d'apprentissage où les programmes sont ouverts à tous les résidents du quartier Saint-Henri et sont créés dans le but d'encourager les liens sociaux entre les élèves, les parents et les habitants du voisinage. Cette atmosphère est l'endroit idéal pour un projet éducatif de jardinage. L'atelier d'ébénisterie ainsi que la cuisine sont d'excellents lieux pour les ateliers relatifs à la fabrication de bacs d'agriculture urbaine et à la cuisine santé.

À ce jour, ni les 200 élèves de l'école James Lyng, ni les 200 étudiants adultes n'ont aucun engagement vis-à-vis de l'environnement aux alentours de l'école. Ils ont également très peu d'accès à des espaces naturels, ou à l'éducation relative à l'environnement. Parmi les étudiants de James Lyng, 60 % vivent avec des troubles d'apprentissage, des handicaps physiques, ou sont étiquetés comme ayant des problèmes de comportement. Les projets de plantation sont reconnus pour aider au développement des connaissances et des compétences liées à un style de vie sain, à la sécurité alimentaire, au respect de l'environnement, ainsi qu'à la capacité à travailler en groupe.

Saint-Henri a une longue histoire avec la pauvreté et le manque de développement. Parmi ses résidents, 43% vivent en dessous du seuil de pauvreté. Le quartier a de gros problèmes de sécurité alimentaire, pas seulement du au manque de pouvoir économique de ses résidents, mais aussi parce qu'il n'y a aucune d'épicerie à proximité de l'école. Un projet de potager donnerait aux participants accès à des fruits et légumes.

De plus, ce quartier a de nombreux îlots de chaleur et l'école est classée parmi les plus chaudes (<http://geoegl.msp.gouv.qc.ca/golocmsp/?id=temperature>). Un projet de verdissement permettrait de réduire la température de cet espace.

Le Projet

Avec ce jardin, nous avons créé un espace *avec et pour* les étudiants de James Lyng et en même temps créer une atmosphère plus agréable pour aller à l'école. La plantation de plantes et d'arbres indigènes et la culture de plantes potagères dans un espace très peu arboré, même si incomplet, a offert aux étudiants et au personnel de l'école un espace extérieur plus accueillant.

La première phase de ce projet de verdissement a eu lieu en 2014 et 2015 sur les terrains de l'école, à deux endroits:

- À l'avant de l'école (buissons et arbres à fleur)
- Dans l'allée sur le côté droit de l'école (potager).

Cette année, nous avons construit une arche avec un petit comité de filles et nous allons l'installer dans le jardin. Plusieurs groupes de l'école vont planter dans les bacs qui y sont déjà et les filles planteront autour de leur arche. Ce projet servira de projet d'*empowerment* pour les jeunes filles du comité pour leur montrer qu'elles peuvent faire ce qu'elles veulent dans la vie, incluant construire quelque chose.

Chaque année nous donnons un premier emploi à quatre étudiant(e)s de James Lyng qui s'occuperont du jardin pendant l'été. Ceci servira de première expérience de travail et de responsabilisation pour ces jeunes. Nous encadrerons ce stage pendant tout l'été.



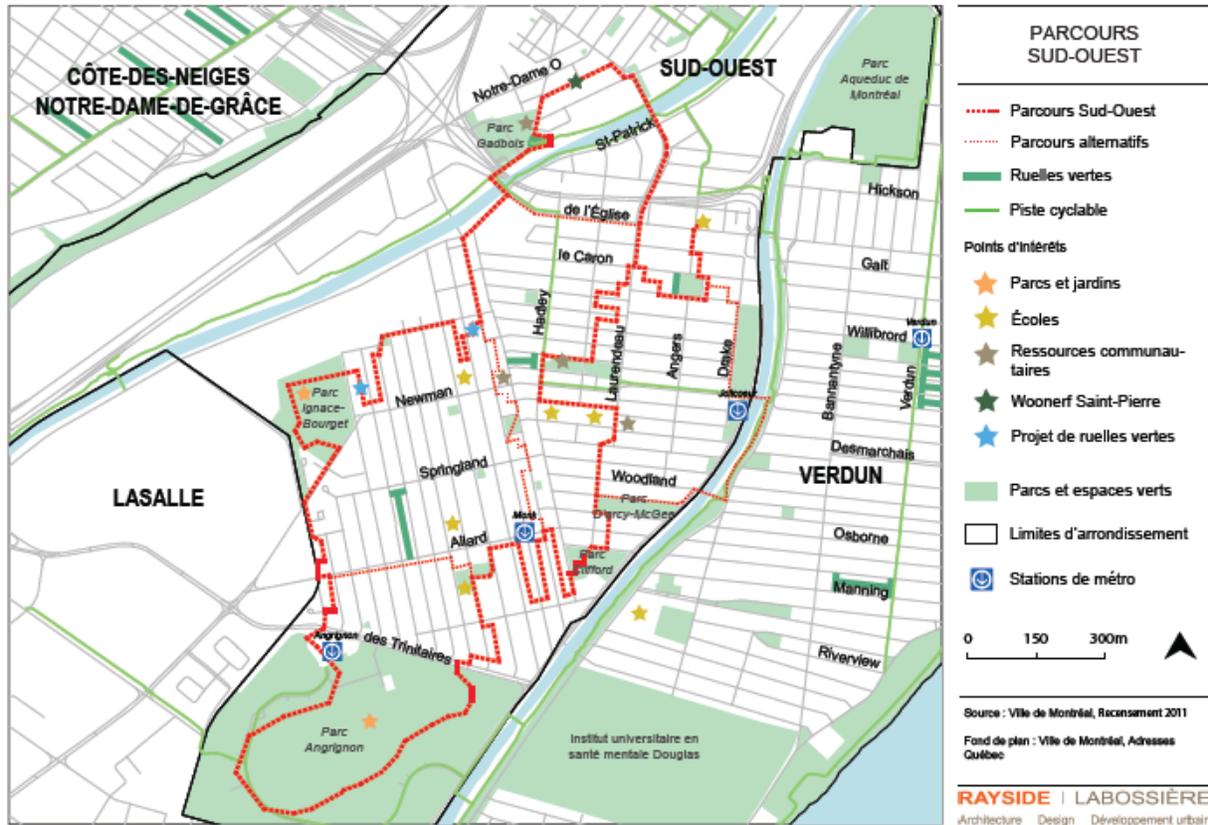
Activités avec les élèves à l'école James Lyng

3. Carte des parcours de ruelles vertes de Saint-Paul-Émard

Cette carte propose un projet d'un quartier pour piétons et cyclistes. Elle prend racine par les projets de ruelles vertes des comités citoyens, relie les équipements collectifs, identifie les lacunes en aménagement urbain pour piétons et cyclistes. Plus que de simples parcours, les trajets visent à offrir un début d'infrastructures qui favorisent les services de proximité, les déplacements non - motorisés, bref le développement d'une culture transitionnelle pour piétons et cyclistes.

Nous référons la Commission à la carte déposée lors des ateliers et qui présente des parcours à jour sur les projets de connectivités de Saint-Paul-Émard vers Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Verdun, la Falaise St-Jacques.

5.1 Parcours du Sud-Ouest



A. Un projet social

- Les parcours visent à engager les citoyens dans leur quartier. Lorsque se crée un comité de ruelles vertes, il est immédiatement intégré à un projet d'aménagement plus vaste que leur ruelle, le parcours. Le comité de ruelles fait alors partie d'un réseau de comité citoyens qui peuvent à court terme partager leur engagement, des végétaux, des idées et à plus long terme une vision de leur milieu de vie et un *empowerment*, une capacité d'agir pour la réaliser.
- Le projet citoyen d'échange de semences que nous proposons aux bibliothèques des quartiers visent à développer cette capacité d'actions citoyennes. Trois types de semences sont partagés:
 1. Les indigènes: apprendre le cycle de productions annuelles ou bisannuelles de nos végétaux indigènes et le vaste monde des techniques de reproduction et de germination
 2. Les potagères: apprendre à développer des potagères mieux adaptés à l'environnement du Sud-Ouest et s'affranchir des semences industrielles.
 3. Les florales: vivaces et annuelles attrayantes pour nos aménagements et les insectes pollinisateurs.

B. Un projet de verdissement

Les parcours sont un moyen pour développer le verdissement du quartier. À court terme nous voulons valoriser l'environnement existant, les aménagements publics et privés, les particularités végétales, mais également proposer aux citoyens des projets d'aménagement intégrés dans le quartier, faire la promotion de la biodiversité et la plantation de végétaux indigènes afin de sensibiliser à la conservation de la faune et de la flore indigènes.

Il y a beaucoup à faire. Actuellement, les aménagements des citoyens sont à plus de 80% conçus avec des végétaux exogènes (astilbe, hosta, pachysandre...) difficilement reconnaissables par notre entomofaune indigène menacé de surcroît par les ruches urbaines (l'abeille de miel est originaire du Moyen-Orient, une ruche urbaine peut contenir plusieurs milliers d'abeilles).

Néanmoins, nous participons à l'aménagement de ruelles nectarifère et mellifères pour soutenir, jusqu'à un certain point de support du milieu, l'implantation de ruchers par les citoyens, les groupes et certaines entreprises. Un projet de houblonnière est également actuellement en cours de réalisation.

Depuis 2015, l'arrondissement inclut dans son programme d'embellissement les projets de ruelles vertes.

C. Un projet intégrateur

Le circuit passant tout près et à travers les terrains de plusieurs écoles du quartier, nous en profitons pour offrir des ateliers et du verdissement de ces espaces offrant tout à la fois mitigation des nuisances, agriculture urbaine, aménagement convivial tournant l'école vers la communauté et la communauté vers l'école.

Nous connectons tous ces lieux entre eux, et favorisons les liens de mobilité et la création de corridors de biodiversité entre les emprises, friches, ruelles, parcs et rues. S'y ajoutent aussi la collaboration pour le verdissement sur des projets de rues piétonnes et l'intégration au parcours. De même également pour d'autres lieux d'intérêts garderies, écoles, bibliothèques, centres culturels, CLSC, etc.

D. Un projet culturel

En plus d'un projet de signalisation des parcours, nous faisons actuellement la promotion de trois projets culturels portés par ces parcours.

1. Une application mobile qui présente quatre cartes (citoyenneté et environnement, patrimoine et histoire, culture et tourisme, récréo-sportifs) et qui propose l'identification des points d'intérêt par les citoyens et la société civile et économique. D'autres thèmes sont possibles: l'implication sociale des entreprises, les artistes du Sud-Ouest, boire et manger dans Saint-Paul-Émard etc.
2. Art déambulatoire. Des ateliers sont offerts aux citoyens pour découvrir le quartier par différents projets artistiques, notamment l'impression cyanotype. Les jeunes y sont particulièrement fans. Déambuler, c'est une manière de prendre conscience et possession de son territoire.
3. Vues de ruelles. Quatre cinéastes mettent leurs énergies en commun pour réaliser quatre documentaires sur le thème de «Vues de ruelles». Les films seront projetés en plein air à l'été 2017 dans le cadre du 375^{ème} anniversaire de Montréal.

Notre projet peut se transposer ailleurs sur le territoire du PDUES, et d'ailleurs le projet Cultivons Saint-Henri qui initie des petits tronçons de corridors de verdissent et de transport actif constitue une première étape en vue pour constituer ces parcours vivants.

Bibliographie

CRE-MTL. 2010. *Guide sur le verdissement pour les propriétaires institutionnels, commerciaux et industriels: contrer les îlots de chaleur urbains*. Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-MTL): 42 p.

CRE-MTL. 2007. *Le verdissement montréalais: pour lutter contre les îlots de chaleur, le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique*. Projet de lutte aux îlots de chaleur urbains; Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-MTL): 19 p.

CRE-MTL, 2007, *Le rôle des arbres et des plantes grimpantes en milieu urbain*, Conseil régional de l'environnement (CRE-MTL) : 35 p.

INSPQ. 2009. *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains. Revue de littérature*. Institut National de santé publique du Québec (INSPQ), Direction des risques biologiques, environnementaux et occupationnels (Giguère et al.): 173 p.