

Mémoire relatif à L'Écoparc industriel Ruisseau de la Grande-Prairie

Par **Daniel Vanier**
écologue et
ancien membre de la
Table d'aménagement du
quartier Hochelaga-Maisonneuve
(TAQHM)

avec la collaboration de
François Caron
citoyen engagé,
Diplômes en science économique
et en science environnementale

présenté à l'Office de consultation publique
de Montréal

Arrondissement Hochelaga-Maisonneuve
Montréal

Version 2.0

Avril 2019

Introduction

Depuis quelques années, l'ancien site de la Canadian Steel Foundries (CSF) fait l'objet de consultations publiques, de débats dans la population de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM). L'implantation d'une future Cité de la logistique sur cette friche industrielle a alimenté l'actualité locale. De plus, l'ombre menaçant d'un nouveau projet de réaménagement de la rue Notre-Dame Est suscite des inquiétudes auprès des riverains de cet axe routier. Tous se souviennent des discussions houleuses lors de l'audience du BAPE au début des années 2000. Étant impliqué comme membre de la défunte Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM), j'ai été impliqué dans ce dossier avec mes camarades Normand Robert, Pierre Brisset le défunt Philippe Côté, Jeannelle Bouffard et André Rioux. D'autres résidents du quartier, notamment Patricia Clermont, François Gagnon, Carl Bégin et Éric Caldwell se sont joints au groupe pour remettre en question et s'opposer vigoureusement au projet dit de modernisation de la rue Notre-Dame ou plutôt la construction d'un boulevard autoroutier du même acabit que le boulevard Décarie par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Nous avons décidé de participer à cette consultation de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le but de faire valoir la nécessité d'aménager un Parc Nature dans l'ancien site de la CSF en protégeant et conservant en particulier le Boisé Steinberg, la prairie humide ainsi que la réhabilitation du Ruisseau de la Grande-Prairie.

Cependant, le site de la CSF est convoité par de nombreux investisseurs industriels dont Ray Mont Logistique et même Hydro-Québec. Il faut mentionner également le retour du MTQ et de la Ville de Montréal pour préparer le terrain à un futur réaménagement de la rue Notre-Dame Est en planifiant le prolongement du boulevard l'Assomption et de l'avenue Souigny. Finalement, le port de Montréal voudrait construire une bretelle d'accès rapide pour les camions porte conteneurs (CPC) qui traverseraient ce quadrilatère entre les installations portuaires et le réseau artériel supérieur. Nous allons profiter de cette consultation pour partager notre vision, nos pistes d'intervention et d'actions.

Le mémoire sera divisé en deux parties : la partie 1 sera consacrée à la création d'un Parc Nature et de ses nombreuses justifications tandis que la partie 2

traitera des projets routiers et des nouvelles installations envisagées dans le cadre de l'écoparc industriel.

Partie 1: L'aménagement d'un Parc Nature.

Les parcs nature ont été créés par l'initiative des élus, des gestionnaires et des professionnels de la Communauté Urbaine de Montréal (CUM). Ils avaient constaté que l'urbanisation sur l'île de Montréal avait fait disparaître de nombreux milieux naturels et qu'il était temps de mettre en place une politique de protection et de conservation des derniers écosystèmes exceptionnels encore présents sur le territoire de la CUM. Progressivement, dans les années 70 et 80, la CUM procède à l'acquisition de nombreux terrains afin de protéger et conserver les érablières à caryer comme celles au boisé de Saraguay ; les milieux humides du Parc nature de Pointe aux Prairies et celui de l'Île Bizard et la forêt urbaine, la zone agricole et la plage du Cap Saint-Jacques à titre d'exemple. Avec les années, le réseau des Parcs Nature s'est agrandi pour le plus grand bénéfice entre autres des amants de la nature, des promeneurs et des cyclistes.

Les structures administratives ont été modifiées, la CUM a disparu, c'est la Ville de Montréal qui a hérité du réseau initial des Parcs Nature et les a intégré à son réseau des Grands Parcs. Parmi les Grands Parcs les plus connus de la population, nous pensons entre autres aux sommets du Mont-Royal ; le parc des Rapides de Lachine ; le parc de la Promenade Bellerive et le parc Maisonneuve.

Lors d'une réunion au sein du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM), Philippe Côté nous a parlé de son idée de réhabiliter le ruisseau Molson sur l'ancien site de la CSF. Fêru d'histoire, Philippe était très impliqué dans le milieu de la protection du patrimoine. Malheureusement, Philippe nous a quitté mais il serait heureux de voir des résidentes et des résidents de l'arrondissement MHM reprendre l'idée qui avait germé dans sa tête au début des années 2000. Nous tenons à te rendre hommage et à te remercier.

Salut l'Artiste !

Au cours des dernières années, l'idée d'installer une Cité de la Logistique à l'ancien site de la CSF menaçant notamment la survie du Boisé Steinberg et le projet de réhabilitation du Ruisseau Molson, a permis la mobilisation de citoyens et d'intervenants de l'arrondissement MHM. Lors de la consultation publique à propos de la Cité de la logistique, des citoyens ont commencé à parler de la sauvegarde de ces habitats naturels. Nous retenons deux mémoires, celui de

François Plourde et de Julien Bourbeau qui constitue la genèse du concept de Parc Nature du Ruisseau de la Grande-Plaine et de la trame verte et bleue de l'Est de Montréal. Des anciennes et des anciens opposants à la modernisation de la rue Notre-Dame se sont joints à cette mouvance. Pour sa part, la Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques Cartier a donné son appui dans son mémoire relatif à la Cité de la logistique à la réhabilitation du ruisseau Molson (Zip Jacques Cartier, 2017) (1). Une pétition a circulé, permettant de recueillir environ 6600 signatures pour la restauration du ruisseau Molson.

Maintenant, deux organismes la Coalition Sauvons le ruisseau Molson et les Amis-es du Parc Nature Ruisseau de la Grande-Prairie ont présenté à la porte ouverte de l'OCPM en mars dernier, un plan directeur pour l'aménagement du futur Parc Nature. Leur mémoire sera déposé dans les prochains jours à la consultation de l'OCPM. Ils ont obtenu des appuis notamment de la Fondation David Suzuki, de la World Wildlife Fund (WWF), du Comité de surveillance Louis-Riel, les amis du champ des Possibles, etc.

Nous avons eu la chance de rencontrer François Plourde qui nous a expliqué le concept général d'aménagement. Nous avons consulté une version préliminaire de leur mémoire à cette occasion. (2).

Leur plan directeur nous a grandement inspiré pour la rédaction de cette partie du mémoire. Nous appuyons le cadre général. Cependant, nous avons des suggestions pour bonifier ce plan directeur et le rendre plus conforme à notre vision.

De la parole aux actes...

Comme stratégie d'adaptation aux changements climatiques, les autorités municipales de Montréal devront entre autres aménager des îlots de fraîcheur (ex. boisés, forêts urbaines, jardins) pour la santé de leurs résidents qui permettrons du même coup, d'accroître la biodiversité et les services écosystémiques.

Un participant a demandé des explications aux intervenants de la Ville de Montréal à propos de l'absence de la direction des Grands Parcs, du service des parcs et de la direction de l'Environnement parmi les auteurs du document d'orientation portant sur l'écoparc industriel. Il a obtenu comme réponse que ces

directions et service ont été invités à soumettre leurs commentaires dans le cadre d'une consultation interne (3). Pourtant, leur expertise aurait été bénéfique entre autres au sujet de la gestion écologique du territoire, figurant parmi les objectifs du document d'orientation (4). La consultation publique relative à la Cité de la logistique démontrait déjà l'intérêt de la population de l'arrondissement MHM à la conservation d'espaces naturels et de parcs dans le secteur.

Les échanges entre la Ville de Montréal et les citoyens de l'arrondissement furent particulièrement laborieux concernant le réseau d'espaces publics. Les résidents parlaient de la création d'espaces verts dans ce secteur et la Ville semblait préconiser l'aménagement d'espaces publics. Le commentaire d'une participante fut particulièrement cinglant : *« les espaces verts (sont) plutôt un réseau d'espaces publics. Or, je pense qu'un espace public ce n'est pas un synonyme d'espace vert. Il y a une assez grande différence entre les deux types d'espaces et on reconnaît que les espaces publics sont souvent minéralisés. Si on regarde par exemple le Quartier des spectacles, on comprend que ce n'est pas synonyme du Mont-Royal »* (3). La Ville a reconnu la justesse de ce commentaire.

Finalement, un intervenant de la Ville de Montréal a conclu *qu'«au plan de l'aménagement des espaces verts comme de l'ensemble des espaces publics, ce qu'on souhaite avoir pour le secteur c'est un réseau d'espace public. Donc, qui dit réseau, dit avoir une localisation qu'il y a un sens au plan global du secteur et non terrain par terrain »* (3).

À notre avis, la gestion écologique du territoire demeure du verbiage. La municipalité de Montréal manifeste aucune volonté et n'a pas vraiment l'intention d'intervenir pour l'agrandissement ainsi que la création de nouveaux espaces verts dans le secteur de l'Assomption Sud Longue Pointe. Leur seul souci est d'accroître la canopée des deux quartiers résidentiels de cette zone, **mais comment ?**

Le même constat s'applique pour la sauvegarde du Boisé Steinberg, de la réhabilitation de la Prairie humide et de la restauration du ruisseau Molson. Encore une fois, une résidente a trouvé le juste mot ; *«on a parlé d'une commémoration du ruisseau Molson. Or, vous comprendrez que les citoyens n'ont jamais souhaité un monument au ruisseau Molson et que les citoyens souhaitent ardemment la restauration de ce ruisseau-là. Je pense que les démarches entreprises par tous les citoyens sont très claires et bien*

documentées» (3).

Le seul intérêt de la ville demeure la création de bassins de rétention naturalisés dans le quadrilatère visé de l'Écoparc industriel. Leur objectif est plutôt orienté vers la récupération des eaux de ruissellement. L'augmentation de la biodiversité de cette intervention devient accessoire selon leur vision.

En conclusion, la Ville de Montréal et l'arrondissement MHM n'écoutent même pas les opinions émises par les résidents, ne considèrent pas leurs idées et leurs préoccupations en ce qui a trait à la qualité de vie et à la conservation de la nature. L'aménagement de l'arrondissement demeure sous l'emprise d'élus-es et d'expert-es, plus soucieux de gérer le territoire par des programmes administratifs au langage juridique et technique inaccessibles (PPU, PIA).

Raisons et justifications de la création du Parc Nature.

Plusieurs raisons militent en faveur de l'aménagement de ce Parc Nature sur ce terrain. Historiquement, plusieurs branches du ruisseau Molson serpentaient ce vaste quadrilatère avant de se jeter dans le fleuve Saint-Laurent. Jusqu'à tout récemment, nous pouvions constater des reliques du ruisseau en examinant des photographies aériennes (5). Malheureusement, des années de remblayage par la CSF et les travaux récents de décontamination des sols par Sanexen, ont effacé presque toutes traces de ce cours d'eau.

Le déficit évident d'espaces verts dans le secteur L'Assomption Sud Longue Pointe (4) et dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve (6) demeurent très préoccupants pour la qualité de vie de ces résidents et figurent parmi les raisons principales de ce projet. La carte Secteur d'étude et sous-secteurs du document d'information (4) de la Ville de Montréal témoigne de cette réalité. Deux minuscules parcs de récréation desservent respectivement le quartier Guybourg et la zone résidentielle Haig-Beauclerk.

La localisation principale du futur Parc Nature est stratégique. Elle permet de faire un lien essentiel entre le projet de Trame verte et bleue de l'Est de Montréal par la création d'un corridor vert bordant l'antenne ferroviaire au nord de la rue Hochelaga. La Trame verte et bleue deviendra une infrastructure naturelle (IN). *« Les infrastructures naturelles (IN) sont généralement définies comme un ensemble d'espaces verts et bleus interrelié permettant de préserver la valeur et les fonctions des écosystèmes qui fournissent des bénéfices aux sociétés humaines. Ainsi, les IN regroupent les milieux naturels et humanisés qui*

constituent une trame verte et bleue, tels les parcs urbains, les boisés, les milieux humides, les plans d'eau, les friches, les arbres, les platebandes, les sols, etc. » (Rayfield et al. 2015 in Dupras (2017)) (7) .

Notre intervention à l'OCPM, vise principalement à appuyer la création du Parc Nature et à la restauration du Ruisseau de la Grande-Prairie mais également à reconnaître le travail colossal accomplis par de nombreux bénévoles au sein des deux groupes cités auparavant (2). Leur plan directeur correspond à notre vision. Sur le plan local, un autre corridor pourra rejoindre le boisé du métro l'Assomption dans le secteur de L'Assomption Nord. Nous espérons que le Programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'arrondissement MHM prendra en considération cette intervention.

L'établissement de ce Parc Nature se fera entre deux zones industrielles, celle à l'est, bordant la rue Dickson représenté entre autres par l'Éco-centre, l'entrepôt Molson et l'ancienne usine d'Abbestos. L'autre secteur industriel est principalement délimité à l'ouest par la rue Viau, au nord par la rue Hochelaga ; au sud par la rue de Rouen ; à l'est par le viaduc (Hochelaga) et l'antenne ferroviaire. Le Parc Nature deviendra un véritable poumon vert et de fraîcheur.

Certains mettent en doute la valeur écologique de cet espace naturel. Nous sommes conscient que ce n'est pas un vestige de l'érablière à caryers. Il s'agit d'un boisé en pleine régénération, composé d'espèces arborescentes et de plantes pionnières. En termes de succession écologique, ces plantes et ces arbres préparent le terrain à la venue dans quelques décennies à une forêt urbaine plus diversifiée en termes d'espèces et d'habitats et également en maturité.

Le meilleur exemple de cette évolution, nous vous suggérons de regarder les deux photos à la page 6 du document de la proposition du Parc nature Ruisseau de la Grande-Prairie (2). Il s'agit du boisé du métro L'Assomption. Le constat est clair, entre 1980 et 2019, soit environ 40 ans, la recolonisation de ce site est fulgurante. Nous sommes toujours à l'étape d'un site en régénération avec des espèces végétales pionnières cependant les populations riveraines bénéficient des services écosystémiques de ce milieu qui améliorent leur qualité de vie. Dans une prochaine section de ce mémoire, nous définirons le concept de services écosystémiques (SE) et nous donnerons quelques exemples à ce sujet.

Rien ne nous interdit comme humains de donner un coup de pouce à la nature. Un programme de plantation d'arbres et de végétaux adéquats avec la création

appropriée d'habitats (ex. restauration du ruisseau, milieux humides) pourrait accélérer l'évolution naturelle de ce site. Il ne faut pas oublier que les humains sont partis intégrantes des écosystèmes comme l'a souligné à maintes reprises dans ses travaux scientifiques et ses écrits, l'écologue québécois de réputation internationale Pierre Dansereau.

L'adaptation aux changements climatiques ne nous permet plus de remettre en question la conservation d'habitats en milieu semi naturel surtout dans un territoire urbanisé comme la ville de Montréal. Bien sûr, il faut continuer nos efforts pour protéger des écosystèmes exceptionnels et les espèces menacées et vulnérables, mais l'heure n'est plus à la hiérarchisation des milieux par la valeur écologique si chère à certains écologues et biologistes. Le concept des services écosystémiques est en train de chambouler et rajeunir cette vision de la nature.

La création du Parc Nature et l'aménagement de corridors verts permettront de consolider certains espaces naturels entre autres en bordure de la rue Vimont, sur le terrain du Centre de soins prolongés Grâce d'Art, le chemin d'accès du CN à la cour de triage et le parc récréatif Saint-Clément dans le quartier Viauville. L'ancienne emprise ferroviaire du CN devenue la promenade Luc Larivée sera mise de la partie.

La délocalisation de la cour de triage du CN vers l'ancien site de la CSF, permettra de récupérer une bande de terrain qui sera à renaturaliser (plantation intensive d'arbres) en bordure des habitations de la rue Vimont. Cette acquisition au parc nature, sera essentielle pour éliminer et éloigner certaines nuisances environnementales à proximité du quartier Viauville.

Le Boisé Steinberg est déjà accessible à la population. Les fins de semaine, il n'est pas rare de croiser des résidents et des résidentes se promenant avec ou sans toutou (chien) dans ce lieu, profitant de la fraîcheur et du calme. (3). Malgré cela, il faudra planifier l'aménagement de corridors verts pour améliorer l'accessibilité aux quartiers avoisinants. Il est important de préciser qu'au début, certains secteurs ne seront pas accessibles dans un but de conservation. Cette stratégie a été implanté et a porté ses fruits dans le réseau initial des Parcs Nature et aujourd'hui des Grands Parcs.

La création de ce futur parc nature et de la zone éco industriel aura l'avantage d'assainir cette friche industrielle en termes de pollution en particulier la

problématique des sols contaminés sur la majorité de la superficie de l'ancien site de la CSF. Sanexen a déjà procédé récemment à des opérations de décontamination des sols sur la propriété de Gaïa entreprises. Ces interventions permettront ensuite de préparer le terrain aux activités industrielles de Ray Mont Logistique. Dans le cas de l'aménagement du Parc Nature, il sera important de porter une attention particulière à la contamination des sols dans la cour de triage du CN et dans la prairie humide adjacente au Boisé Steinberg.

Dans ce dernier cas, nous risquons de trouver des surprises désagréables. À titre de preuve, « *l'évaluation environnementale de site Phase I de SENDEX (1994) (indiquait que) ce milieu humide a servi de bassin de décantation durant les années d'opération de la fonderie...* » (8). Le même document souligne que « *L'étude de Sanexen (2016) le présente comme un milieu humide fortement perturbé... avec une valeur écologique très faible. Ainsi, dans le plan de réhabilitation (Sanexen, 2016) soumis au MDDELCC, étant donné que les concentrations obtenues pour les paramètres analysés dans l'échantillon d'eau de surface prélevé dans ce milieu humide... étaient supérieures aux normes de rejet municipales (Règlement 2008-47 de la CMM) en aluminium et en MES* » (8) . L'entreprise spécialisée en décontamination des sols propose que « *l'ancien bassin de décantation sera remblayé dans le cadre des travaux de réhabilitation après un traitement de l'eau sur le site à l'aide d'une unité mobile de traitement d'eau.* » (8).

De nombreux îlots de chaleur persistent sur ce quadrilatère concentrée dans la zone est, en bordure de la rue Dickson. Les stationnements adjacents aux bâtiments industriels augmentent la température et génèrent des sources de chaleur propices à la création d'îlots. Une carte dans le document d'orientation de la Ville de Montréal dresse un portrait de la situation (4). Le parc nature et un aménagement paysager approprié dans la zone industrielle seront propices à améliorer les conditions micro climatiques non seulement en termes de canicules, mais également de froid extrême et de vent. Même les travailleurs affectés aux installations industrielles profiteront de ce genre d'intervention.

L'imperméabilisation partielle d'environ deux tiers de la superficie de ce quadrilatère va engendrer des problèmes de ruissellement des eaux de surface et d'accumulation dans les égouts de la Ville de Montréal. Cette problématique figure dans les priorités d'intervention de la Ville (4). Le Parc Nature permettra de récupérer ces eaux de ruissellement grâce à un chapelet de bassins de rétention sous la forme de marais et d'étangs reliés entre eux par le ruisseau des Grandes-Prairies.

Les services écosystémiques (SE), une autre façon de se sensibiliser à la conservation des espaces naturels en milieu urbanisé.

Revéret (2017) a retenu les trois définitions suivantes pour les services écosystémiques (SE) :

- « *Les services écosystémiques sont les avantages que les populations humaines tirent, directement ou indirectement, des fonctions de l'écosystème.* » Costanza et al 1997 in Revéret (2017) (9) ;
- « *Les services écosystémiques sont les conditions et les processus par lesquels les écosystèmes naturels et les espèces qui les composent, soutiennent et remplissent la vie humaine.* » Daily (1997) in Revéret (2017) (9) ;
- « *les services écosystémiques sont les avantages que les populations tirent des écosystèmes* » PNUE (2005) in Revéret (2017) (9).

Ces trois définitions résument bien la définition de ce concept dans la littérature scientifique.

Dans son rapport destiné à l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ), Revéret (2017) insiste avec raison sur l'importance de la publication scientifique de Costanza et ses collaborateurs en 1997. L'analyse de Revéret signale que le message central de ce papier demeure que les SE possèdent « *une valeur économique... pour les 17 services qu'ils ont étudiés, elle est estimée de façon conservatrice à un flux de 33 trillions de dollars par an à l'échelle mondiale. Il faut rappeler que le produit intérieur brut (PIB) de l'ensemble des pays de la planète pour la même année était de l'ordre de 18 trillions de dollars. Le message est fort puisque la nature fournit des services pour près de 2 fois ce qui est produit par les activités de l'ensemble des Nations* » (9).

Les travaux des experts internationaux du The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB) ont identifié quatre grandes catégories pour les SE en milieu

urbain. La figure suivante présente ces catégories avec les services qui lui y sont associés.

➤ Services d'approvisionnement

- Nourriture ;
- Eau potable ;
- Matériels bruts ;
- Médicaments.

➤ Services de régulation

- Climat local et la qualité de l'air ;
- Captation et séquestration du gaz carbonique ;
- Atténuation des évènements climatiques extrêmes ;
- Traitement des eaux usées ;
- Prévention de l'érosion et maintien de la fertilité des sols ;
- Pollinisation
- Contrôle biologique.

➤ Habitat et les services de support

- Habitat pour les espèces ;
- Maintien de la diversité génétique.

➤ Services culturels

- Récréation et bien être physique et mental ;
- Tourisme ;
- Appréciation esthétique et d'inspiration pour la culture, le dessin et les arts ;
- Expérience spirituelle.

(TEEB, 2012) (10)

Au total, 17 services (SE) ont été retenus par ces experts. Il est très difficile pour certains services d'effectuer une évaluation économique à partir des données du marché. Cependant, la recherche avance à grand pas et certains

scientifiques québécois participent à ce mouvement. Suite à une très courte recherche bibliographique (faute de temps), nous allons présenter quelques exemples de résultats liés aux SE en milieu urbain en particulier pour les boisés.

Premièrement, notre attention s'est portée sur une étude produite par les services économiques de la Banque Toronto Dominion concernant les impacts de la forêt urbaine de Toronto (11).

Cette analyse s'attaque à l'évaluation de certains SE de la forêt urbaine. Ainsi à chaque année, la forêt urbaine de Toronto « *intercepte environ 25 millions de mètres cubes de débits (d'eau de ruissellement) par temps de pluie* » (11). La réduction des volumes d'eau acheminés aux infrastructures de traitement et la diminution des dommages aux propriétés génèrent des économies de coûts annuelles évaluées à plus de 50 millions de dollars (11).

Les deux auteurs affirment que la forêt urbaine de Toronto élimine environ le quart des émissions industrielles produites annuellement dans la municipalité. Ceci représente environ 19 000 tonnes métriques de polluants atmosphériques. « *À titre de comparaison, la quantité de particules éliminées par la forêt urbaine de Toronto en une année équivaut à la quantité de particules émises par plus d'un million de voitures, ou par plus de 100 000 maisons individuelles* » (11).

Le stockage et la séquestration du carbone fut un autre SE analysé dans cette étude. Environ 1,1 millions de tonnes de carbone est stocké annuellement par la forêt urbaine de Toronto. Cette quantité représente les émissions de 700 000 voitures à chaque année. Ces économistes précisent que les arbres des forêts urbaines séquestrent le carbone présent dans l'atmosphère par la photosynthèse. Ils ont évalué à plus de 46 000 tonnes de carbone, la quantité séquestré à chaque année par la forêt urbaine de Toronto, soit l'équivalent des émissions de 31 000 automobiles ou de 16 000 maisons unifamiliales.

À titre informatif, la question de la fraîcheur dégagée par la forêt urbaine fut abordée. L'étude rapporte que « *l'effet refroidissant net d'un jeune arbre sain au cours d'une année est équivalent à dix climatiseurs de pièces fonctionnant 20 heures par jour* » (11). Ce SE permet la diminution de la consommation d'énergie et d'éviter l'émission de 17 000 tonnes de gaz à effet de serre à chaque année.

Consciemment, nous avons omis de présenter la valeur monétaire de l'évaluation de ces SE. Nous avons trouvé plus intéressant, les équivalences présentées par

ces experts à titre de comparaison. Cela correspond mieux à notre objectif de sensibilisation et d'éducation de la population. La valeur monétaire de certains SE est parfois piégée par la fixation des prix sur le marché économique. Le meilleur exemple demeure l'évaluation monétaire de la captation et la séquestration du carbone, fortement sous estimée par les tractations sur le marché.

Le Groupe Agéco pour le compte de la Fondation David Suzuki et Nature Action Québec a entrepris de procéder à une évaluation économique de la biodiversité et des écosystèmes de la ceinture verte du grand Montréal en 2013 (12). En résumé, les auteurs de ce rapport présentent d'une manière magistrale les principaux résultats concernant le capital écologique du Grand Montréal :

« Les services écosystémiques ont une valeur économique significative pour l'ensemble de la population, des entreprises et institutions qui, même si elle n'est pas prise en compte par les marchés économiques traditionnels, renforce l'importance de protéger les milieux naturels et leurs capacités de production.

Au total, la valeur estimée au cours de cette étude pour ces différents services atteint 4,3 milliards de dollars par an. Les services de régulation du climat, de loisirs et tourisme et d'habitat pour la biodiversité représentent chacun près du quart de la valeur totale des services rendus par les écosystèmes de la Ceinture verte du Grand Montréal avec une valeur d'environ un milliard de dollars par an chacun. Quatre autres services, ceux de régulation des crues, de contrôle de l'érosion, de pollinisation et d'approvisionnement en eau participent grandement à la qualité de vie des résidents en fournissant des valeurs non marchandes estimées entre 100 et 400 millions de dollars chaque année.

L'estimation de la valeur des biens et services écosystémiques de la Ceinture verte correspond à un ordre de grandeur conservateur et les bénéfices que la population retire des milieux naturels qui l'entourent excèdent vraisemblablement les montants cités. En prenant pour hypothèse que la valeur du capital naturel peut être estimée comme la somme de ces flux annuels actualisés au taux de 3%, sur 20 ans, la valeur actualisée du capital naturel de la Ceinture verte peut alors être estimée à 63,9 milliards de dollars » (12).

Revéret (2017) a effectué une analyse préliminaire des SE sous l'angle des bénéfices associés à la santé humaine pour le compte de l'INSPQ (9). À titre d'exemple, il reprend les résultats d'un article scientifique publié en 2013. Ainsi, la valeur moyenne en dollars américains de chacun de ces services liés à la

nature urbaine, par hectare et par année, s'élevait à 12 829 \$. Les SE analysées comprennent des services liés à la réduction de la pollution atmosphérique, à la séquestration du carbone, à la réduction des eaux de ruissellement, à la régulation de la température, aux économies d'énergie, à la récréation et autres aménités. Les auteurs de cet article ajoutent un montant de 18 870 \$ pour les effets positifs sur la santé humaine. La valeur monétaire cumulée de ces services est donc de 31 696 \$ par hectare et par année pour les 25 villes étudiées au Canada, aux Etats-Unis et en Chine (9).

Revéret (2017) conclut qu'« *il ressort nettement de cette recension que les effets bénéfiques de la présence de diverses formes de nature urbaine ont une valeur économique au moins égale aux coûts évités en dépenses de santé ainsi qu'aux autres coûts sociaux, même si cette valeur est méconnue et parcellaire* » (9). Il précise également que « *la recherche économique dans ce domaine est nécessaire pour appuyer une approche intégrée, efficace et efficiente des politiques d'aménagement urbain et de santé, approche devenue plus pressante dans un contexte d'adaptation à des changements climatiques accélérés* » (9).

Quelques propositions pour l'aménagement du Parc Nature

Proposition principale

1.1- Création d'un parc nature sur l'ancien site de la CSF.

L'emprise de ce parc est délimitée;

- Au nord, par l'intégration du Boisé Steinberg et de la prairie humide adjacente en bordure de la rue Hochelaga;
- A l'ouest, les limites sont définies par le chemin d'accès à la cour de triage du CN, la récupération de la cour de triage, propriété des Chemins de fer nationaux (CN), l'intégration du boisé Vimont et du parc récréatif Saint-Clément ainsi que l'aire de détente pour les patients du Centre de soins prolongés Grâce d'Art;
- À l'est, le terrain d'environ 2,500,000 pieds carrés, propriété de Gaïa entreprises sera la frontière du Parc Nature :

- Au sud, l'actuel rue Notre-Dame Est deviendra la dernière délimitation.

Cette superficie se chiffre à au moins 25 hectares sans compter la superficie de la cour de triage du CN qui devrait être reconvertie en espace naturel.

Plusieurs raisons militent en faveur de la création de ce parc nature. Notons les principales :

- des références historiques liés à la présence dans le passé du ruisseau des Grandes-Prairies communément appelé ruisseau Molson;
- le déficit évident d'espaces verts dans le secteur L'Assomption Sud Longue-Pointe et dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve demeure très préoccupant pour la qualité de vie des résidents de ces quartiers ;
- la localisation géographique de ce parc est stratégique;
- ce site est déjà en partie accessible à la population riveraine;
- outil d'adaptation aux changements climatiques pour ce territoire de l'arrondissement MHM;
- intégration de cet espace naturel au projet de la Trame verte et bleue de l'Est de Montréal. La Trame verte et bleue sera probablement le projet d'infrastructure naturelle (IN) le plus imposant de notre région;
- l'aménagement de ce parc permettra de consolider et de générer de nombreux services écosystémiques et d'accroître la diversité en termes d'écosystèmes, d'habitats et d'espèces floristiques et fauniques.

Proposition 1.2

Appui au concept général du plan directeur déposé par la Coalition Sauvons le ruisseau Molson et les Amis du Parc Nature Ruisseau de la Grande-Prairie

Notre intervention à l'OCPM, vise principalement à appuyer la création du Parc Nature mais également à reconnaître le travail colossal accomplis par de nombreux bénévoles au sein des deux groupes cités auparavant. Leur plan directeur correspond à notre vision générale de l'aménagement du parc nature. Cependant, nous apportons des pistes d'intervention et des modifications concernant la planification de l'Écoparc industriel, voisin du parc nature. Certains développements prévus à cet endroit risquent de compromettre l'existence du Parc Nature. Nous proposons des pistes d'interventions qui nous l'espérons, permettront une cohabitation plus harmonieuse entre ces deux lieux.

Proposition 1.3

Intégration du futur parc au projet de la Trame verte et bleue de l'Est de Montréal.

Quelle idée géniale !!!

La proposition de cette infrastructure naturelle (IN) élaborée par François Plourde et Julien Bourbeau sera une pièce maîtresse pour l'avenir de la conservation des espaces verts et naturels dans l'Est de Montréal. Ce corridor vert permettra de relier entre eux, de nombreux espaces naturels par le biais du Ruisseau de la Grande Prairie jusqu'à l'Eco territoire du Ruisseau des Montigny. Les bénéfices associés aux services écosystémiques entre autres ceux liés aux impacts sur la santé humaine seront décuplés. Imaginer un corridor vert qui permettra de relier le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies pour le bénéfice des populations riveraine, locale et pour l'ensemble des résidentes et résidents de l'île de Montréal.

Ce réseau naturel deviendra un atout majeur de l'éco-tourisme, générant des retombées économiques substantielles.

Proposition 1.4

Le concept d'aménagement du Parc Nature doit favoriser un accroissement de la biodiversité et de la diversification des habitats naturels (ex. habitats du poisson, troncs d'arbres morts), des écosystèmes (boisé, prairie humide, ruisseau, marais. étangs, champs mellifères) et des espèces.

Au cours des deux derniers étés, nous avons eu la chance de visiter le boisé Héritage Faune à Saint Augustin des Maures dans la région de Québec. Ce boisé est adjacent au siège social de la Fédération des chasseurs et des pêcheurs du Québec (Fedecp). Un bijou en terme de restauration d'un milieu naturel.

Au départ, ce site était la propriété d'un dépôt de voitures. Bien sûr, le gestionnaire du projet, la Fondation Héritage Faune a dû procéder à une décontamination importante des sols contaminés et à la réhabilitation du terrain d'une superficie de cinq hectares (13).

Un des objectifs de l'aménagement de ce boisé, était de servir de site de démonstration pour éduquer la population à l'amélioration des habitats fauniques notamment en forêt et en milieu aquatique. Ils ont créés de toute pièce, un ruisseau qui serpente du nord au sud ce terrain. En terme de reboisement, Héritage Faune a même planté du noyer cendré, une espèce arborescente menacé de disparation. Grâce à la biodiversité favorisée par le plan d'aménagement, ce boisé accueille de nombreuses espèces d'oiseaux, de mammifères et de poissons (13).

Nous levons notre chapeau à cette fédération qui regroupe la majorité des Associations de chasse et de pêche du Québec et à sa Fondation qui ont appliqué à merveille le concept de biodiversité par la restauration d'un espace fortement dégradé par des activités industrielles.

La grande région de Montréal abrite également de nombreux « success stories ». Mentionnons le cas du Parc des Rapides de Lachine aménagé par Hydro-Québec en réponse à la contestation du projet Archipel; le Parc de la Promenade Bellerive dans Mercier Est et à une plus petite échelle mais qui possède tout de même une grande valeur de conservation, le boisé Jean-Milot incluant le marais Molson, soutenus bénévolement par une équipe d'amants de la nature. Ce site deviendra un élément clé du projet de la Trame Verte et Bleue.

Proposition 1.5

Mandater la Ville de Montréal et la Ville de Montréal Est à produire respectivement une étude et une analyse portant sur la récupération de certaines friches industrielles pour les reconvertir en espaces naturels sur leurs propres territoires.

Cette proposition est d'ordre général et couvre la majorité de la superficie de l'île de Montréal. Au cours des prochaines années, nous allons devoir trouver un cocktail de solutions. L'adaptation aux changements climatiques devient une nécessité car notre société n'arrive pas à atteindre ces objectifs de réduction d'émissions des gaz à effet de serre (GES). Young (2010) expliquait que *«les politiques urbaines se trouvent aujourd'hui de plus en plus confrontées, d'une part, à la nécessité de prendre en compte la préservation des habitats semi naturels et d'autre part, à la mise en valeur des services rendus par la végétation à la société»* (Cité in Mehdi et al (15)).

Comme stratégie d'adaptation aux changements climatiques, les autorités municipales de Montréal devront entre autres aménager des îlots de fraîcheur (ex. boisés, forêts urbaines, jardins) pour la santé de leurs résidents qui permettrons du même coup, d'accroître la biodiversité et les services écosystémiques.

Il existe sur l'île de Montréal, des secteurs ou des superficies importantes, qui servent de réserves foncières pour des futures

activités industrielles. Nous pensons au territoire de la municipalité de Montréal Est dont environ 80% de la superficie est désignée zone industrielle. Plusieurs de ces sites demeurent orphelins depuis plusieurs années. La mise en place d'un programme de reconversion de certaines friches industrielles en espaces naturels favoriseraient la cohabitation des usages et une certaine humanisation de ces vastes secteurs. De plus, cette ville est probablement la plus déficitaire de la CMM en termes d'espaces verts. La présence du Boisé de Liesse en bordure d'un parc industriel illustre bien ce genre de cohabitation.

À titre informatif, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) prévoit la protection de 17% du territoire de l'île de Montréal. Dupras (2018) précise que ce pourcentage de protection reste le seuil minimum à atteindre à court terme car bien qu'il maintienne l'efficacité de certains SE, il ne sera pas suffisant pour assurer l'intégrité des milieux naturels de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) (14). Une des pistes d'intervention que nous trouvons intéressante, c'est de doubler la superficie dédiée à la conservation de la nature dans les régions fortement urbanisées tel que Montréal. En langage clair, c'est de passer du critère international fixé à 12 % à 25%.

Nous tenons à préciser que cette modification suggérée, n'est pas justifiée par la littérature scientifique. Le temps accordé à la rédaction de ce mémoire ne nous a pas permis de faire un recensement de la littérature.

Comme stratégie d'adaptation aux changements climatiques, les autorités municipales de Montréal devront entre autres aménager des îlots de fraîcheur (ex. boisés, forêts urbaines, jardins) pour la santé de leurs résidents qui permettrons du même coup, d'accroître la biodiversité et les services écosystémiques.

Proposition 1.6

Améliorer l'accessibilité du Parc par l'aménagement de corridors verts.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le Boisé Steinberg est en partie accessible à la population riveraine. Mais il faudra rendre ces accès plus visibles et sécuritaires comme le suggérait la Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques Cartier (1).

Ces entrées devront être limitées au départ et reliées par des sentiers piétonniers et une piste cyclable balisés. Le choix des tracés des sentiers et de la piste cyclable sera soumis à des critères écologiques sévères. Il s'agit de prioriser la conservation du milieu plutôt que les activités récréatives.

Des règlements stipuleront que les promeneurs doivent rester dans les limites des sentiers. Au début, les visiteurs seront exclus de certaines zones du Parc Nature car ces milieux seront fragiles ou en pleine régénération ou restauration.

Pour leur part, les cyclistes devront respecter des limites de vitesse et demeurer sur la piste cyclable. D'ailleurs, la piste cyclable du MTQ en bordure de la rue Notre-Dame, sera aménagée à l'extérieur des limites du Parc Nature. Elle sert principalement à du transport actif. Les usagers de cette piste seront les bienvenus mais ils devront circuler plus lentement, respecter les règlements. Ils se trouveront sur une piste récréative et pourront profiter de la quiétude et du calme du milieu environnant. Une surveillance particulière sera accordée aux usagers de vélo de montagne.

Le plan directeur d'aménagement devra séparer la piste cyclable et les sentiers piétonniers pour éviter toute forme de conflits. Initialement, nous suggérons à titre d'exemple que possiblement trois accès et corridors verts soient envisagés :

- le principal accès sera localisé à l'ouest en bordure de la rue Viau. Aménagé en corridor vert, elle empruntera le chemin du CN et sera reliée à la promenade Luc Larivée (ancienne emprise du CN).

Elle accueillera séparément les piétons et les cyclistes. Le tracé de ce corridor vert se dirigera vers l'ancienne cour de triage du CN. Ensuite, cette infrastructure naturelle (IN), poursuivra son chemin à l'arrière du Boisé Vimont, des cours arrière des résidences et du Centre Grâce d' Art pour rejoindre la route verte (transport actif) du MTQ.

- la deuxième entrée desservira la rue Hochelaga à proximité du boulevard l'Assomption. Elle sera disponible aux piétons et aux cyclistes. Ce sera également un corridor vert qui sera localisé au sud du Boisé Steinberg et bordera la voie ferrée du CN pour atteindre l'accès principal.
- le dernier accès sera aménagé au sud du parc en bordure de la piste de transport actif du MTQ aménagé en corridor vert. Les piétons et les cyclistes seront les bienvenus mais devront emprunter des entrées différentes. C'est une question de sécurité.

Ces corridors verts et ces entrées ne règlent pas le problème d'accès aux résidents du quartier Guybourg au parc nature. À la limite, ils peuvent rejoindre le parc par la route verte du MTQ en bordure de la rue Notre-Dame Est. Nous sommes conscients que c'est loin d'être idéal et viable. Comment traverser le mur autoroutier de la rue Dickson en toute sécurité pour les résidents de Guybourg ? La rue Ontario pourrait être un élément clé. Nous laissons le soin aux professionnels du MTQ de trouver la solution.

Lorsque l'installation de la Trame verte et bleue de l'Est de Montréal sera avancée, le gestionnaire du parc commencera à planifier le corridor vert qui empruntera le viaduc du CN au dessus de la rue Hochelaga et l'emprise de l'antenne ferroviaire.

Proposition 1.7

Moratoire

Interdiction immédiate d'abattre tous les arbres sur les terrains visés par le Parc Nature et l'Écoparc industriel Ruisseau de la Grande-Prairie dans le quadrilatère, notamment les propriétés appartenant à différents promoteurs incluant Rosdev (Boisé Steinberg), Ray Mont Logistique, le MTQ et la Ville de Montréal.

Des ilots d'arbres persistent sur ce vaste quadrilatère malgré son passé industriel. Il y a bien sûr, le Boisé Steinberg en pleine régénération mais l'examen de photographies aériennes, nous permet d'identifier des bouquets d'arbres localisés principalement au sud de ce site près de la rue Notre-Dame, à l'arrière de l'enclos municipal Dickson et à la limite sud-est de la cour de triage du CN.

Une participante à la consultation à informer l'OCPM, de l'abattage illégal d'arbres par Ray Mont logistiques sur la propriété de Gaïa entreprises au cours de la dernière année. Malgré le litige entre la ville de Montréal et l'entrepreneur Ray Mont logistique, la municipalité est obligée de faire respecter ces règlements. Il y a urgence dans la demeure. Pour sa part, un professionnel de la ville de Montréal mentionne qu' « *À ce moment-ci, on n'a pas de statistiques sur le nombre d'arbres qui seront coupés* » (3).

Proposition 1.8

Protection intégrale et conservation immédiate des espaces verts en périphérie de l'ancien site de la CSF notamment, le Boisé Vimont, le marais de la rue Ontario à l'est de la rue Dickson (Acquisition à très court terme), l'aire de détente pour les patients du Centre de soins prolongés Grâce d'Art.

L'acquisition du marais de la rue Ontario à l'Est de la rue Dickson par la Ville de Montréal reste une solution à envisager. Après son achat, le terrain pourrait être remis à une fiducie de conservation dont le mandat principal serait de protéger cet écosystème. L'arrondissement MHM pourrait également adopter prochainement un ajout au règlement d'urbanisme visant la conservation intégrale de ce milieu naturel.

Il ne faut pas oublier le projet de construction d'un centre de transport (garage d'autobus) par la STM sur une propriété adjacente au marais. Cependant, la STM a promis de s'occuper de la protection de cet écosystème comme mesure de compensation. Cependant, nous doutons de l'acceptabilité sociale de la construction du garage.

Pour sa part, le Boisé Vimont est la propriété du Centre de soins prolongés Grâce d'Art. En 2004, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM) avait réclamé sa conservation dans le cadre de la consultation publique du plan d'urbanisme de l'arrondissement MHM (16). Comme citoyens soucieux de l'environnement, nous demandons à l'arrondissement MHM d'adopter dans les prochains mois, un ajout au règlement d'urbanisme assurant une protection intégrale du Boisé Vimont. Ce boisé génère déjà des services écosystémiques dont bénéficie la population riveraine. Nous pensons en particulier à l'atténuation du bruit provenant des opérations du CN à sa cour de triage.

Nous sommes également inquiets pour l'avenir de l'aire de détente au sud de l'édifice Grâce d'Art aux confins de la rue Sainte Catherine

et Notre-Dame. De magnifiques arbres matures composent le paysage de ce parc de détente.

À notre grande surprise, ce terrain et la bande sud de l'ancien site de la CSF ont été acquis par le MTQ. L'annonce de la mise en place d'un bureau de projet pour élaborer une nouvelle proposition de réaménagement de la rue Notre-Dame Est, suscite de nombreuses préoccupations. Même l'installation de nouvelles voies réservées au transport collectif, nécessitera l'élargissement de l'emprise. L'expropriation éventuelle par le MTQ et le gouvernement fédéral des propriétés au sud de la rue Notre-Dame Est entre le viaduc du CN et la rue Dickson, donnera aux ingénieurs du MTQ, l'espace nécessaire pour élargir l'emprise afin d'intégrer l'infrastructure répondant aux exigences du transport collectif. Le viaduc du CN constitue un goulot d'étranglement (zone de friction), cause de congestion. Ce viaduc est localisé à proximité du parc de détente. Nous voulons absolument que la nouvelle proposition du MTQ évite de toucher aux arbres de l'aire de détente et à ceux de la bande sud de l'ancien site de la CSF. L'installation éventuelle d'un bassin de rétention naturalisé des eaux de ruissellement sera à considérer.

Proposition 1.9

Intégration du parc récréatif Saint-Clément au Parc Nature.

Ce petit parc récréatif bénéficie d'un chalet d'accueil avec des services de toilettes. Sans perturber les activités récréatives actuelles, il serait possible d'aménager une aire de détente avec des bancs et quelques tables de pique-nique pour les promeneurs et les cyclistes. L'aménagement paysager laisse quelque peu à désirer, il faudra apporter de légers correctifs.

Proposition 1.10

**Si Ray Mont logistique abandonne son projet de plateforme intermodale de transbordement :
Acquisition du terrain appartenant à Gaïa entreprises par la Ville de Montréal pour agrandir le Parc Nature.**

Imaginez l'ajout d'une superficie de 2 500 000 pieds carrés au Parc Nature. Déjà le projet du Parc Nature est très respectable. Néanmoins, le site serait presque l'équivalent du Parc Maisonneuve en espace naturel.

Avant l'achat de ce terrain, la municipalité de Montréal devra vérifier certains éléments :

- La nappe phréatique a-t-elle été touchée par des contaminants toxiques et doit-on procéder à certaines interventions ? ;
- Les opérations de décontamination des sols sont-elles complétées sur l'ancien site de la CSF ?;
- Les talus de terre géants (haut de 2-3 étages) devront disparaître, ce sont des écueils important pour l'agrandissement du Parc Nature au frais de l'ancien propriétaire.

Partie 2 : Écoparc industriel du Ruisseau de la Grande-Prairie.

La consultation de l'OCPM porte sur le secteur de l'Assomption Sud et Longue Pointe, un territoire << qui fait un rectangle d'environ un kilomètre par trois, bordé par l'avenue Souigny au nord, l'autoroute 25 à l'est, le Port de Montréal au sud et la cour de triage du CN à l'est. Il y a six sous-secteurs. On pense au secteur Assomption-Dickson, au secteur résidentiel Guybourg, à la base militaire de Longue Pointe, secteur résidentiel Haig-Beauclerk, parc industriel Louis H. Lafontaine et la zone portuaire au sud >> tel que décrit par le représentant de la Ville de Montréal lors de la première séance d'information de l'OCPM (17).

Dans le cadre de cette analyse, nous allons porter notre attention au quadrilatère formé à l'est de la rue Dickson, au nord la rue Hochelaga, la rue Notre-Dame se situe à la limite sud, la cour de triage du Canadien National se trouve à l'ouest de l'ancien site de la CSF.

Les principaux occupants actuels demeurent :

- les propriétaires de l'ancienne usine d'Abestos en bordure de la rue Hochelaga ;
- le boisé Steinberg appartient au promoteur immobilier Rosdev ;
- le MTQ est propriétaire d'une bande de terrain couvrant le futur prolongement de la rue Souigny et ses boucles autoroutières ;
- l'incinérateur désuet Dickson et l'enclos Dickson ainsi que l'Éco-Centre sont la propriété de la Ville de Montréal et également du service des Travaux publics de l'arrondissement MHM;
- En bordure de la rue Dickson, nous nous retrouvons avec l'immense entrepôt de la brasserie Molson ;
- Le MTQ est propriétaire de la bande de terrain situé à la limite sud de cette friche en bordure de la rue Notre-Dame Est ainsi que l'aire de détente à côté du Grâce d'Art sur la rue Sainte-Catherine Est ;
- Directement à l'intersection de Dickson et Notre-Dame Est, un bâtiment qui sert de puits d'accès à l'intercepteur Sud des eaux usées de l'usine d'épuration des eaux de la Ville de Montréal ;
- Au centre de ce vaste terrain disons au cœur de ce site, Gaïa entreprises liés à Ray Mont logistiques ont acquis une superficie de 2 500 000 pieds carrés en janvier 2016 pour établir une Cité de la Logistique.

Nous n'avons pas une liste exhaustive de tous les propriétaires de ce quadrilatère.

Plusieurs intervenants et entreprises ont l'intention de développer des activités industrielles à cet endroit. Ray Mont logistiques demeure le principal intéressé mais il faut ajouter Hydro-Québec (HQ) avec un poste d'électricité en bordure de la rue Hochelaga; le MTQ avec le prolongement de la rue Souigny; la Ville de Montréal avec son projet d'aménager vers le sud, le boulevard l'Assomption en traversant ce site et la création de bassins de rétention pour contrôler les eaux de ruissellement par Montréal. Tous ces petits amis veulent avoir accès au carré de sable pour y construire son château.

Où est Ray Mont logistiques?

Le cas de Ray Mont logistique est particulièrement intéressant car il y a un litige entre la Ville de Montréal et cette entreprise. Les deux intervenants se sont présentés devant la Cour du Québec. Nous avons consulté la décision de la juge (18). Ce document nous a permis de comprendre le genre d'activités générées par une plate-forme intermodale de transbordement qui sera installée par la firme Ray Mont logistiques.

La juge mentionne que *<< la plateforme logistique intermodale proposée, sert à recevoir par camions ou convois ferroviaires des matières agricoles (grains, légumineuses en vrac ou en sachets) et des produits dérivés provenant de l'ouest canadien. À l'aide d'équipement conçu à ces fins, les wagons sont manipulés afin que les matières agricoles soient acheminées dans des conteneurs destinés à l'exportation >>.*

L'objet du litige, est que *<< l'arrondissement MHM de la Ville a refusé la demande de permis de construction et annonce que toute demande ultérieure de délivrance d'un certificat d'occupation connaîtra le même sort. La Ville maintient que le projet tel que présenté ne respecte pas la réglementation municipale. Pour la Ville, le projet nécessite la construction d'un bâtiment couvrant au moins le tiers de la superficie du terrain. Puisque la demande ne prévoit aucun bâtiment abritant les activités, le permis demandé est aussitôt refusé >> (18).*

Pour sa part, Ray Mont logistiques a effectué une demande en pourvoi judiciaire visant à annuler le refus des autorités municipales d'autoriser la mise en œuvre du projet. Le propriétaire et la firme visée *<<allèguent que l'interprétation des exigences réglementaires de la Ville rend le règlement discriminatoire car il est*

impossible d'exploiter une plateforme logistique intermodale d'une si grande superficie, sous un bâtiment >> (18)

La juge a rendu sa décision en donnant raison à Gaïa entreprises et à Ray Mont logistiques. Cependant, la Ville de Montréal a porté la décision en appel à une instance judiciaire supérieure. Le litige demeure entier.

L'avenir d'une grande partie de la superficie de l'ancien site de la CSF au sud de la voie ferrée du CN, demeure incertain. La firme Ray Mont logistiques a brillé par son absence lors de la période d'information de cette consultation de l'OCPM. Ils auraient pu apporter des informations essentielles en termes de leurs besoins en matière de transport ; de leur vision de l'aménagement de ce site et de l'avancement des travaux de décontamination des sols.

L'option présentée dans ce mémoire prend en considération la présence de Ray Mont logistiques, il s'agit d'une vision minimaliste en termes de création d'un Parc Nature.

Des résidents soucieux de leur environnement.

Le document d'orientation publié par la Ville de Montréal relatif au projet d'écoparc industriel du ruisseau de la Grande-Prairie définit trois grandes orientations :

- *Réaliser des projets industriels, novateurs et bien intégrés au milieu ;*
- *offrir un cadre de vie de qualité limitant les nuisances et assurant une gestion écologique du territoire ;*
- *compléter le réseau artériel et améliorer les déplacements en transport actif et collectif (4).*

Les préoccupations des citoyens rejoignent en majorité la deuxième orientation en particulier de minimiser les impacts des projets envisagés en termes de nuisances. La gestion écologique du territoire retient aussi l'attention des résidents, de nombreuses interventions ont abordé la question des espaces verts, de la conservation du Boisé Steinberg et de la réhabilitation du ruisseau des Grandes-Plaines.

Pour sa part, la troisième orientation suscite des appréhensions de la part des résidents. L'ouverture du boulevard l'Assomption et la desserte pour les CPC provenant du port de Montréal ne semble pas obtenir un large appui auprès des

participants-es. Les réponses des représentants de la Ville n'ont pas aidé, malgré des tentatives de vulgarisation comme les zones de friction pour la circulation sur le réseau artériel supérieur. Les citoyens demeurent anxieux, leurs expériences parlent plutôt de congestions permanentes dans ce secteur et de l'accroissement de la circulation de transit dans leurs quartiers. Pourtant, le document d'orientation de la Ville de Montréal est très clair à ce sujet. Ainsi, les auteurs soulignent que *<<la congestion routière constitue un enjeu majeur dans le secteur, particulièrement dans le sous-secteur Assomption Sud-Dickson. Dans sa configuration actuelle, l'accès à l'avenue Souigny et au réseau supérieur depuis les rues Sherbrooke Est, Hochelaga et Notre-Dame Est se traduit par des niveaux de congestion affectant à la fois la desserte locale, celle du port et le transit sur le réseau artériel. Cette congestion croissante nuit grandement à la qualité de vie des résidents et des riverains, notamment sur la rue Dickson, au sud de la rue Sherbrooke Est. Elle freine également le développement économique du secteur Assomption Sud-Longue Pointe >> (4).*

Lors de la deuxième séance d'information de cette consultation, un participant a interrogé les représentants de la Ville de Montréal au sujet de *<< l'ajout de nouvelles activités économiques sur l'ancien site de la CSF et en périphérie (Centre de transport de la STM, Développement immobilier et commercial du secteur Assomption Nord) va-t-il nous mener à une surcapacité routière dans l'axe de la rue Notre-Dame et dans le secteur Souigny et Dickson. Donc, la Ville a-t-elle procédé à des calculs pour analyser l'impact de l'accroissement cumulatif de ce volume de circulation sur le réseau artériel actuel? >> (3).*

La réponse de la Ville de Montréal fut laconique. *<< On a des études qui sont en cours. Une fois que les études vont être, au niveau des commentaires, qui vont être complétés par tous les partenaires, éventuellement les études d'avant-projet au niveau de la circulation vont être rendues publiques. (3).* Comment voulez-vous que la population puisse intervenir efficacement sans prendre connaissance de ces analyses. Nous sommes d'avis que le processus de consultation publique n'aurait pas dû être amorcé sans au moins que les études sur les débits de circulation soient déposées. Il faut plus que des paroles, il faut des données concrètes si la Ville et le MTQ veulent convaincre les citoyens du bien fondé de leurs interventions en matière de circulation.

D'autres intervenants ont également soulevé la problématique du trafic lourd dans le secteur de l'Assomption Sud et de Longue Pointe. Un participant a demandé des statistiques concrètes à propos de l'allègement du trafic lourd sur la rue Notre-Dame et Dickson par la construction de bretelles d'accès réservées aux CPC par le port de Montréal. Les citoyens ont essayé d'obtenir le portrait le

plus complet possible de la situation de la circulation dans ce secteur.

Parmi les nuisances environnementales, le bruit a été probablement le plus questionné par les participant-es. Les sols contaminés et les émissions de polluants atmosphériques auraient mérité un meilleur sort.

Nous allons nous attarder à la problématique des sols contaminés, particulièrement présents dans de nombreux sites de ce secteur. Le terrain de l'ancienne CSF fut l'objet de quelques questions, probablement le site le plus contaminé en termes de volume de sol et de toxicité. Un citoyen s'est même permis de déposer des extraits d'un rapport élaboré par la firme de consultants Roche pour le compte du MTQ lors de l'audience du Bape portant sur la modernisation de la rue Notre-Dame au début des années 2000. L'étude effectuait un inventaire des terrains potentiellement contaminés le long de la rue Notre-Dame (Voir l'annexe A). Cette expertise présentait des résultats fort inquiétants pour l'ancien site de la CSF. Le même intervenant a voulu obtenir des précisions relatives à une possible contamination des eaux souterraines et par quelles substances toxiques au terrain de la Canadian Steel Foundries. Cette contamination menace-t-elle la nappe phréatique et par la suite les eaux du fleuve Saint-Laurent?

Ce participant souligne qu'à l'époque, c'était une caractérisation très préliminaire, un inventaire des terrains potentiellement contaminés. Les auteurs du rapport disaient qu'il fallait faire des travaux plus tard pour être sûr de qu'est-ce qu'ils avaient constaté (3). La réponse de la Ville de Montréal fut décevante, il n'avait aucune information à ce sujet.

Cependant, nous avons trouvé quelques informations supplémentaires à propos de la contamination des sols sur l'ancien site de la CSF. L'annexe B présente un extrait du mémoire de Ray Mont logistique déposé dans le cadre de la consultation publique sur la cité de la logistique. Les résultats montrent un niveau de contamination important. Cette contamination pourrait présenter des risques pour la santé humaine et en particulier celle des futurs travailleurs de la cité de la logistique. Ray Mont logistiques n'a pas le choix de procéder à des opérations de décontamination d'envergure.

Des propositions entre autres pour limiter les intentions autoroutières de la Ville de Montréal et du MTQ

Dans cette section du mémoire, nous vous présentons une série de propositions correspondant à notre vision de l'aménagement de l'Écoparc industriel Ruisseau de la Grande-Prairie. Elles peuvent servir de pistes d'intervention et elles représentent également des modifications aux projets prévus dans ce vaste quadrilatère.

Cependant, nous avons dû nous concentrer sur la thématique du transport. Premièrement, la question de la circulation routière a retenu beaucoup l'attention des participants lors des deux séances d'information; le projet déposé par la ville de Montréal contient de nombreux éléments à ce sujet et finalement, le MTQ et la ville profitent de cette consultation pour valider certains projets qui pourraient s'inscrire dans le processus relatif au réaménagement de la rue Notre-Dame Est.

Desserte routière

Proposition 2.1

Ouverture du boulevard L'Assomption jusqu'à l'avenue Souigny.

Lors de la consultation, la Ville de Montréal a répété à maintes reprises que le prolongement du boulevard L'Assomption était dans ces cartons depuis de nombreuses années. Ils ont indiqué clairement que ce projet était inscrit comme prioritaire entre autres dans les plans d'urbanisme de la ville et de l'arrondissement MHM.

En 2009, un des auteurs de ce mémoire fut invité à l'Hôtel de Ville de Montréal pour déposer des commentaires sur le suivi des travaux au sujet du plan de transport durable. Dans ce court document, il a précisé que le prolongement du boulevard L'Assomption était souhaitable. À cette époque, la Ville de Montréal manifestait son intention de développer l'ancien site de la CSF sous la forme d'un vaste quartier résidentiel. Étant donné la réalisation prochaine de ce projet, il était tout à fait normal de

privilégier le prolongement de ce boulevard qui aurait agi comme précurseur en terme d'accès pour la construction de ce nouveau quartier.

Nous admettons que l'avènement de ce nouvel axe routier, permettra d'alléger substantiellement la circulation sur la rue Dickson en particulier au nord de Souigny. Nous pouvons obtenir un résultat semblable en prolongeant partiellement le boulevard L'Assomption.

Nous proposons une modification majeure au projet de la Ville de Montréal par l'énoncé suivant :

Le boulevard l'Assomption pourra être prolongé jusqu'à l'emprise de Souigny dans l'axe prévu par la Ville de Montréal et le MTQ. Pas plus loin, point final.

Le gabarit du boulevard l'Assomption sera limité à deux voies dans chaque direction. Il s'agit d'un transfert substantiel du volume de trafic circulant sur la rue Dickson au nord de Souigny vers l'axe du boulevard L'Assomption. Fini les boucles autoroutières dans le Boisé Steinberg, une simple courbe suffira pour permettre aux automobilistes et aux camionneurs de rejoindre l'avenue Souigny et d'accéder aux réseaux artériels supérieurs.

Au sud de Souigny, nous prévoyons la construction d'une route privée à deux voies pour desservir la plateforme intermodale de transbordement (Voir la proposition 2.2) qui ne débouchera pas sur la rue Notre-Dame. Nous voulons empêcher absolument le trafic de transit de rejoindre la rue Notre-Dame.

Les représentants de la Ville de Montréal ne nous ont pas convaincu de la nécessité de traverser ce site par le boulevard pour aller s'engloutir sur la rue Notre-Dame. La Ville n'a pas arrêté de nous dire que le tronçon de la rue Notre-Dame entre Viau et Dickson et celui de Dickson à Souigny étaient presque à saturation. Nous voulons éviter que le boulevard l'Assomption devienne un drain pour le trafic de transit provenant des rues Sherbrooke et Hochelaga. Les simulations de circulation routière présentées dans l'étude d'impact de la modernisation de la rue Notre-Dame (2002) pour le boulevard l'Assomption, prévoient déjà un volume substantiel de trafic sur cette artère. Imaginez aujourd'hui, il y a plus de

véhicules sur le réseau routier de Montréal qu'il y a 20 ans. Les ventes de voitures continuent de croître dans la région de Montréal.

Selon nous, l'argument de l'effet structurant de l'ouverture du boulevard l'Assomption pour le transport collectif n'a pas été démontré. Aucun chiffre n'a été déposé pour soutenir cette affirmation. La plateforme intermodale de transbordement va générer environ 250 emplois (8). À cette estimation, nous pouvons ajouter une partie des travailleurs de l'entrepôt Molson et de l'enclos Dickson. Construire deux voies réservées pour desservir environ 1000 travailleurs, est-ce vraiment nécessaire et utile?

À titre de comparaison, le boulevard Pie IX bénéficiera de voies réservées pour les autobus articulés de la STM vers 2022 après quelques décennies d'attente, afin de répondre aux besoins de plus de **50 000 usagers** par jour. Alors, nous pouvons être perplexes. Est-ce qu'il y aurait un agenda caché avec ces voies réservées, c'est-à-dire qu'elle desservirait également les autobus provenant du futur Centre de transport de la STM ? La question se pose.

La mise en place d'un système de navettes de la STM lors des périodes d'achalandage du matin et du soir aurait l'avantage de conduire les travailleurs du métro l'Assomption à la porte directement de leur installation industrielle. Les navettes de la STM pourront circuler sur la route privée avec la permission du propriétaire (Voir proposition 2.9).

L'idée du port de Montréal d'aménager une bretelle d'accès pour les CPS est un élément à privilégier. Cette intervention permettra de diminuer d'une manière importante le nombre de ces camions circulant dans ce secteur. Notre intention est de maintenir ce projet mais nous suggérons une variante à la proposition de l'Administration portuaire de Montréal (APM) (voir la proposition 2.4).

La stratégie de la Ville et du MTQ d'éliminer les zones de friction est discutable. Un débit croissant et incessant de trafic de transit dans le tronçon de la rue Notre-Dame Est entre Dickson et Viau risque un moment donné de surcharger le drain. Notre principale crainte demeure l'élargissement de l'emprise de la rue Notre-Dame à l'ouest du viaduc du CN dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve pour augmenter la capacité routière de cette artère, ayant comme conséquence de rapprocher cette

dernière du quartier résidentiel et d'accroître les nuisances pour cette population.

Proposition 2.2

Aménagement d'un chemin privé réservé aux camions et aux véhicules pour la desserte de la plateforme intermodale de transbordement de Ray Mont Logistiques au sud de la rue Souigny.

Dans le but de desservir les installations de la plateforme intermodale de transbordement, Ray Mont Logistiques aura besoin d'un réseau routier. L'élément le plus primordial demeure la réalisation d'un **chemin privé** au sud de la rue Souigny dans l'axe du boulevard l'Assomption au sein de sa propriété. **Seuls les employés et les visiteurs de la plateforme auront le droit d'accéder à ce terrain par ce chemin.** Cet accès prendra la forme d'une rue locale dans une emprise limitée à deux voies, une dans chaque direction. **Nous tenons à rappeler que ce chemin ne devra pas atteindre la rue Notre-Dame et se terminer par un rond-point à la limite des lisières arborescentes au sud du site.**

Expropriation nécessaire

Proposition 2.3

Expropriation par le gouvernement fédéral ou le MTQ des propriétés au sud de la rue Notre-Dame Est entre la rue Dickson et le viaduc du CN.

Nos propositions auront comme conséquence d'entraîner des expropriations car le besoin de certains espaces s'avère une nécessité. Nous sommes également conscients que les différents paliers de gouvernement n'aiment guère procéder à des expropriations.

Les terrains visés sont localisés au sud de la rue Notre-Dame entre le viaduc du CN et la rue Dickson. Ces propriétés bordent la limite nord des terrains du port de Montréal et leur superficie mesure environ 35 000

mètres carrés. Les estimations de mon confrère François Caron, évaluent l'expropriation de ces propriétés à un coût d'environ 25 millions de dollars.

Cette superficie servira entre autres à la réalisation de la bretelle d'accès réservée aux camions porte conteneurs (CPC) qui desservira le Terminal Viau du port. Depuis des années, ce chemin est exigé par les autorités portuaires. Les espaces identifiés seront utilisés également à l'installation d'un carrefour giratoire à l'intersection Dickson et Notre-Dame et à un éventuel réalignement vers le sud de la rue Notre-Dame.

La responsabilité de cette expropriation pourrait revenir au gouvernement fédéral. La justification de cette procédure demeure les besoins stratégiques du port, le développement économique du Québec et de la grande région métropolitaine de Montréal ainsi que les intérêts suprêmes du pays voisin, le Canada. Qui est le mieux placé pour défendre ces positions?

Le MTQ pourrait également se servir de cet outil juridique pour acquérir ces propriétés mais leurs arguments auraient moins de poids. Le développement économique du Québec serait évoqué, mais cela se passerait dans le cadre d'un nouveau projet de réaménagement de la rue Notre-Dame qui n'est guère populaire. Parmi les raisons à approfondir, le MTQ pourrait entre autres utiliser la réalisation d'un carrefour giratoire et un hypothétique réalignement de la rue Notre-Dame dans ce secteur afin d'éviter la destruction de certains espaces verts (ex. Aire de détente du Grâce d'Art).

Desserte portuaire

Proposition 2.4

Construction d'une bretelle réservée seulement aux camions portes conteneurs (CPC) desservant le port de Montréal dans l'emprise expropriée.

L'idée d'aménager une bretelle d'accès pour les camions au port de Montréal a été lancée à notre connaissance, à la fin des années 90. L'audience du Bape sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame a traité de cette question.

Au cours des dernières années, le port a construit un nouveau terminal (Viau) avec deux grues pour la manipulation des conteneurs dans le secteur à proximité et au sud du parc Champêtre. L'APM a l'intention d'ajouter 2-3 autres grues au Terminal Viau dans les prochaines années. Le port aura atteint sa limite de croissance en termes de réception de conteneurs du moins pour ses activités en sol montréalais. Son développement pour les marchandises conteneurisées se poursuivra par la suite, à Contrecoeur.

Pour sa part, le transport des conteneurs atteindra sa limite maximale d'environ 3600 mouvements de camions (CPC) par jour pour les quatre terminaux de l'Est de Montréal vers 2023 (3). Déjà, la rue Notre-Dame est à un point critique, les représentants de la Ville de Montréal affirment que la section Viau-Dickson-Souigny est presque à saturation.

L'aménagement d'une bretelle d'accès réservée aux CPC permettrait d'alléger le trafic par camionnage dans ce tronçon en diminuant substantiellement le nombre de camions. Les évaluations de l'APM indiquent la diminution d'environ 1600 mouvements de CPC soit de 35 à 40% quotidiennement (3). Ceci aurait comme conséquence de soulager le drain Notre-Dame pourvu que le trafic de transit (majorité auto solo) ne vienne prendre l'espace laissé par les camions. La bretelle aurait comme avantage de permettre au camionnage (CPC) de rejoindre les installations du port dans un délai satisfaisant sans être pris dans la congestion et en toute sécurité à partir du réseau artériel supérieur. Autre avantage, l'APM affirme également que cette infrastructure permettrait de fermer l'actuelle entrée Viau, problématique pour l'accès des camions provenant de l'est de Montréal.

Le projet de bretelle de l'APM consiste à ériger un viaduc au dessus de la rue Notre-Dame Est sur le terrain vacant lui appartenant, voisin des réservoirs de la Vopak. Ensuite, la bretelle traversera l'ancien site de la CSF en évitant les installations de Ray Mont Logistiques et se dirigera vers le boulevard l'Assomption. Les CPC emprunteront le boulevard prévu par la Ville et le MTQ jusqu'à l'Avenue Souigny. À cet endroit, les camions auront rejoint le réseau artériel supérieur.

Une participante a indiqué que la sécurité du boulevard l'Assomption au sud de Souigny risque d'être mise en cause par la présence d'une piste

cyclable, de voies réservées au transport collectif, d'un débit important de camions provenant de la bretelle du port et du trafic de transit en majorité des automobiles. Il faut prévoir des conflits entre les différents usagers.

Le viaduc prévu par le port si il est localisé à une certaine distance de celui du CN, pourrait engendrer une augmentation subite de la luminosité par temps ensoleillé rendant la conduite inconfortable et même dangereuse pour les usagers de la rue Notre-Dame. Pour les viaducs de l'avenue Souigny traversant la rue Cadillac dans le secteur de l'Assomption Sud, le MTQ a résolu ce problème en construisant ces infrastructures très proches l'une de l'autre, ne permettant pas à la lumière d'atteindre la chaussée.

Pour notre part, nous appuyons l'idée d'aménager une bretelle réservée aux camions (CPC) par le port. L'objectif de réduire la présence des camions dans ce tronçon de la rue Notre-Dame demeure primordial.

Cependant, l'option de traverser l'ancien site de la CSF menace l'intégrité de certaines lisières boisées et du futur Parc Nature. Nous préférons l'option qui récupère les terrains expropriés entre Notre-Dame et la limite nord du port, de la rue Dickson au viaduc du CN. Cet espace serait dédié à l'aménagement d'une bretelle d'accès jumelée aux deux voies réservées au camionnage sur la rue Dickson (Voir la carte, Annexe C). L'emprise serait limitée à trois voies, deux voies vers l'ouest avec un accotement pour l'entrée au terminal Viau et une voie vers l'est avec un accotement pour la sortie en direction de la voie réservée de Dickson.

Proposition 2.5

Installation d'une nouvelle entrée pour les camions (CPC) dans l'axe de la rue Sicard et aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection des rues Sicard et Notre-Dame Est.

Pour empêcher les camions provenant du pont Jacques Cartier de se diriger directement dans la congestion du tronçon Viau-Dickson-Souigny sur la rue Notre-Dame Est, mon confrère François Caron a émis l'idée d'aménager une entrée au port et en particulier au terminal Viau dans l'axe de l'ancienne rue Sicard. Cette rue a été abandonnée et est devenue une

friche située entre des terrains du port et une propriété de la Ville de Montréal.

Pour faciliter l'accès à cette nouvelle entrée au terminal Viau et maintenir une certaine fluidité au trafic circulant sur la rue Notre-Dame, M. Caron a imaginé l'installation d'un carrefour giratoire à cette intersection. Un carrefour giratoire permet d'éviter l'installation de feux de circulation qui réduit la fluidité des véhicules et occasionne du bruit lors de l'arrêt des véhicules lourds. Cependant, l'aménagement du carrefour giratoire devra éviter dans la mesure du possible, l'empiètement de la zone tampon (parc linéaire) entre la rue Notre-Dame et le quartier résidentiel au nord.

Une nouvelle rue Dickson...

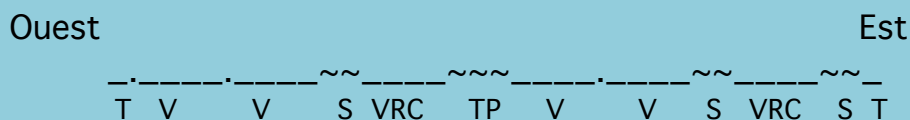
Proposition 2.6

Réaménagement par le MTQ et la Ville de Montréal de la rue Dickson en intégrant deux voies réservées aux camions (CPC) dans l'emprise actuelle, rejoignant la nouvelle bretelle du port (Dickson et au sud de Notre-Dame Est).

La rue Dickson demeure la pierre angulaire de notre stratégie d'intervention en matière de circulation. Son emprise ressemble à un boulevard à six voies. Elle est moins large que l'emprise du boulevard l'Assomption. Il serait possible de la garder à six voies soit en réduisant la largeur de ces dernières ou d'élargir l'emprise sur la façade ouest de la rue en grignotant certains terrains. Il faut prévoir de l'espace pour installer certaines mesures de sécurité (ex. mini terre plein).

Le prochain schéma présente la coupe de la rue Dickson réaménagée en prenant compte de notre proposition.

Coupe proposée de la rue Dickson



T= trottoir

V= voie routière

S= mini terre plein ou séparateur de voies

VRC= voie réservée aux camions du port

TP= Terre plein

Cette coupe sera appliquée à la rue Dickson entre la rue Notre-Dame et à proximité de la rue Souigny. Nous sommes conscients que le profil de cette coupe est loin des méthodes traditionnelles.

Premièrement, le profil ouest prévoit l'aménagement de la voie réservée aux camions du port (VRC) dans la voie de centre à côté du terre plein et non en bordure du trottoir. Ceci s'explique par le fait que nous voulons accroître la sécurité en évitant que les camions du port circulent en bordure de l'entrepôt Molson et de l'éco-centre de la Ville de Montréal. Ces deux installations possèdent des accès sur la rue Dickson.

Deuxièmement, la voie réservée aux camions du port (VRC) pour le profil est reste en bordure du trottoir séparée par un mini terre plein clôturé pour accentuer la sécurité des piétons. Cette localisation permettra aux camions du port de se diriger facilement vers l'avenue Souigny. La bretelle à proximité du projet de Centre de transport de la STM sera doublée à deux voies permettant ainsi aux camions circulant sur la voie réservée Est de l'emprunter pour se diriger vers le réseau artériel supérieur.

Nous suggérons fortement à la ville de Montréal et au MTQ de considérer l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection de la rue Dickson et Notre-Dame. L'expropriation des propriétés et la démolition des bâtiments au sud de la rue Notre-Dame libèrent l'espace nécessaire à l'intégration d'un carrefour giratoire. Cependant, le puits d'accès à l'intercepteur Sud des eaux usées doit être conservé dans son intégralité.

Nous vous suggérons d'envisager la fermeture partielle de la rue Dickson au nord de la rue Hochelaga. Seulement, la direction Sud de la rue Dickson serait ouverte vers l'avenue Souigny. Il s'agit d'éliminer le trafic de transit provenant de l'Avenue Souigny se dirigeant vers le Nord par la rue Dickson pour atteindre le quartier résidentiel de l'Assomption Nord. Ce débit de circulation supplémentaire suscite de nombreux mécontentements de la part des résidents de ce secteur.

Transport ferroviaire

Proposition 2.7

Relocalisation de la cour de triage du CN sur le terrain de l'écoparc industriel dans une taille réduite.

Comme son nom l'indique, la plateforme intermodale de transbordement prévue sur le site aura besoin d'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de transborder les conteneurs provenant des WPC ou de CPC pour les acheminer par la suite au port de Montréal. Le port se chargera d'expédier les conteneurs par des navires portes conteneurs vers les pays d'outre mer. Ray Mont Logistiques prévoit recevoir des convois de 100 wagons pour répondre à ses besoins (8). Les activités de la firme Ray Mont sont semblables à ceux d'une cour de triage.

Nous estimons que la cour de triage demeure actuellement sous utilisé et que sa taille demeure trop grande, même pour les besoins de la plateforme. Nous demandons moins de voies ferrées et d'une longueur plus courte.

Il faut également prendre en considération que les activités à cette cour de triage du CN génèrent de nombreuses nuisances affectant la qualité de vie des résidents du quartier Viauville en particulier les riverains de la rue Vimont. Ces dernières années, le CN a effectué des travaux de réparation du matériel ferroviaire à cette cour à des heures assez tardives. (3). Des plaintes ont été transmises aux autorités du CN. Des ajustements ont été apportés par la suite.

Nous proposons de relocaliser la cour à l'est du terrain entre le boisé à l'arrière de l'incinérateur Dickson et à l'intérieur de la propriété de Gaïa entreprises. Ce déménagement permettra d'éloigner les résidents de ces installations génératrices en particulier de bruit, de poussières et d'odeur. À cet endroit, elle sera localisée à environ 150 mètres du site actuel et sera plus intégrée aux opérations de la plateforme.

Proposition 2.8

Maintien du viaduc du CN au dessus de la rue Notre-Dame Est ainsi que de l'unique voie ferrée destinée au port de Montréal et de l'antenne ferroviaire au nord de la rue Hochelaga.

Le CN doit respecter la loi sur le Transport public au Canada. Entre autres, elle doit assurer la desserte des entreprises par son réseau de voies ferrées (19). Même si le port de Montréal demande rarement des services de transport au CN par sa cour de triage de Longue Pointe, cette dernière doit garder certaines voies ferrées disponibles pour ce client. Au cours des dernières années, un seul convoi du CN a emprunté la cour de triage de Longue Pointe. Le transport d'une pièce fort volumineuse par un train, ne pouvait pas passer sous le pont Victoria dans l'ouest. Le CN a été obligé d'acheminer ce matériel au port de Montréal par son réseau de l'est de Montréal. Le maintien du viaduc au dessus de la rue Notre-Dame et de la seule voie ferrée permet au CN de respecter ces obligations envers l'APM et de répondre à des situations urgentes.

Deux convois du CN par semaine permettent d'assurer la desserte de quelques entreprises par l'antenne ferroviaire au nord de la rue Hochelaga. La loi sur le transport public du Canada nous oblige à conserver cette voie ferrée qui emprunte le viaduc de la rue Hochelaga.

Transport collectif

Proposition 2.9

Desserte par une navette de transport collectif des établissements industriels, des commerces en gros en bordure de la rue Dickson et de la future plateforme intermodale de transbordement.

Nous mettons en doute la pertinence de la réalisation de deux voies réservées de transport collectif au sud du métro L'Assomption dans l'axe du boulevard du même nom. Le faible achalandage de la ligne actuelle et notre évaluation du nombre de futurs usagers provenant de la zone industrielle s'avèrent des raisons évidentes. L'effet structurant pour le transport collectif de ces voies réservées n'a pas été démontré malgré l'éventualité d'une connexion avec celle de la rue Notre-Dame Est. Les arguments de la STM n'ont pas été appuyés par des données lors de la porte ouverte. Pour le moment, nous ne donnons pas de chèque en blanc à la STM.

Nous préférons la mise en place d'un programme de navettes de transport collectif, mieux adapté aux besoins des travailleurs avec un service plus directe. Les navettes seraient disponibles aux périodes achalandées du matin (entre 6h00 et 10h00) et du soir (entre 15h00 et 19h00), correspondant à l'arrivée et à la sortie des employés attirés à ces entreprises. Au lieu d'attendre et à grelotter (hiver) à un arrêt au coin de la rue, les usagers seront servis à la porte de leur établissement.

Un programme incitatif de titres pour l'accès au transport collectif pourrait accompagner cette mesure. La STM offrirait des titres aux travailleurs à un moindre coût pour les encourager à laisser leurs voitures à leurs maisons.

Si cette stratégie d'intervention pour favoriser le transport collectif s'avère un succès, la navette pourrait être implantée pour la zone industrielle Louis H Lafontaine.

Finalement, les plans de gestion des déplacements des employés et des autobus du projet de Centre de transport de la STM ne sont pas

disponibles. Par prudence, nous préférons nous abstenir au sujet de l'avenir de ce projet.

Enfin, les installations à caractère industrielle...

Proposition 2.10

Démolition de l'incinérateur Dickson et décontamination des sols contaminés de ce site et des terrains utilisés par l'Éco-centre.

Notre concept de l'aménagement de l'écoparc industriel du ruisseau de la Grande-Prairie s'est donné comme premier objectif de se débarrasser de toutes installations désuètes sur ce terrain. Cette stratégie permet de libérer des espaces, pour les rendre productifs en termes d'activités industrielles.

L'incinérateur de matériaux secs Dickson est fermé depuis de nombreuses années. Vétuste et polluant, cet édifice ne correspond plus à la politique de gestion des matières résiduelles de la municipalité de Montréal. La récupération et le recyclage des matières résiduelles sont devenus prioritaires non seulement sur le plan de la gestion environnementale et sociale mais également économique. La présence de l'éco-centre témoigne de cette volonté de la part de l'administration de Montréal.

La démolition de ce bâtiment pourra libérer ce site qui servira à d'autres fins. Il faudra prévoir une opération de décontamination des sols. La présence de substances toxiques risque d'être confirmée lors de la caractérisation préliminaire des sols. Les sols de l'éco-centre devront être également échantillonnés. Ces opérations devront être réalisées dans la prochaine année.

Proposition 2.11

Déménagement de l'Éco-Centre et du service des travaux publics de l'arrondissement MHM sur le terrain au sud de l'entrepôt Molson sur la face ouest de la rue Dickson à quelques dizaines de mètres du site actuel.

Le déménagement de l'éco-centre et du service des travaux publics de l'arrondissement MHM ainsi que la démolition de l'incinérateur Dickson libèrent une superficie qui pourra être récupérée pour la mise en place de services essentiels à nos quartiers. Le déplacement de ces activités tient compte de la localisation stratégique de l'enclos Dickson dans l'arrondissement. Le service des travaux publics et l'éco-centre sont situés au centre de l'arrondissement, permettant ainsi un accès rapide aux employés lors des opérations d'urgence. Ces deux services resteront dans l'axe de la rue Dickson.

Proposition 2.12

Construction du poste Hochelaga d'Hydro-Québec sur les anciens terrains de l'incinérateur Dickson, de l'Éco-Centre et du Service des travaux publics de l'arrondissement MHM (enclos ou dit Clos Dickson).

Hydro-Québec projette rien de moins de construire un poste d'électricité à 315-25 kV sur le site du Boisé Steinberg en bordure de la rue Hochelaga. L'installation de ce nouveau poste est devenue nécessaire selon Hydro-Québec (20). Il permettra notamment, de sécuriser l'approvisionnement en électricité du secteur et de soutenir le développement économique local à moyen et à long terme. Le poste reprendra en partie la charge alimentée par les postes de Longue Pointe et Jeanne d'Arc destinés à une fermeture dans les prochaines années (5 à 7 ans). Deux lignes d'alimentation souterraines à 315 kV seront reliées au futur poste qui portera le nom d'Hochelaga.

La destruction complète du Boisé Steinberg demeure l'impact résiduel le plus important. L'implantation d'un programme substantiel d'aménagement paysager par Hydro-Québec pour encadrer le poste

Hochelaga et la conservation de quelques arbres matures, le long de la voie ferrée ne suffisent pas à remplacer le Boisé Steinberg. Hydro-Québec prétend créer un îlot de fraîcheur mais la végétation prévue dans leur aménagement sera insuffisante. En termes de services écosystémiques, le Boisé Steinberg procure entre autres des services de captation des particules et du CO₂; de limiter la vitesse des vents et créer un îlot de fraîcheur dans ce secteur; de favoriser la rétention des eaux de ruissellement; de servir d'habitats pour la faune ailée et terrestre (petits mammifères) et d'un milieu de quiétude et de calme pour les promeneurs.

Le feuillet d'information distribué par Hydro-Québec à la porte ouverte de l'OCPM présente une image quelque peu trompeuse du futur poste Hochelaga. Cette simulation visuelle ne prend pas en considération l'emprise du boulevard l'Assomption du côté est du futur poste.

Notre proposition d'installer le poste Hochelaga en bordure ouest de la rue Dickson sur l'ancien terrain de la Ville de Montréal, occupé jadis par l'incinérateur Dickson et l'éco-centre, se trouve en face d'un site potentiel qui fut analysé par Hydro-Québec. La superficie de notre proposition est équivalente à celle du Boisé Steinberg.

Hydro-Québec a élaboré une série de critères d'implantation pour le poste Hochelaga. Il s'agit de :

- *«la compatibilité avec l'utilisation industrielle et commerciale du secteur;*
- *l'éloignement des secteurs résidentiels;*
- *une faible contamination du sol.» (20)*

Notre proposition correspond parfaitement aux deux premiers critères. Pour la contamination du sol, le site de l'ancien incinérateur va probablement exiger des opérations de décontamination plus complètes que le terrain en bordure de la rue Hochelaga. Cependant, les coûts associés pourront être partagés entre la Ville de Montréal et Hydro-Québec ou soit par l'achat du terrain à un coût moindre. N'oublions pas que le terrain sélectionné par Hydro-Québec sur la rue Hochelaga ne lui appartient pas, il est la propriété d'un promoteur immobilier.

Mesures d'atténuation et suivi environnemental.

Proposition 2.13

Installation de stations d'échantillonnage pour mesurer la qualité de l'air.

Un intervenant a souligné avec justesse que la question de la qualité de l'air avait été peu soulevée lors des séances d'information de l'OCPM. Il a rappelé que les émissions de particules générées par les moteurs diesel sont considérées comme cancérigènes chez l'humain depuis 2012 par l'Organisation mondiale du cancer (3). Nous souhaitons ardemment le remplacement prochain des moteurs diesel des flottes de camions et des locomotives par des moteurs électriques ou à l'hydrogène.

Entretemps, nous proposons comme programme de suivi environnemental, l'installation de deux stations d'échantillonnage pour mesurer la qualité de l'air, l'une sur le site de la plateforme intermodale de transbordement et l'autre au sud de la rue Notre-Dame à l'est de la rue Dickson sur la propriété du port de Montréal. Ces stations devront bénéficier des meilleures technologies dans le domaine notamment de mesurer les particules en bas de 1 micron. L'APM possède l'expertise dans ce domaine.

Proposition 2.14

Interventions prioritaires pour diminuer l'exposition au bruit pour les résidents de la rue Dickson et du quartier Guybourg .

À de nombreuses reprises, des citoyens sont intervenus lors des deux séances d'information à propos du bruit occasionné surtout par la circulation intensive des véhicules routiers. Les véhicules lourds, notamment les camions remorque et les camions porte-conteneurs (CPC) sont particulièrement visés par les résidents, comme source principale de bruit.

Les niveaux de bruit demeurent très élevés aux abords de la rue Dickson entre Souigny et Hochelaga et ainsi que pour le quartier Guybourg. Le

niveau de bruit général pour le secteur L'Assomption Sud Longue Pointe serait plus élevé que la norme de 50 décibels (dB) le jour, fixée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Pour le secteur le plus critique, nous proposons l'insonorisation des façades des quelques habitations (21) en bordure de la rue Dickson. L'installation de murs anti bruit s'avère irréalisable étant donné le manque d'espace à cet endroit. Le coût de cette intervention demeure élevé. La solution la plus radicale serait la fermeture complète de la rue Dickson au Nord de l'avenue Souigny.

La marge de manœuvre est plus grande pour l'atténuation du bruit provenant de l'avenue Souigny pour le quartier résidentiel de Guybourg. L'installation de murs anti bruit en béton avec une légère lisière boisée (quelques arbres, surtout une mesure paysagère) en bordure de cette avenue serait approprié pour réduire le niveau de bruit à proximité des résidences.

Proposition 2.15

Aménagement paysager de qualité des installations dans l'écoparc industriel Ruisseau de la Grande-Prairie; sur la façade est de la rue Dickson et de la rue Ontario dans le quartier Guybourg.

Le document d'orientation de la ville de Montréal présente une série de mesures prévoyant l'aménagement paysager des installations et des bâtiments à vocation industrielle dans le secteur L'Assomption Sud Longue Pointe (4). Parmi les interventions suggérées, les responsables de la ville parlent de plantation d'arbres pour accroître la canopée; de réduire les aires de stationnement; de la création d'espaces publics; de murs végétalisés, etc.. Nous ne sommes pas contre la vertu écologique.

Nous avons ciblé des secteurs prioritaires pour une stratégie d'aménagement paysager notamment dans le quartier Guybourg en créant la rue verte Ontario et en portant une attention particulière aux commerces et aux établissements sur la façade Est de la rue Dickson.

Nous aimerions que l'arrondissement MHM apporte des modifications à certains règlements dans le but :

premièrement, de limiter les impacts des travaux de construction et d'aménagement sur les milieux naturel, semi naturel ou en friche;

deuxièmement, d'obliger les propriétaires industriels à présenter des plans d'aménagement paysager au service de l'urbanisme de l'arrondissement pour leur autorisation. Il faut passer de la parole aux actes.

Conclusion

Nous avons participé à cette consultation de l'OCPM avec toute notre bonne volonté et au meilleur de nos connaissances. Notre rêve demeure la création du Parc Nature et la réhabilitation du Ruisseau de la Grande-Prairie. Faire émerger un espace naturel dans une friche industrielle contaminée, c'est réalisable. Nous avons choisi un concept d'aménagement pragmatique, il y a même de la place pour la plateforme intermodale de transbordement. Nous avons fait des choix difficiles et même des sacrifices. Cependant, la sauvegarde du Boisé Steinberg demeure primordiale. L'intégration de ce Parc Nature à l'infrastructure naturelle de la Trame verte et bleue de l'Est de Montréal va permettre une croissance des services écosystémiques et la diversification des habitats, de la flore et de la faune nécessaire à la santé et au bien être des populations humaines.

Pour leur part, la Ville de Montréal, l'arrondissement MHM ainsi que le MTQ n'ont guère évolué, ils ont intégré un nouveau langage mais sans tenter de le comprendre et d'appliquer ces concepts. Des paroles sans passer aux actes. Cette consultation devient pour les autorités, un exercice de relation publique, une manière de tester leurs projets d'allure autoroutière (ex. Les boucles dans le Boisé Steinberg). Les propositions dans ce mémoire essaient de limiter les visées expansionnistes du MTQ et de la Ville de Montréal en termes de gestion routière tout en apportant des pistes d'intervention originales.

Notre message est très clair, à l'ouest entre Viau et Alphonse D. Roy dans Hochelaga-Maisonneuve, il n'est pas question d'augmenter l'emprise de la rue Notre-Dame, d'accroître la capacité véhiculaire de cette artère, de s'approcher indûment des zones résidentielles et de faire subir à cette population, des nuisances plus persistantes.

Au lieu de nous endormir, cette consultation de l'OCPM nous a réveillé et mobiliser à nouveau. L'espoir de laisser un Parc Nature en héritage aux prochaines générations et aux enfants de l'arrondissement, nous stimule. Il s'agit probablement de la même énergie et de la même volonté partagée en particulier par les citoyennes et les citoyens de Mercier Est dans les années 80. Leur mobilisation a permis l'aménagement du parc de la Promenade Bellerive, en opposition au projet de construction d'un quai pour le déversement des neiges usées dans le fleuve Saint-Laurent par les autorités montréalaises.

Bibliographie

- 1- Zone d'intervention prioritaire Jacques-Cartier (ZIP), 2017, Mémoire déposé à la consultation publique relative à la cité de la logistique, 15 pages.
- 2- Coalition Sauvons le ruisseau Molson et Amis du Parc Nature du Ruisseau de la Grande-Prairie, Mars 2019, Mémoire : Proposition de création du Parc Nature Ruisseau de la Grande-Prairie, 55 pages.
- 3- Office de consultation publique de Montréal (OCPM), 14 mars 2019, Verbatim de la séance d'information : Assomption Sud Longue Pointe, 106 pages.
- 4- Ville de Montréal, Janvier 2019, Écoparc industriel de la Grande Prairie, Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption Sud Longue Pointe, 60 pages.
- 5- Plourde F, 2017, Mémoire sur le Ruisseau Molson déposé à la consultation publique relative à la cité de la logistique, 40 pages.
- 6- Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM), Août 2005, Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II : Chapitre 14, 52 pages.
- 7- Dupras J 2017, L'évaluation économique des services écosystémiques: l'exemple des infrastructures naturelles, acétates de présentation, 39 pages.
- 8- Ray Mont Logistiques, 15 février 2017, Mémoire Consultation publique de la future Cité de la logistique, 20 pages.
- 9- Revéret J.P, 2017, Valeur économique des effets sur la santé de la nature en ville, Changements climatiques, Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ), 26 pages.
- 10- TEEB 2012, TEEB manual for cities, Ecosystems services for urban management, 48 pages.
- 11- Alexander C, Mc Donald C, Juin 2014, Forêts urbaines : la valeur des arbres de la Ville de Toronto, Etude spéciale, Services économiques de la Banque Toronto Dominion, 5 pages.
- 12- Groupe Agéco, Février 2013, Le capital écologique du grand Montréal : Une évaluation économique de la biodiversité et des écosystèmes de la ceinture verte, Fondation David Suzuki et Nature Action Québec, 61 pages.
- 13- Site web de la Fédération des chasseurs et des pêcheurs du Québec (Fedecp) www.fedecp.com
- 14- Dupras J, Novembre 2018, Le rôle des infrastructures naturelles dans la prévention des inondations dans la Communauté métropolitaine de

- Montréal, Fondation David Suzuki, eco²urb et Nature Action Québec, 51 pages.
- 15-Lotfi, M., Weber, C., Di Pietro, F. et Selmi, W. (2012). Évolution de la place du végétal dans la ville, de l'espace vert à la trame verte. *Vertigo*, 12(2) Repéré à : <http://vertigo.revues.org/12670>; DOI:10.4000/vertigo.12670.
- 16-Vanier D, Robert N, Juin 2004, Mémoire relatif au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, Table d'aménagement du quartier Hochelaga Maisonneuve (TAQHM), 21 pages + annexe.
- 17-Office de consultation publique de Montréal (OCPM), 12 mars 2019, Verbatim de la séance d'information : Assomption Sud Longue Pointe, 92 pages.
- 18-Honorable Chantal Corriveau, juge de la Cour supérieure du Québec, 29 juin 2018, Jugement dans la cause entre Gaïa entreprises et Ray Mont logistiques contre la Ville de Montréal, 10 pages.
- 19-Canadien National (CN), Juin 2017, COMMENTAIRES DU CN PRÉSENTÉS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LE PROJET DE CITÉ DE LA LOGISTIQUE DANS L'ARRONDISSEMENT MERCIER- HOCHELAGA- MAISONNEUVE, 7 PAGES.
- 20-HYDRO-QUÉBEC, 2018, POSTE HOCHELAGA À 315-25kV ET LIGNES D'ALIMENTATION À 315 kV, 4 PAGES.
- 21-PIERRE ANDRÉ, GAGNÉ J.P. ET AL, AVRIL 1999, ATTÉNUATION DU BRUIT EN MILIEU RÉSIDENTIEL DE MOYENNE ET HAUTE DENSITÉ : DÉVELOPPEMENT D'UNE APPROCHE INTÉGRÉE ET PARTICIPATIVE : ÉTUDE DE CAS, CORRIDOR DE LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL, UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL.

Annexe A

Fichier pdf intitulé Annexe A.pdf

Nous sommes désolé, nous n'avons pas été capable d'intégrer ce fichier dans le mémoire.

Donc, les lecteurs devront consulter trois fichiers pour avoir une vue d'ensemble de ce texte.

Annexe B

Extrait du mémoire de Ray Mont logistiques présenté à la consultation publique relative à la future cité de la logistique.

5. UN ENVIRONNEMENT SAIN POUR LES TRAVAILLEURS ET LES RÉSIDENTS DU QUARTIER

Le site du terrain de Ray Mont Logistiques est hautement contaminé, et ce depuis plusieurs années. Les études produites à ce jour le démontrent.

Les risques écotoxicologiques suivants ont ainsi mis en évidence :

- Risques de cancer et d'effets chroniques autres que le cancer;
- Risques significatifs pour la faune et la flore;
- Dépassements des critères de résurgence dans les eaux de surface ou infiltration dans les égouts et en aval des cours d'eau.

Ray Mont Logistiques, encadré par le Ministère du Développement Durable, Environnement et lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), prendra les mesures nécessaires pour contrôler les risques identifiés en intégrant des mesures de réhabilitation et de mitigation jugées nécessaires. Il est également suggéré que les terrains vacants des anciens sites industriels à proximité soient réhabilités afin de favoriser un environnement sain, à la fois pour les futurs employés du Pôle de la logistique, mais également pour les résidents.

Annexe C

Les deux cartes et la photographie de la rue Dickson n'ont pas pu être intégrées à ce mémoire. Elles se retrouvent dans le fichier **AnnexeC.pdf** .

Annexe D

Recueil des propositions déposées à l'OCPM

Partie 1 :

Proposition principale

1.1- Création d'un parc nature sur l'ancien site de la CSF.

1.2- Appui au concept général du plan directeur déposé par la Coalition Sauvons le ruisseau Molson et les Amis du parc nature Ruisseau de la Grande-Prairie.

1.3- Intégration du futur parc au projet de la Trame verte et bleue de l'Est de Montréal.

1.4- Le concept d'aménagement du Parc Nature doit favoriser un accroissement de la biodiversité et de la diversification des habitats naturels (ex. habitats du poisson, troncs d'arbres morts), des écosystèmes (boisé, prairie humide, ruisseau, marais. étangs, champs mellifères) et des espèces.

1.5- Mandater la Ville de Montréal et la Ville de Montréal Est à produire respectivement une étude et une analyse portant sur la récupération de certaines friches

industrielles pour les reconvertir en espaces naturels sur leurs propres territoires.

1.6- Améliorer l'accessibilité du Parc par l'aménagement de corridors verts.

1.7- Moratoire

Interdiction immédiate d'abattre tous les arbres sur les terrains visés par le Parc Nature et l'Écoparc industriel Ruisseau de la Grande-Prairie dans le quadrilatère, notamment les propriétés appartenant à différents promoteurs incluant Rosdev (Boisé Steinberg), Ray Mont Logistiques, le MTQ et la Ville de Montréal.

1.8- Protection intégrale et conservation immédiate des espaces verts en périphérie de l'ancien site de la CSF notamment, le Boisé Vimont, le marais de la rue Ontario à l'est de la rue Dickson (Acquisition à très court terme), l'aire de détente pour les patients du Centre de soins prolongés Grâce d'Art.

1.9- Intégration du parc récréatif Saint-Clément au Parc Nature.

1.10- Si Ray Mont logistiques abandonne son projet de plateforme intermodale de transbordement :
Acquisition du terrain appartenant à Gaïa entreprises par la Ville de Montréal pour agrandir le Parc Nature.

Partie 2

2.1- Ouverture du boulevard L'Assomption jusqu'à l'avenue Souigny.

2.2- Aménagement d'un chemin privé réservé aux camions et aux véhicules pour la desserte de la plateforme intermodale de transbordement de Ray Mont Logistiques au sud de la rue Souigny.

2.3- Expropriation par le gouvernement fédéral ou le MTQ des propriétés au sud de la rue Notre-Dame Est entre la rue Dickson et le viaduc du CN.

2.4- Construction d'une bretelle réservée seulement aux camions portes conteneurs (CPC) desservant le port de Montréal dans l'emprise expropriée.

2.5- Installation d'une nouvelle entrée pour les camions (CPC) dans l'axe de la rue Sicard et aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection des rues Sicard et Notre-Dame Est.

2.6- Réaménagement par le MTQ et la Ville de Montréal de la rue Dickson en intégrant deux voies réservées aux camions (CPC) dans l'emprise actuelle, rejoignant la nouvelle bretelle du port (Dickson et au sud de Notre-Dame Est).

2.7- Relocalisation de la cour de triage du CN sur le terrain de l'écoparc industriel dans une taille réduite.

2.8- Maintien du viaduc du CN au dessus de la rue Notre-Dame Est ainsi que de l'unique voie ferrée destinée au port

de Montréal et de l'antenne ferroviaire au nord de la rue Hochelaga.

2.9- Desserte par une navette de transport collectif des établissements industriels, des commerces en gros en bordure de la rue Dickson et de la future plateforme intermodale de transbordement.

2.10- Démolition de l'incinérateur Dickson et décontamination des sols contaminés de ce site et des terrains utilisés par l'Éco-centre.

2.11- Déménagement de l'Éco-Centre et du service des travaux publics de l'arrondissement MHM sur le terrain au sud de l'entrepôt Molson sur la face ouest de la rue Dickson à quelques dizaines de mètres du site actuel.

2.12- Construction du poste Hochelaga d'Hydro-Québec sur les anciens terrains de l'incinérateur Dickson, de l'Éco-Centre et du Service des travaux publics de l'arrondissement MHM (enclos ou dit Clos Dickson).

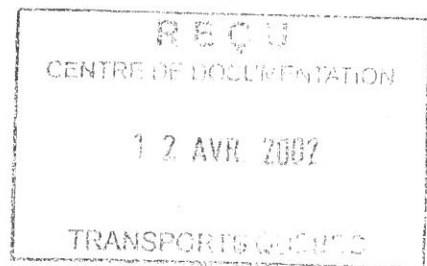
2.13- Installation de stations d'échantillonnage pour mesurer la qualité de l'air.

2.14- Interventions prioritaires pour diminuer l'exposition au bruit pour les résidents de la rue Dickson et du quartier Guybourg.

2.15- Aménagement paysager de qualité des installations dans l'écoparc industriel Ruisseau de la Grande-Prairie; sur la façade est de la rue Dickson et de la rue Ontario dans le quartier Guybourg.

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DÉPOSÉE AU MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT**

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME



Québec 

Ministère
des Transports Direction de l'Île-de-Montréal

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DÉPOSÉE AU MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT**

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME



**INVENTAIRE DES TERRAINS
POTENTIELLEMENT CONTAMINÉS**

ROCHE

690195

Québec 

Ministère
des Transports

Direction de l'Île-de-Montréal

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DÉPOSÉE AU MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT**

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

**INVENTAIRE DES TERRAINS
POTENTIELLEMENT CONTAMINÉS**

SEPTEMBRE 2001

CANQ
TR
MOD
IM
105

ROCHE

N/Réf. : 22119-003

1155, rue University bur. 901
Montréal (Québec) H3B 3A7
Téléphone :
(514) 393-9110
Télécopieur :
(514) 393-1511

SITES POTENTIELLEMENT CONTAMINÉS

La contamination des sols et de l'eau souterraine peut constituer une forte contrainte à tout projet d'aménagement ou de réaménagement d'infrastructure linéaire. En effet, la présence de sites potentiellement contaminés pourra éventuellement occasionner des problèmes environnementaux et occasionner des frais supplémentaires pour la réalisation des travaux de la rue Notre-Dame. À cet effet, il est donc essentiel d'évaluer l'état (qualité) des sols et de l'eau (surface et souterraine) des terrains localisés à l'intérieur ou à proximité du corridor dans lequel le projet s'inscrit.

Suite à une analyse détaillée des photographies aériennes disponibles (1996, 1970-71, 1950 et 1930), suite à la consultation de plans multidates (1990, 1977-80, 1905 et 1936) d'utilisation du sol de la Ville de Montréal (Service de l'habitation et de l'urbanisme) et suite à une visite de terrain, nous avons dressé un tableau exhaustif et réalisé des cartes des sites où des sources potentielles de contamination des sols et de l'eau souterraine pouvant être rencontrées. Le tableau et les cartes, en annexe du présent document, présentent les sites potentiellement contaminés situés dans l'emprise du ministère des Transports. Cette compilation, faite à des fins de dépistage et/ou d'investigation, sert surtout à orienter et à déterminer le choix des sites à caractériser (échantillonner) de façon préliminaire.

Le(s) type(s) de contaminant pressenti(s) ou présagé(s) et indiqué(s) dans ce tableau ne constitue(nt) pas une assurance qu'il n'y a pas d'autres types de contaminant potentiellement présents sur les sites répertoriés. Cette information n'est donnée qu'à titre indicatif et des analyses couvrant de larges éventails de contaminants peuvent, en cas de doute, être effectuées sur les sols et les eaux souterraines de ces sites. Étant donné l'importance des enjeux environnementaux et des enjeux financiers (coûts) liés à la présence de sites potentiellement contaminés dans le corridor étudié, une caractérisation préliminaire de ces sites devrait être réalisée afin d'infirmer ou de confirmer la présence de contamination et, le cas échéant, le ou les types de contaminant présents.

Lorsque la contamination d'un site aura été confirmée par une caractérisation préliminaire, une caractérisation détaillée du site devrait être réalisée dans le but de préciser l'étendue et la profondeur de la contamination et ce, afin d'assurer une gestion adéquate des sols et des eaux contaminés conforme à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, et afin d'évaluer, de la façon la plus précise possible, les coûts inhérents à la réhabilitation de ce site.

Les analyses chimiques des sols et des eaux (de surface et souterraines) devront donc couvrir un large éventail de contaminants et porter sur des paramètres de dépistage de composés ou substances simples et complexes. Une attention particulière devra être portée sur la recherche de contaminants de types hydrocarbures pétroliers (C10-C50), BTEX (essence), BPC, HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), HAM (hydrocarbures aromatiques monocycliques) métaux lourds, substances toxiques et matières dangereuses.

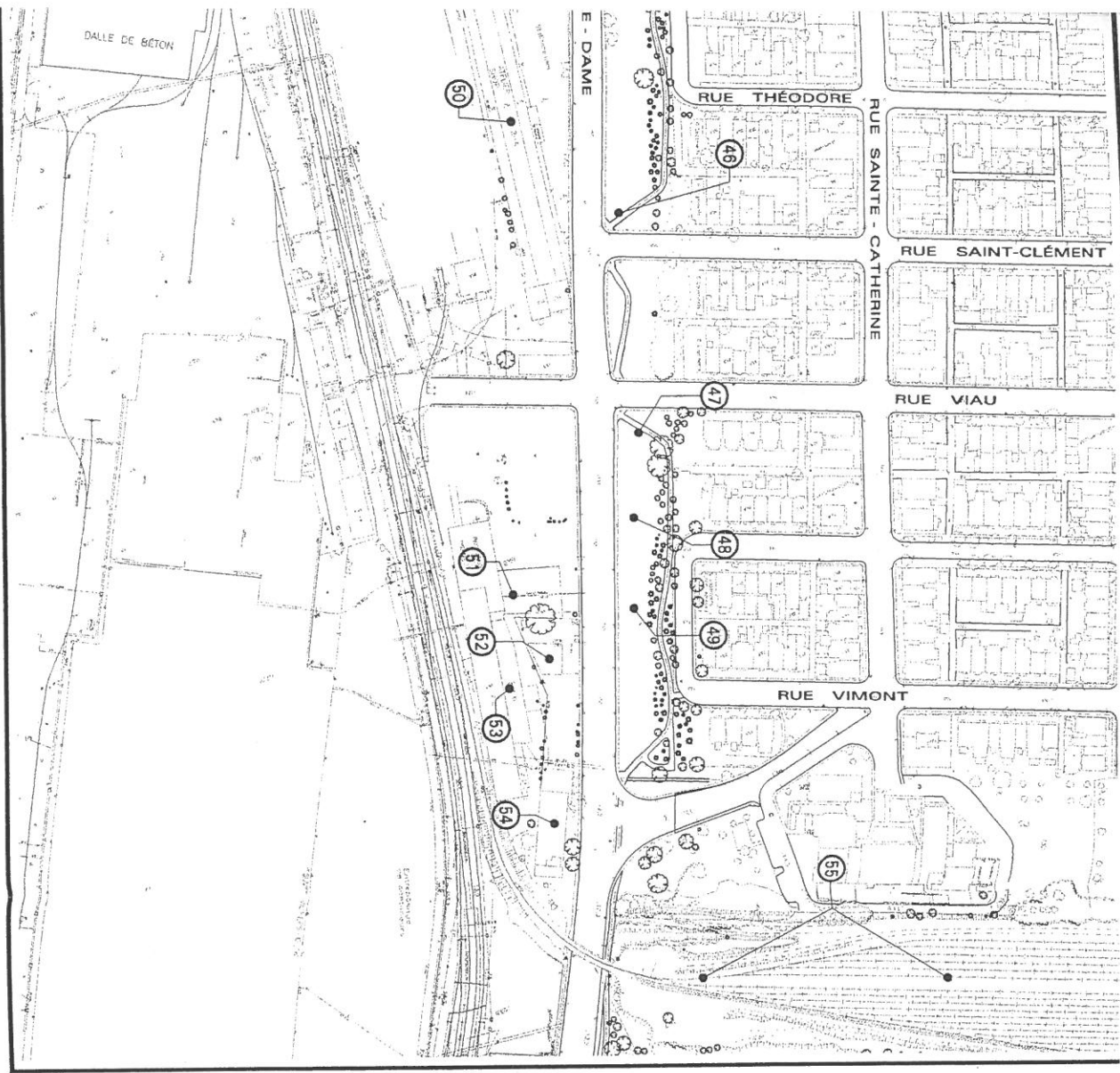
Site n°	Utilisation du terrain A : actuelle (1999) B : passée (1996, 1970-71, 1950 et 1930)	Type d'activité ou élément(s) présentant un risque	Type de contaminant potentiellement présent ou paramètres à analyser
54	A : - Immeuble délabré (bâtiment démolli) B : - Foyer Notre-Dame du Rosaire (fermé) (1996) - Vickers Building (1970-71) - Idem (1950) - Idem (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (huile à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)
55	A : - Gare de Triage Longue-Pointe B : - Gare de Triage Longue-Pointe (1996) - Idem (1970-71) - Canadian National Railways, Longue-Pointe Yard (1950) - Idem (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel et huile à chauffage) - Fuites probables ou déversements accidentels de produits de toutes sortes provenant des wagons citernes stationnés dans la cour de triage - Présence probable de scories et de mâchefer sous les rails - Dormants traités contre la pourriture	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - Métaux + Hg, S et As - HHT - Glycol - HAM - BPC - Créosote et pentachlorophénol - Autres contaminants tels que pesticides et produits chimiques (selon présomption de présence)
56	A : - Canadian Steel Foundries Ltd. (quelques bâtiments démolis) B : - Canadian Steel Foundries Ltd. (Atchison Casting), Division Hawker Siderly (1996) - Canadian Car and Foundry Co. (occupe plus d'espace) (1970-71) - Idem (1950) - Idem (1930)	- Fabrique d'objets et de pièces en acier - Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage), fuites probables ou déversement accidentels - Présence potentielle de scories et de mâchefer - Utilisation de peinture, de solvants et de produits à base d'hydrocarbures pétroliers	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - Métaux + Hg et As - HAM - HHT - Lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)
57	A : - Terrain vacant B : - Démoli à nouveau, terrain vacant (1996) - Démoli et déménagé à 40 mètres plus à l'ouest (1970-71) - Bureau de la Gare (Yard office) (1950) - Idem (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (huile à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)

Site n°	Utilisation du terrain A: actuelle (1999) B: passée (1996, 1970-71, 1950 et 1930)	Type d'activité ou élément(s) présentant un risque	Type de contaminant potentiellement présent ou paramètres à analyser
58	A : - Terrain vacant B : - Démoli, terrain vacant (1996) - Entrepôt de la Canadian Steel Foundry (1970-71) - Idem (1950) - Idem (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels - Présence potentielle de scories, de mâchefer et de ferraille - Dormants traités	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - Métaux + Hg et As - HAM - Créosote et pentachlorophénol - Lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)
59	A : - Partie gare de triage (remblai) B : - Nettoyé en surface (remblai) (1996) - Tas de ferraille (matière première pour la fonderie) (1970-71) - Ajout de remblai d'origine inconnue (sable de fonderie) (1950) - Mise en place de remblai d'origine inconnue (sable de fonderie) (1930)	- Présence de matériel de remblai potentiellement contaminé (sable de fonderie, scories et mâchefer) - Dormants traités	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - Métaux + Hg et As - HAM - Créosote et pentachlorophénol - Test de lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)
60	A : - Terrain vacant B : - Démoli, terrain vacant (1996) - Entrepôt de la Canadian Steel Foundries (1970-71) - Idem (1950) - Terrain naturel, vacant (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage), fuites probables ou déversement accidentels - Présence potentielle de scories, de mâchefer et de ferraille - Dormants traités	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - Métaux + Hg et As - HAM - Créosote et pentachlorophénol - Lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)
61	A : - Terrain vacant B : - Cour d'entreposage nettoyé en surface, terrain vacant (1996) - Cour d'entreposage de matière première pour fonderie (ferraille) (1970-71) - Mise en place de remblai d'origine inconnue (sable de fonderie) (1950) - Terrain agricole (1930)	- Présence de matériel de remblai potentiellement contaminé (sable de fonderie, scories et mâchefer) - Dormants traités	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - Métaux + Hg et As - HAM - Créosote et pentachlorophénol - Lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)

Site n°	Utilisation du terrain A : actuelle (1999) B : passée (1996, 1970-71, 1950 et 1930)	Type d'activité ou élément(s) présentant un risque	Type de contaminant potentiellement présent ou paramètres à analyser
62	A : - Terrain vacant, partie est du terrain remblayé B : - Entrepôts démolis, terrain vacant (1996) - Steinberg, produits alimentaires plus grande superficie occupée (1970-71) - Steinberg, produits alimentaires (1950) - Idem(1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage) fuites probables ou déversements accidentels - Matériel de remblai de provenance inconnue (morceaux de béton à la surface du terrain)	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - Métaux
63	A : - Terrain vacant, terrain remblayé B : - Cour d'entrepotage Canadian Steel Foundry (1996) - Lit du ruisseau remblayé, cour d'entrepotage Canadian Steel Foundry (1970-71) - Ruisseau, terrain naturel vacant (1950) - Idem (1930)	- Fuites probables ou déversements accidentels de produits de toutes sortes provenant des wagons stationnés dans la cour d'entrepotage - Présence de matériel de remblai potentiellement contaminé (sable de fonderie, scories et mâchefer) - Cour d'entrepotage de matière première (ferraille et charbon) pour la fonderie - Dormants traités	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - métaux + Hg + As - HAM (hydrocarbures aromatiques polycycliques) - Créosote et pentachlorophénol - Test de lixiviation (selon les règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)
64	A : - Terrain vacant (emprise ferroviaire) B : - Terrain vacant (emprise ferroviaire) (1996) - Atlas Asbestos, superficie de terrain agrandie et un bâtiment démolé (1970-71) - Atlas Asbestos (tuyaux de béton d'amiante) (1950) - Terrain naturel vacant (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huiles à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels - Dormants traités - Vidange d'huiles usées - Utilisation de dégraissants, de solvants de liquides réfrigérants - Présence de matériel de remblai potentiellement contaminé et de résidus d'amiante enfouis	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - métaux - HHT (hydrocarbures aliphatiques chlorés volatils) - Glycol (éthylène glycol) - HAM (hydrocarbures aromatiques polycycliques) - BPC - Amiante - Autres contaminants tels que pesticide et produits chimiques (selon présomption de présence)

Site n°	Utilisation du terrain A: actuelle (1999) B: passée (1996, 1970-71, 1950 et 1930)	Type d'activité ou élément(s) présentant un risque	Type de contaminant potentiellement présent ou paramètres à analyser
65	A : - Bretelle d'accès démantelée B : - Bretelle d'accès rue Souligny (1996) - Réservoir enlevé, bretelle d'accès rue Souligny (1970-71) - Présence de 2 réservoirs (contenu inconnu) (1950) - Idem (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers (diesel, essence, huiles à chauffage) ou acide caustique, fuites probables ou déversements accidentels	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - métaux - Caustique (si concentration supérieure au critère du MENV, alors réalisation d'un test de potentiel de génération d'acide) - Autres contaminants tels que pesticide et produits chimiques (selon présomption de présence)
66	A : - Incinérateur Dickson et dépôt de matériaux secs B : - Incinérateur Dickson et dépôt de matériaux secs (1996) - Incinérateur Dickson (1970-71) - Terrain naturel vacant, champ (1950) - Idem (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels - Perte ou vidange d'huiles usées - Utilisation de dégraissants, de solvants de liquides réfrigérants - Brûlage de débris de toutes sortes, présence potentielle de contaminants aéroportés - Présence de matériel de remblai potentiellement contaminé	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - métaux - HAM (hydrocarbures aromatiques polycycliques) - HHT (hydrocarbures aliphatiques chlorés volatils) - Glycol - BPC - Autres contaminants tels que pesticides et produits chimiques (selon présomption de présence)
67	A : - Terrain vacant B : - Entrepôt démolit, ajout de matériel de remblai, terrain vacant (1996) - Entrepôt bâti sur matériel de remblai (1970-71) - Terrain naturel, champ (1950) - Idem (1930)	- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels - Vidange d'huiles usées. Utilisation probable de produits dégraissants, de solvants de liquides réfrigérants - Terrain remblayé avec matériel de remblai de toutes natures et provenances. Lagune de décantation des eaux usées de fonderie. Eaux souterraines potentiellement contaminées - Présence potentielle de ferrailles, de scories, de sable de fonderie et de mâchefer enfouis	- Hydrocarbures pétroliers (C ₁₀ -C ₅₀) - Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX) - Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) - métaux - HAM (hydrocarbures aromatiques polycycliques) - HHT (hydrocarbures aliphatiques chlorés volatils) - BPC - Test de lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses) - Souffre (si concentration supérieure au critère du MENV, alors réalisation d'un test de potentiel de génération d'acide)

Site n°	Utilisation du terrain A : actuelle (1999) B : passée (1996, 1970-71, 1950 et 1930)	Type d'activité ou élément(s) présentant un risque	Type de contaminant potentiellement présent ou paramètres à analyser
68	<p>A : - Terrain vacant</p> <p>B : - Garage et station-service démolis, ajout de matériel de remblai, terrain vacant (1996)</p> <p>- Garage et station-service bâtis sur matériel de remblai (1970-71)</p> <p>- Terrain naturel vacant, champ (1950)</p> <p>- Idem (1930)</p>	<p>- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels</p> <p>- Vidange d'huiles usées. Utilisation probable de produits dégraissants, de solvants de liquides réfrigérants</p> <p>- Terrain remblayé avec matériel de remblai de toutes natures et provenances. Lagune de décantation des eaux usées de fonderie. Eaux souterraines potentiellement contaminées</p> <p>- Présence potentielle de ferrailles, de scories, de sable de fonderie et de mâchefer enfouis</p>	<p>- Hydrocarbures pétroliers (C₁₀-C₅₀)</p> <p>- Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX)</p> <p>- Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)</p> <p>- métaux</p> <p>- HAM (hydrocarbures aromatiques polycycliques)</p> <p>- HHT (hydrocarbures aliphatiques chlorés volatils)</p> <p>- BPC</p> <p>- Test de lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)</p> <p>- Souffre (si concentration supérieure au critère du MENV, alors réalisation d'un test de potentiel de génération d'acide)</p>
69	<p>A - Entrepôt et terrain vacant</p> <p>B : - Entrepôt démolli, ajout de matériel de remblai, terrain vacant (1996)</p> <p>- Deux entrepôts bâtis sur du matériel de remblai (1970-71)</p> <p>- Terrain naturel vacant (1950)</p> <p>- Idem (1930)</p>	<p>- Présence potentielle de réservoirs d'hydrocarbures pétroliers enfouis (diesel, essence, huile à chauffage), fuites probables ou déversements accidentels</p> <p>- Vidange d'huiles usées. Utilisation probable de produits dégraissants, de solvants de liquides réfrigérants</p> <p>- Terrain remblayé avec matériel de remblai de toutes natures et provenances. Lagune de décantation des eaux usées de fonderie à proximité</p> <p>- Présence potentielle de ferrailles, de scories, de sable de fonderie et de mâchefer enfouis</p> <p>- Eaux souterraines potentiellement contaminées</p>	<p>- Hydrocarbures pétroliers (C₁₀-C₅₀)</p> <p>- Benzène, toluène, éthylène et xylène (BTEX)</p> <p>- Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)</p> <p>- métaux</p> <p>- HAM (hydrocarbures aromatiques polycycliques)</p> <p>- HHT (hydrocarbures aliphatiques chlorés volatils)</p> <p>- BPC</p> <p>- Test de lixiviation (selon règlements sur les déchets solides et les matières dangereuses)</p> <p>- Souffre (si concentration supérieure au critère du MENV, alors réalisation d'un test de potentiel de génération d'acide)</p>



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE SITES

- ① Sites potentiellement contaminés
- ⑥⑨ Sites contaminés selon une étude de caractérisation préliminaire

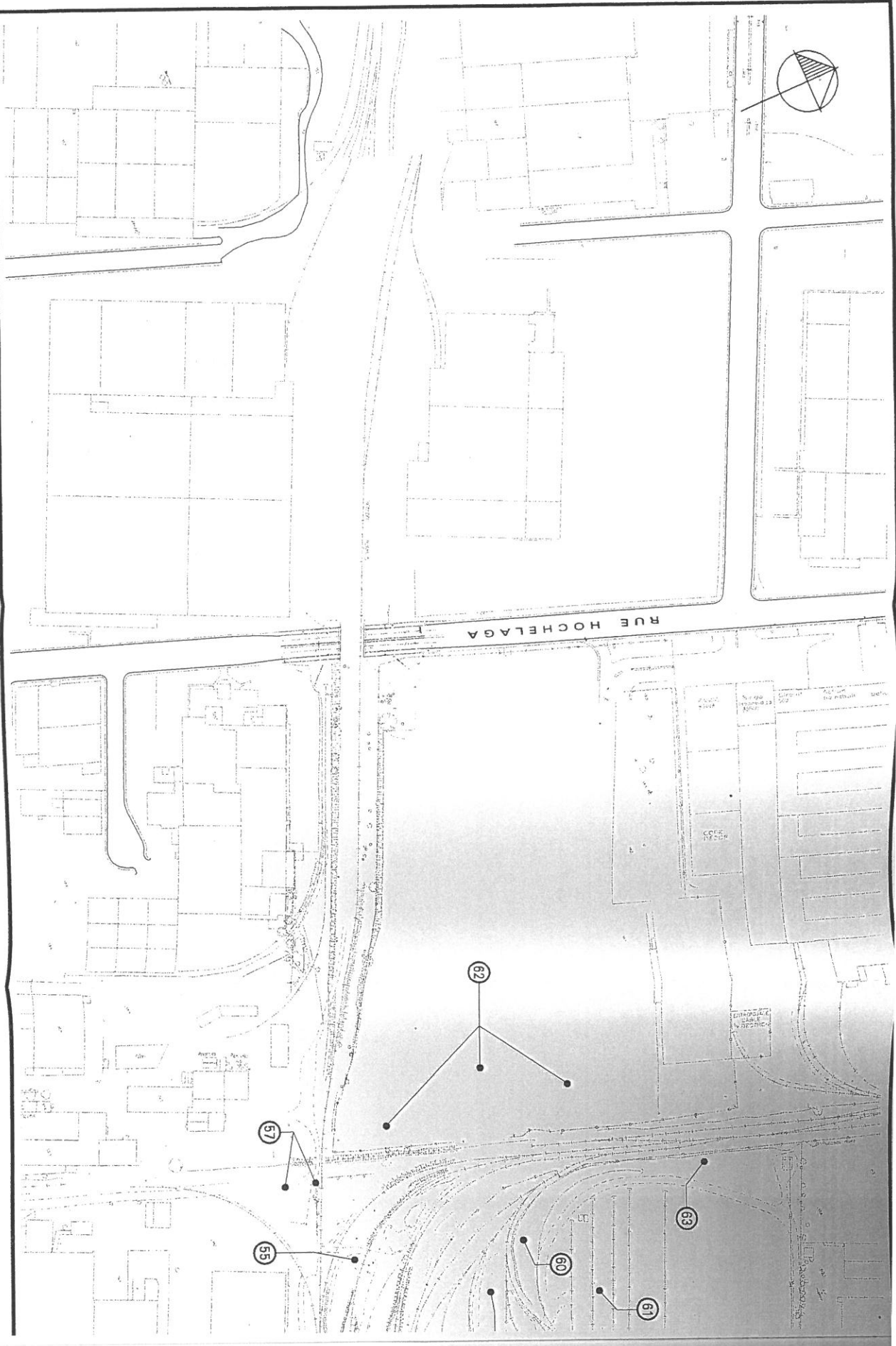
Étude d'impact sur l'environnement
Modernisation de la rue Notre-Dame — Montréal
SITES POTENTIELLEMENT CONTAMINÉS

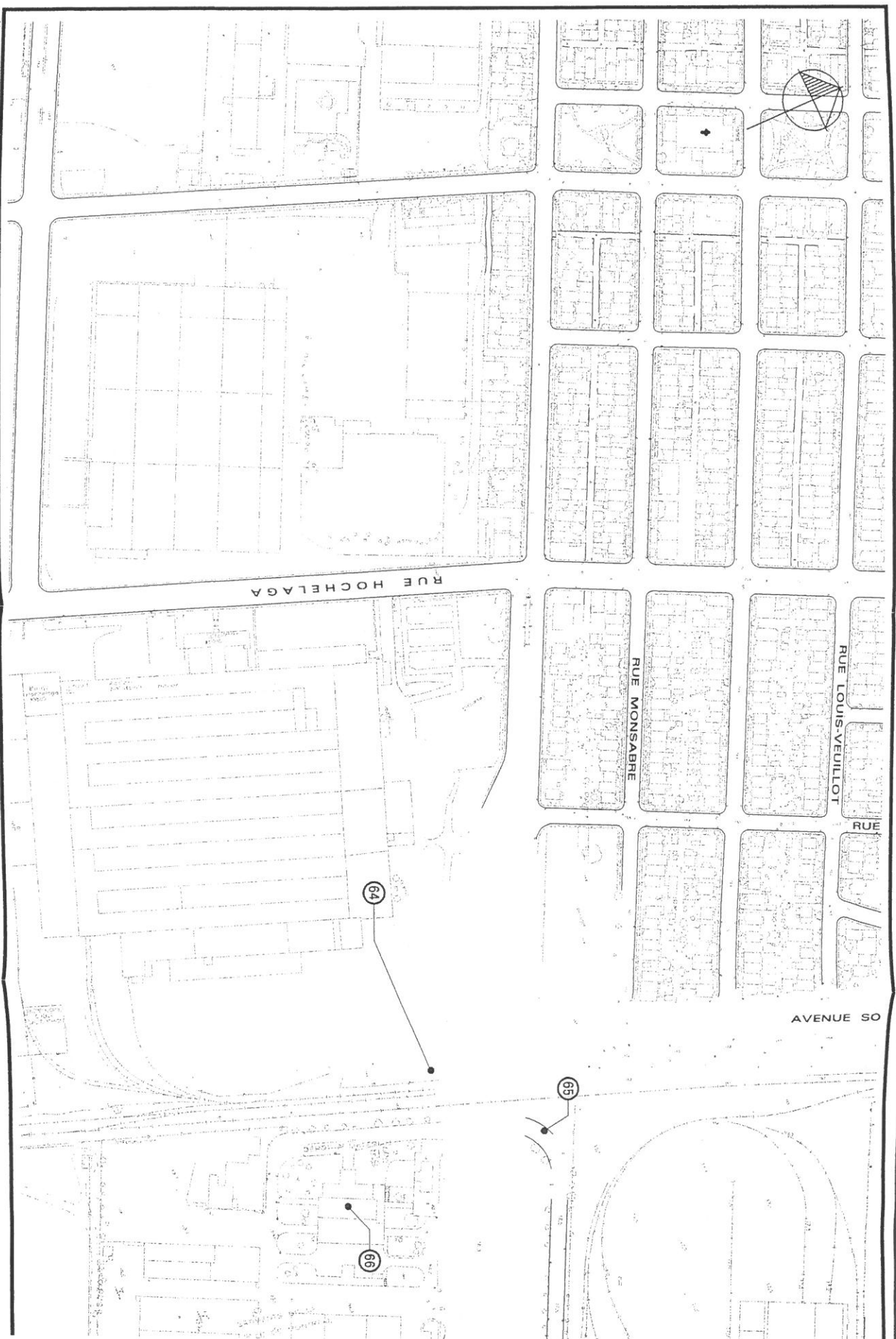
DESSINÉ : N. Cosaut
 APPROUVÉ : D. Garnache

PROJETÉ : D. Gamache
 DATE : 02/02/01

ECHELLE 1 : 2 500
 HOR. 0 25 50 75 100 m
 VERT.







RUE HOCHELAGA

RUE MONSABRE

RUE LOUIS-VEILLLOT

RUE

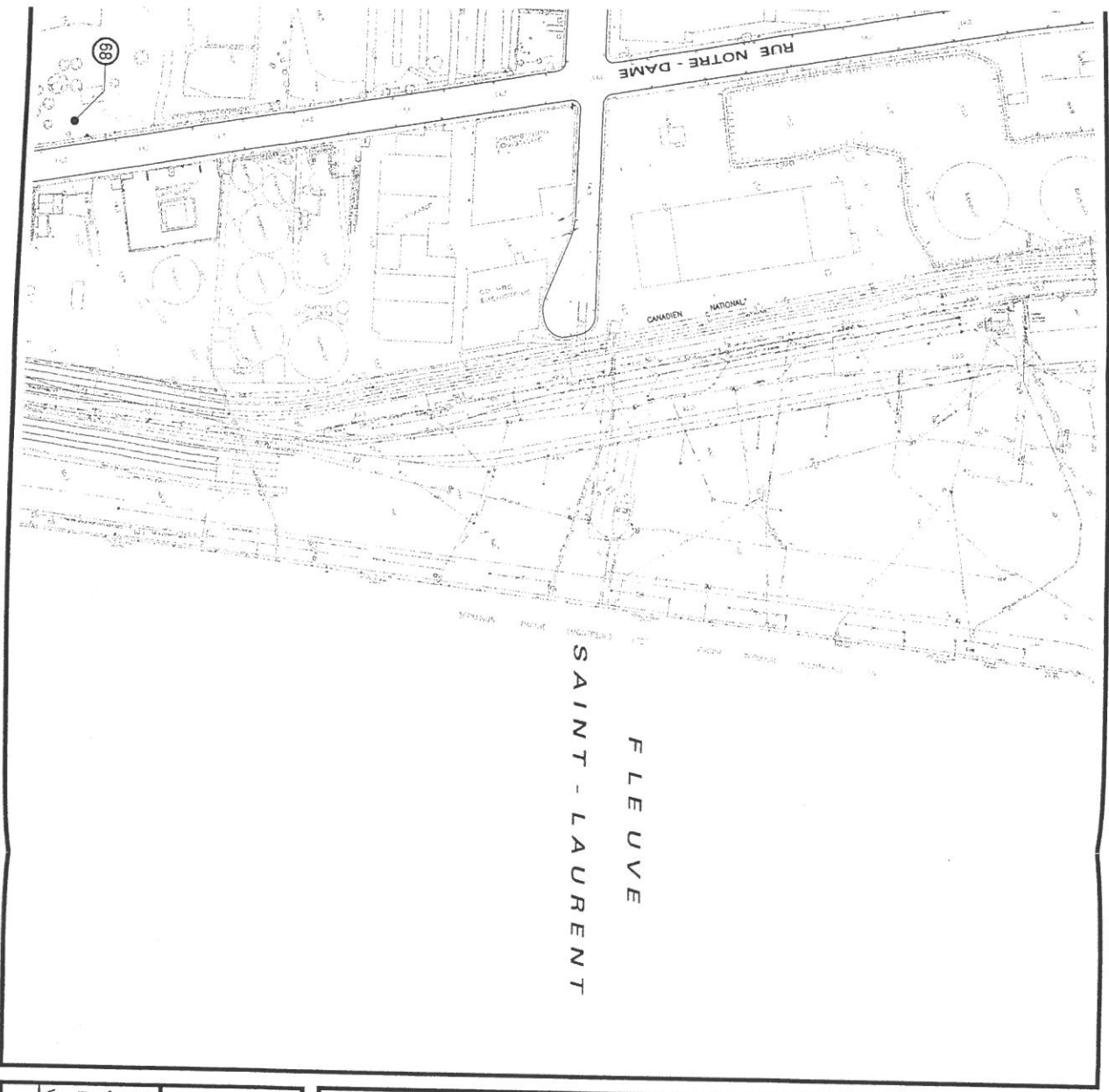
AVENUE SO

64

65

66





Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE SITES

- ① Sites potentiellement contaminés
- ⑥9 Sites contaminés selon une étude de caractérisation préliminaire

Étude d'impact sur l'environnement
 Modernisation de la rue Notre-Dame – Montréal
SITES POTENTIELLEMENT CONTAMINÉS

DESSINÉ : N. Casault
 APPROUVÉ : D. Gamoche

PROJETÉ : D. Gamoche
 DATE : 02/02/01

ÉCHELLE 1 : 2 500
 HOR. 0 25 50 75 100 m
 VERT.

ROCHE

202350001RAFE000301

Google Maps Carte A: Principaux éléments du Parc Nature



Entrée
Hochelaga
Lago

BS

PH

CV, Mas, CTAN

PSC BV

MD

B: Boisé à protéger (1.7)
BS: Boisé Stinberg (1.1)
BV: Boisé Vincent (1.8)
CV: Corridor vert (1.6)

CTAN: Réopération Coordetriage
CN (1.1)

PSC: Parc St-Clément (1.9)

PH: Prairie humide (1.1)

MD: Marais Ontario (1.8)

RMK: Ray Nord (1.10)

Images ©2019 Google, Données cartographiques ©2019 Google 100 m

Google Maps Carte B: Principales interventions pour l'Écoparc industriel

Réaménagement Rue Dickson et Centre



Prologement
Assomption et
Sauligny.

Atténuer les
vibrations
des
Nouvelles
Trigge du CV.

Démolition
des
installations
Poste HQ

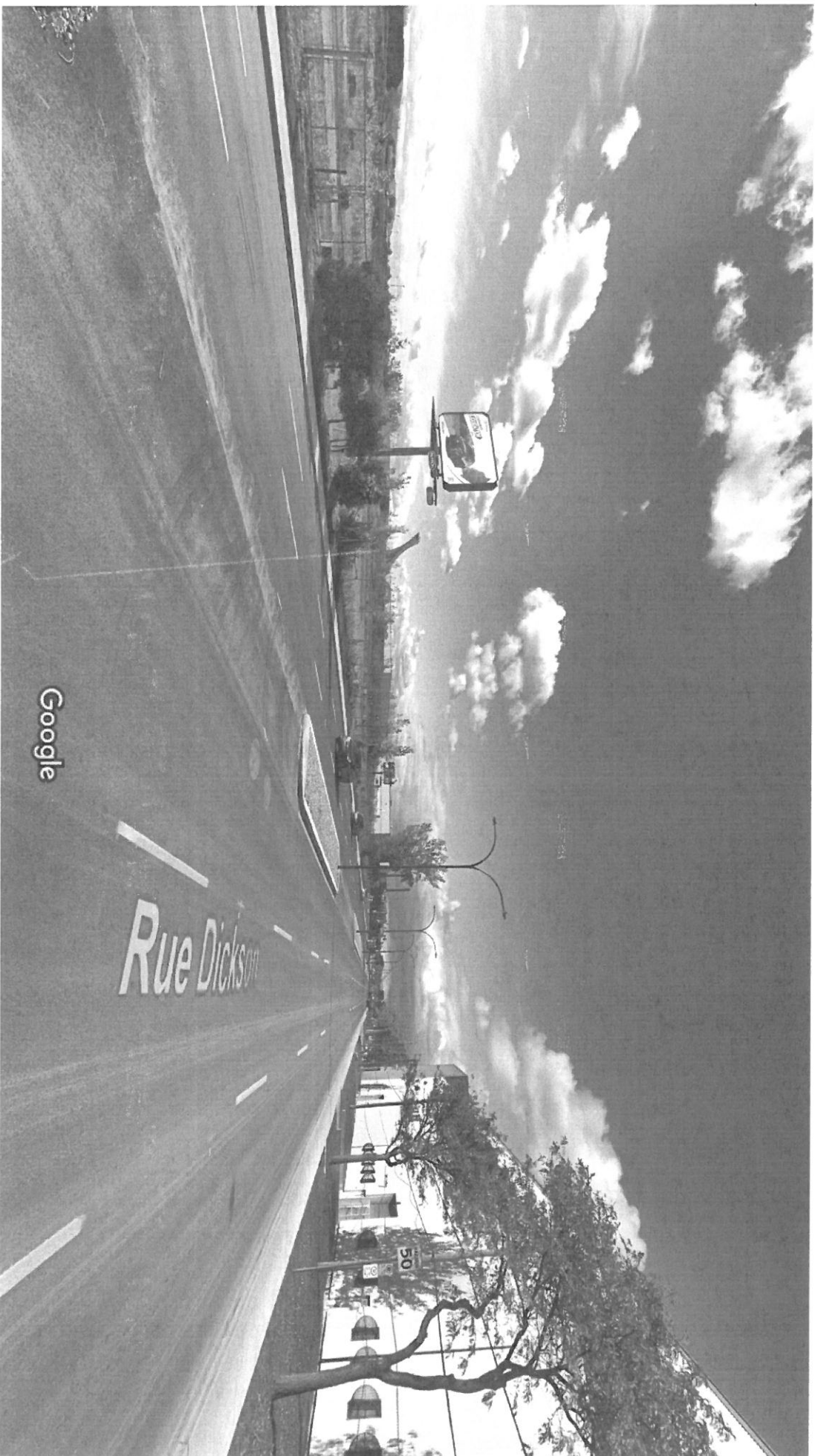
Relocalisation
de l'eco-centre
et de l'entrepôt
Dickson
ville de MT

Bretelle
réservée aux
CPC RATA
MTL

Images ©2019 Google, Données cartographiques ©2019 Google

100 m

Google Maps Rue Dickson



Montréal, Québec



Street View – oct. 2018

Date de l'image : oct. 2018 © 2019 Google