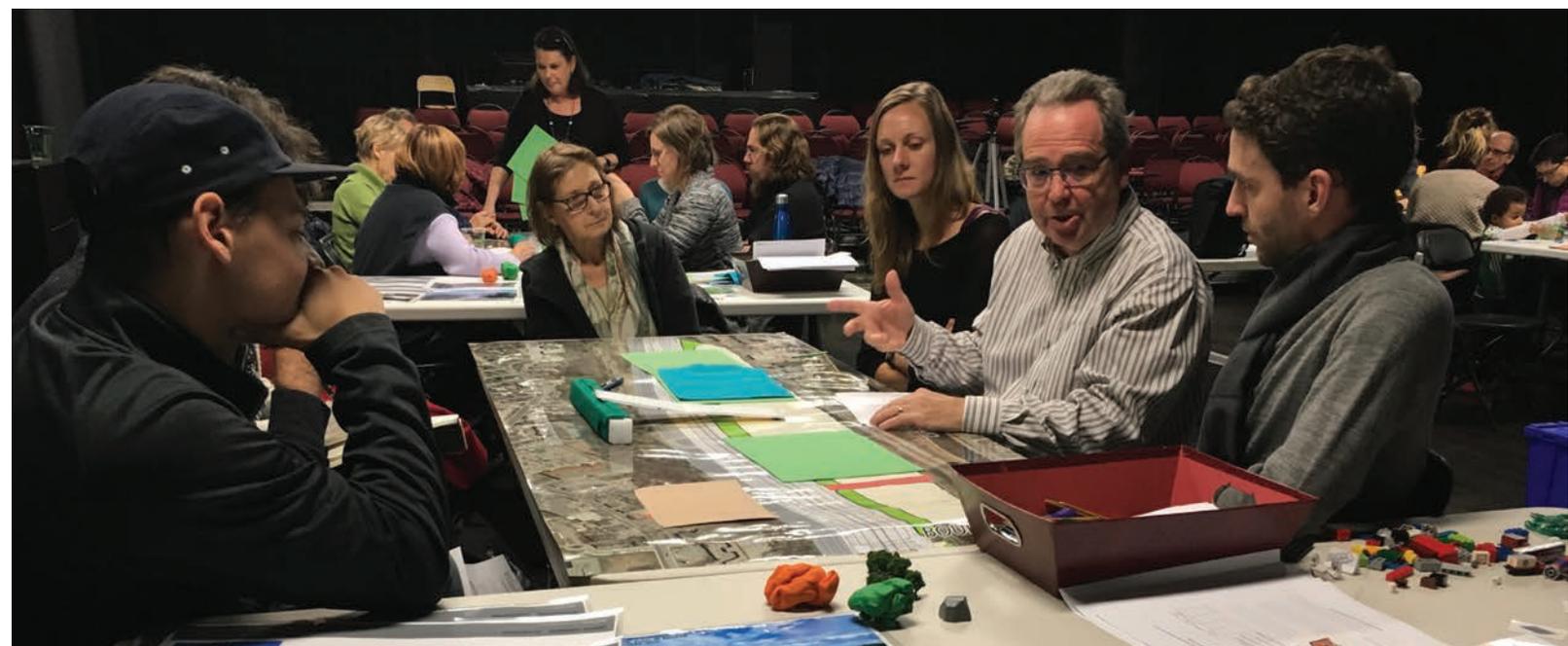




Rapport de consultation publique

UN NOUVEAU PARC-NATURE DANS LA COUR TURCOT





OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

UN NOUVEAU PARC-NATURE DANS LA COUR TURCOT

Rapport de consultation publique

Le 27 mai 2019

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2019

ISBN 978-2-924750-55-1 (imprimé)

ISBN 978-2-924750-56-8 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Montréal, le 27 mai 2019

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Monsieur Benoit Dorais
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur un Nouveau parc-nature dans la cour Turcot

Madame la Mairesse,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la consultation en amont visant à connaître les besoins et les attentes de la population concernant la création et l'aménagement d'un nouveau parc-nature dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.

Ce projet ambitieux, qui vise à transformer un milieu hautement minéralisé et inaccessible à la population, situé à cheval entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, a reçu un large appui de la population. Selon les participants, il offrirait de nombreux bénéfices tout en contribuant à augmenter la superficie d'aires protégées en milieu urbain.

Rappelons que ce projet est situé dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, l'un des dix écoterritoires identifiés par la Ville de Montréal afin de favoriser la conciliation du développement urbain et de la conservation de la nature. Les quelque trente hectares récupérés

par le déplacement des voies autoroutières et ferroviaires de la cour Turcot constituerait le territoire d'implantation de ce nouveau grand parc.

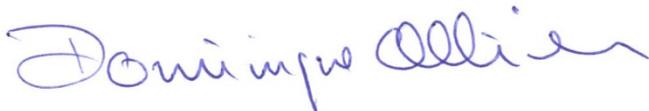
Plus de 300 personnes ont assisté en présentiel aux diverses étapes de la démarche, alors que quelque 1 139 participants ont utilisé les outils virtuels mis à leur disposition. La commission a reçu 61 opinions écrites, dont 26 ont également fait l'objet d'une présentation orale devant la commission.

De l'avis de la commission, le projet proposé reçoit un large assentiment de la population et présente un potentiel intéressant d'incarner l'audace et le savoir-faire montréalais. Mais, pour assurer sa viabilité, il mériterait d'être bonifié. À cet effet, la commission fait une vingtaine de recommandations, dont celle de revoir les limites du territoire d'implantation pour y englober non seulement le nouveau lien nord-sud projeté, mais également la bande verte à proximité du parc ainsi que la falaise Saint-Jacques et le parc Terry-Fox. Une telle modification permettrait à l'ensemble du territoire de jouir d'une protection adéquate. De plus, elle propose des mesures visant à assurer l'appropriation et l'utilisation de ce nouvel équipement et espace vert par les populations riveraines.

L'Office rendra ce rapport public le 10 juin 2019, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Monsieur Éric Alan Caldwell, responsable de l'OCPM
Madame Sue Montgomery, Mairesse de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Monsieur Sylvain Ouellet, responsable du Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| Introduction..... | 1 |
| 1. La création d'un parc-nature, d'un lien nord-sud et d'une entrée de ville | 1 |
| 1.1 Un projet au cœur de la métropole..... | 1 |
| 1.1.1 Un site riche en histoire..... | 1 |
| 1.1.2 Un projet qui émerge du réaménagement du complexe Turcot ... | 2 |
| 1.1.3 Un parc-nature dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques..... | 2 |
| 1.1.4 Le territoire | 5 |
| 1.2 Un projet de parc-nature | 5 |
| 1.3 La démarche de consultation..... | 9 |
| 2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants..... | 13 |
| 2.1 L'accueil du projet..... | 13 |
| 2.2 Un projet en trois volets | 14 |
| 2.2.1 Le parc-nature..... | 14 |
| 2.2.2 Le lien nord-sud | 19 |
| 2.2.3 L'entrée de ville..... | 21 |
| 2.3 Le projet dans son ensemble | 22 |
| 2.3.1 L'intégration et la protection de la falaise Saint-Jacques..... | 22 |
| 2.3.2 Les usages du parc-nature | 23 |
| 2.3.3 Les impacts du parc-nature et du lien nord-sud sur les quartiers environnants | 25 |
| 2.3.4 Une planification axée sur l'appropriation citoyenne | 28 |
| 2.4 Connectivité, accessibilité, mobilité | 30 |
| 2.4.1 La connectivité..... | 30 |
| 2.4.2 L'accessibilité | 33 |
| 2.4.3 La mobilité..... | 34 |
| 3. Les constats et l'analyse de la commission | 37 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.1 | Un projet d’envergure métropolitaine | 37 |
| 3.2 | Une définition à revoir et une vision à définir | 40 |
| 3.2.1 | La falaise Saint-Jacques..... | 40 |
| 3.2.2 | La vision d’un projet de parc élargi..... | 42 |
| 3.3 | Le contexte d’insertion | 43 |
| 3.3.1 | L’écoterritoire de la falaise Saint-Jacques | 43 |
| 3.3.2 | Connectivités environnementales | 45 |
| 3.3.3 | Connectivités de transport | 45 |
| 3.3.4 | Connectivités citoyennes | 46 |
| 3.4 | Le contexte d’aménagement | 47 |
| 3.4.1 | La création d’un nouveau parc | 48 |
| 3.4.2 | Les polluants | 51 |
| 3.4.3 | Les équipements sportifs..... | 53 |
| 3.4.4 | Le lien nord-sud | 53 |
| 3.4.5 | L’entrée de ville..... | 55 |
| 3.5 | Le contexte de la mise en œuvre..... | 57 |
| 3.5.1 | La concertation citoyenne | 57 |
| 3.5.2 | La concertation partenariale | 59 |
| | Conclusion..... | 61 |
| | Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat | 63 |
| | Annexe 2 – La documentation | 67 |
| | Annexe 3 – Les recommandations | 73 |
| | Annexe 4 – Le fond de plan..... | 77 |

Introduction

Le 20 juin 2018, l'Office de consultation publique de Montréal a reçu le mandat du comité exécutif de tenir une consultation « *afin de connaître les besoins et les attentes de la population concernant le développement et l'aménagement d'un grand parc dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques*¹. » Le projet repose sur trois grands éléments, soit l'aménagement d'un parc-nature², la réalisation, en collaboration avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), d'une infrastructure permettant l'implantation d'un lien nord-sud pour les cyclistes et les piétons, ainsi que la création d'une entrée de ville verdoyante, emblématique et innovante³.

Ce mandat de consultation s'inscrit au sein d'une démarche d'amont qui vise à recueillir l'avis de la population avant l'élaboration de la proposition finale d'aménagement. La commission était présidée par Michel Séguin, appuyée de Danielle Landry et Marie Claude Massicotte. Une séance d'information a eu lieu le 25 septembre 2018, suivie d'ateliers créatifs les 20, 25 et 27 octobre. En parallèle, une démarche en ligne s'est déployée sous forme d'un questionnaire et d'opinions en ligne sur thèmes dirigés. Une soirée synthèse des résultats s'est tenue le 1^{er} novembre 2018. Trois séances d'audition des opinions ont eu lieu les 19 et 20 novembre suivant.

Ce rapport rend compte de la consultation et de l'analyse de la commission. Le premier chapitre décrit le projet de parc et le contexte dans lequel il s'inscrit. Le deuxième chapitre fait état de la démarche de la consultation et des opinions qui ont été exprimées lors des diverses activités de consultation. Enfin, le troisième et dernier chapitre présente l'analyse et les recommandations de la commission.

¹ Ville de Montréal, doc. 1.3, p. 1

² Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 1

³ Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 1 et 2



1. La création d'un parc-nature, d'un lien nord-sud et d'une entrée de ville dans l'ancienne cour Turcot

1.1 Un projet au cœur de la métropole

1.1.1 Un site riche en histoire

Le secteur couvert par le projet de parc-nature, soit l'espace libéré par l'ancienne cour de triage Turcot, fait partie intégrante de l'histoire de Montréal. Cet espace, situé au sud de la falaise Saint-Jacques, fut occupé successivement par le lac Saint-Pierre, par une gare de triage et par l'autoroute 20⁴.

Les cartes élaborées par les premiers colons montrent que « *la plus grande étendue d'eau sur l'île de Montréal* » se trouvait sur le site du parc proposé⁵. Dénommé lac Saint-Pierre, cette étendue d'eau s'est asséchée au fil du temps. Ses vestiges seraient aujourd'hui canalisés en égout collecteur nommé « collecteur Saint-Pierre » et en dépôts de tourbe compactée atteignant jusqu'à six mètres de profondeur sous les remblais⁶.

Suite à l'assèchement du lac Saint-Pierre, l'espace au pied de la falaise Saint-Jacques s'est transformé en berceau de l'industrialisation à Montréal. Des activités ferroviaires s'y sont développées à partir de 1847.

Dans les années 1980, la Ville de Montréal achète du Canadien National (CN) une partie des terrains du talus de la falaise Saint-Jacques pour fins de parc. C'est également à cette époque qu'elle aménage le parc Terry-Fox et installe une clôture sur 2 km dans le haut de la falaise pour la protéger des déversements. Elle procède aussi à des travaux de stabilisation et de végétalisation de la falaise⁷.

En 2003, le gouvernement du Québec fait l'acquisition de la gare de triage afin d'utiliser ces terrains pour le réaménagement de l'échangeur Turcot⁸. Il est à noter que le ministère du Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) est encore aujourd'hui propriétaire des terrains. La Ville de Montréal prévoit en faire éventuellement l'acquisition⁹.

⁴ Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 26

⁵ Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 9

⁶ Également nommé « dépôt meuble ». Source : Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 12

⁷ Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 18

⁸ Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 10

⁹ Claudine Deschênes, doc. 6.1, L. 830

1.1.2 Un projet qui émerge du réaménagement du complexe Turcot

Le projet de réaménagement de l'échangeur Turcot, dont les coûts sont estimés à 3 700 000 000\$¹⁰, comprend l'aménagement d'une bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques¹¹, ainsi que le réaménagement de certains tronçons de la rue Notre-Dame situés entre le futur parc et le canal de Lachine. Ces travaux devraient être réalisés par la Ville de Montréal une fois le réaménagement de l'échangeur terminé¹². L'ajout d'une piste cyclable ainsi que de nouveaux arrêts de bus y sont prévus¹³. L'horizon pour le réaménagement de la rue Notre-Dame se situe entre 2022-2024 selon les renseignements fournis en séance d'information¹⁴.

D'une superficie de 9,7 hectares, la bande verte sera munie d'une piste multifonctionnelle, d'espaces de verdure et de milieux humides¹⁵. Elle comprendra deux placettes d'accueil aux extrémités est et ouest qui en marqueront les points d'accès¹⁶. Le MTMDET prévoit également des espaces pour accueillir des fondations ou des appuis réservés à la construction d'un lien nord-sud cycliste et piétonnier¹⁷. Le début des travaux d'aménagement était prévu pour 2019¹⁸.

À la suite du réaménagement de l'échangeur Turcot, un espace de 43 ha situé entre l'autoroute 20 et la rue Notre-Dame, sera libéré¹⁹. Le Service des grands parcs, du verdissage et du Mont-Royal (SGPVMR) souhaite récupérer ce terrain afin d'y créer un parc-nature d'une trentaine d'hectares²⁰. Il s'agit d'un des volets du projet soumis à la consultation publique.

La Ville de Montréal croit que l'aménagement d'un parc-nature pourrait contribuer à contrer les effets de la pollution sur les arrondissements limitrophes. Ce nouveau parc permettrait, entre autres, d'augmenter la biodiversité, d'améliorer la qualité de l'air, d'améliorer la gestion des eaux pluviales, de créer une nouvelle canopée et de réduire les îlots de chaleur²¹.

1.1.3 Un parc-nature dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

En 2004, la Ville de Montréal a identifié, à l'aide de sa Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (PPMVMN), dix écoterritoires. « Ce sont de larges territoires regroupant des aires protégées existantes (grands parcs, réserves naturelles, etc.) ainsi que des espaces naturels

¹⁰ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, <https://www.turcot.transports.gouv.qc.ca/>, onglet « coûts »

¹¹ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, doc. 4.2.2, p. 2

¹² Claudine Deschênes, doc. 6.1, p. 9, L. 265-270

¹³ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 4

¹⁴ Claudine Deschênes, doc. 6.1, L. 840 à 855

¹⁵ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, doc. 4.2.2, p. 2

¹⁶ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 8

¹⁷ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, doc. 4.2.4, p. 5

¹⁸ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, doc. 4.2.1, p. 10

¹⁹ Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 1

²⁰ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 1

²¹ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 4

encore à protéger et à mettre en valeur²². » Ceux-ci furent retenus en raison de leur biodiversité et du potentiel qu'ils offrent afin de créer de nouvelles aires protégées²³.

Par définition, un écoterritoire n'est pas en soi un territoire protégé, mais bien une zone qui « *comprend des espaces naturels d'au moins 15 ha dont la protection a été jugée prioritaire*²⁴ ». Lorsqu'un projet est entrepris à l'intérieur des limites d'un écoterritoire, la protection des milieux naturels qui s'y trouvent doit être prise en compte. L'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques est composé de la falaise Saint-Jacques, de l'ancienne cour Turcot et des voies de transport qui le traversent d'est en ouest. Il est délimité au nord par la rue Saint-Jacques dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et au sud par le canal de Lachine dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

Depuis 2004, la falaise Saint-Jacques est inscrite au répertoire des aires protégées en fonction de la PPMVMN. Elle contribue déjà au 5,8 % d'aires protégées sur le territoire terrestre de l'agglomération. Depuis l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération en 2015, la cible de superficie terrestre des aires protégées à atteindre a été augmentée à 10 %. La création d'un parc-nature permettrait de contribuer à l'atteinte de cette nouvelle cible²⁵.

Plusieurs mesures ont été identifiées par la Ville de Montréal afin de protéger et de mettre en valeur l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Par exemple, en 2014, le SGPVMR a réalisé un plan de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques comprenant une série d'initiatives, dont l'aménagement d'une entrée attrayante sur la rue Saint-Jacques, ainsi qu'un sentier piétonnier reliant le haut et le bas de la falaise²⁶. La création de nouveaux points de vue, le reverdissement du haut de la falaise et un aménagement à des fins de stabilisation de la falaise sont également prévus²⁷.

²² Ville de Montréal, doc. 3.5, p. 13

²³ Ville de Montréal, doc. 3.5, p. 3

²⁴ Ville de Montréal, Service des grands parcs du verdissement et du Mont-Royal, « Écoterritoires », http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,105171573&_dad=portal&_schema=PORTAL (page consultée le 8 janvier 2019)

²⁵ Réponses de la Ville de Montréal aux questions de la commission, doc. 5.2.2, p. 1, Q. 2

²⁶ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 7 et Ville de Montréal, doc. 3.2

²⁷ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 7

Figure 1 : Limites de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques



Source : Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 12

Bien que la réglementation prévoit actuellement une interdiction « *de toute opération de remblai ou de déblai, ainsi que toute construction autre qu'une clôture, sur une bande de 5 mètres mesurée à partir du talus*²⁸ », la falaise Saint-Jacques présente un dénivelé de 30 mètres et une inclinaison d'environ 40 degrés²⁹; sa stabilité est considérée comme précaire³⁰. Elle est aussi sujette, depuis plusieurs décennies, à des déversements illégaux de déchets du haut de la falaise³¹.

Le réseau des parcs-nature de Montréal

Le réseau des parcs-nature de Montréal représente un « *vaste réseau d'aires naturelles protégées réparties sur le territoire*³² » permettant aux amateurs de plein air de jouir de la nature sans avoir à quitter l'île de Montréal. « *Ces grands parcs se distinguent par la richesse de leurs milieux naturels protégés, par la diversité de leurs écosystèmes et de leurs paysages, et même dans le cas de certains d'entre eux, par leur passé historique*³³. » Les usagers peuvent y participer à plusieurs activités d'éducation et de contemplation de la nature. Ils peuvent aussi y pratiquer le vélo, la marche, la raquette et le ski de fond.

Le projet d'aménagement d'un nouveau parc-nature dans l'ancienne cour de triage Turcot viendrait donc bonifier l'offre du réseau des parcs-nature existants.

²⁸ Ville de Montréal, doc. 5.2.1, p. 8

²⁹ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 6

³⁰ Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 9

³¹ Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 18

³² Ville de Montréal, doc. 4.10 (consultée le 25 février 2019)

³³ Ville de Montréal, doc. 4.10 (consultée le 31 janvier 2019)

1.1.4 Le territoire

Le contexte géomorphologique

La géomorphologie de l'île de Montréal est dominée par deux éléments principaux, soit le mont Royal et les terrasses marines qui suivent l'axe du fleuve Saint-Laurent³⁴. Les rues Notre-Dame et Sherbrooke longent la crête de deux terrasses et sont depuis très longtemps associées au développement de la ville³⁵. Située au nord du futur parc proposé, la falaise Saint-Jacques marque le paysage de l'ouest de Montréal en agissant comme une barrière naturelle entre les quartiers du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Les délimitations territoriales

Le projet de parc-nature prendrait ancrage dans un terrain segmenté entre plusieurs arrondissements, paliers de gouvernements et institutions privées. En effet, on retrouve l'arrondissement du Sud-Ouest au sud du parc et l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce au nord. L'autoroute 20, ainsi que la bande verte qui, pour leur part, sont sous l'autorité du gouvernement provincial, borderont le futur parc au nord. Les abords du canal de Lachine avec lequel le lien nord-sud serait connecté se trouvent au sud du parc et appartiennent au gouvernement fédéral. Les chemins ferroviaires qui longent l'autoroute appartiennent, quant à eux, au CN.

Comme mentionné précédemment, le projet de parc viendrait se connecter à la piste cyclable du *Lieu historique national du Canal-de-Lachine* de Parcs Canada³⁶. En 2018, l'agence fédérale a publié une mise à jour de son plan directeur visant à permettre au canal de Lachine de mieux se positionner dans « *l'offre touristique et culturelle de Montréal*³⁷ ». Ce nouveau plan directeur permet d'envisager des partenariats avec les instances municipales, dont la création d'une table de concertation. De plus, le plan directeur mise sur une programmation quatre saisons, incluant un concept hivernal dès 2022³⁸.

1.2 Un projet de parc-nature

Le projet soumis à la consultation par la Ville de Montréal comporte trois volets. Le premier étant l'aménagement d'un parc-nature de 30 hectares situé dans l'ancienne cour Turcot. Le deuxième, consiste en l'aménagement, en collaboration avec le MTMDET, d'un lien nord-sud pédestre et cyclable. Puis finalement, le troisième volet propose la mise en place d'une entrée de ville marquant de manière significative le paysage de la métropole.

³⁴ Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 5

³⁵ Ville de Montréal, doc. 3.3, p. 5

³⁶ Parcs Canada, doc. 4.3

³⁷ Parcs Canada, doc. 4.3, p. vii

³⁸ Parcs Canada, doc. 4.3, objectif 2.5

Figure 2 : Territoire visé par le futur parc-nature



Source : Ville de Montréal, doc. 3.7, p. 18

Avec ces trois volets, la Ville de Montréal souhaite atteindre cinq objectifs³⁹ :

1. Augmenter la superficie des aires protégées en milieu urbain.
2. Bonifier le réseau de parcs et d'espaces verts.
3. Implanter des infrastructures favorisant les déplacements actifs, sécuritaires et confortables et qui améliorent l'accès à la falaise Saint-Jacques et au canal de Lachine.
4. Marquer de manière distinctive l'entrée de la métropole.
5. Encourager la revitalisation des quartiers avoisinant le futur parc.

Voici quelques détails supplémentaires concernant les trois volets du projet proposé.

Le parc-nature

La Ville souhaite que le nouveau parc-nature se qualifie comme aire naturelle protégée pour contribuer à l'atteinte de la cible de 10 % fixée par le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal⁴⁰. Afin de pouvoir contribuer à l'atteinte du 10 %, une aire protégée doit être dotée d'un zonage dit de « conservation » pour la soustraire à de possibles usages incompatibles avec la protection des milieux naturels. De plus, un minimum de 75 % de la superficie du parc-nature doit être à prédominance naturelle et gérée de façon écologique⁴¹.

L'aménagement serait principalement composé d'un écosystème diversifié incluant boisés, milieux humides et prairies. Les zones humides devraient viser à collecter la totalité des eaux de

³⁹ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 3

⁴⁰ Agglomération de Montréal, doc. 4.13, p. 84

⁴¹ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 1

pluie et être aménagées, notamment sous forme de noues⁴². Un rappel de l'ancien lac à la Loutre et de l'ancienne rivière Saint-Pierre, qui étaient autrefois situés sur ces lieux, est également proposé⁴³.

L'aménagement d'une piste cyclable et de sentiers pédestres serait prévu afin de favoriser la découverte de la nature. Ces sentiers pourraient être combinés à un parcours d'interprétation du patrimoine naturel, industriel et historique⁴⁴. La Ville envisage également la possibilité de doter le parc d'une programmation quatre saisons favorisant la pratique de sports hivernaux⁴⁵.

Une zone tampon de 70 mètres serait également aménagée par le MTMDET sur la partie longeant l'autoroute 20⁴⁶. Cette zone devrait être aménagée avec les sols excédentaires provenant du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot afin d'y créer des modulations qui permettraient de réduire la présence visuelle et sonore de l'autoroute 20. Ces modulations devraient être d'une hauteur d'environ cinq mètres⁴⁷. La Ville indique que le niveau de contamination des sols pour l'ensemble du projet devrait être compatible avec un usage « parc »⁴⁸.

Le parc-nature serait également traversé dans l'axe nord-sud par une rue connectée à la bretelle d'accès de l'autoroute 20 en direction est. Elle rejoindrait également la rue Notre-Dame au sud. Le débit véhiculaire y serait estimé à 464 véhicules/heure en avant-midi et à 773 véhicules/heure en après-midi⁴⁹.

Le lien nord-sud

Le projet présenté par la Ville de Montréal comprend un lien nord-sud pour les piétons et les cyclistes qui permettrait, à partir de la crête de la falaise Saint-Jacques, d'atteindre la bande verte et de franchir l'autoroute 20 ainsi que les voies du CN pour accéder au nouveau parc dans l'ancienne gare de triage Turcot. Le lien serait en connexion avec les abords du canal de Lachine. La Ville de Montréal souhaite ainsi favoriser les déplacements actifs et améliorer les accès entre les arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest⁵⁰.

En parallèle à la présente consultation, la Ville a annoncé lors de la séance d'information du 25 septembre qu'elle a lancé, en collaboration avec le MTMDET, une étude de faisabilité technique et financière du lien nord-sud⁵¹. Cette étude devrait évaluer des scénarios qui intégreraient les

⁴² Claudine Deschênes, doc. 6.1, L. 335-340; Ville de Montréal, doc. 3.7, p. 25

⁴³ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 7

⁴⁴ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 10

⁴⁵ Ville de Montréal, doc. 5.2.1, p. 5, doc. 3.1, p. 10

⁴⁶ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 2

⁴⁷ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 2 et p. 4

⁴⁸ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 3 et doc. 3.7, p. 26

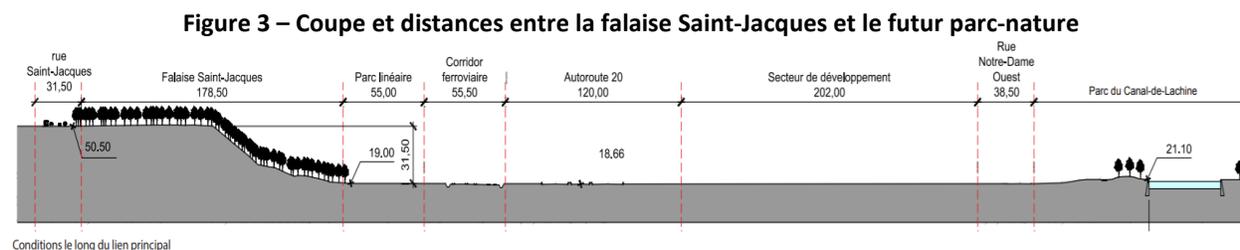
⁴⁹ Ville de Montréal, doc. 5.2.1, p. 3

⁵⁰ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 2

⁵¹ Ville de Montréal, doc. 5.2.1, p. 1 et doc. 6.1, L. 1125

principaux enjeux de faisabilité, tels que la capacité portante des sols, l'escarpement et la stabilité de la falaise Saint-Jacques pour soutenir ce type d'infrastructure.

La figure ci-dessous illustre la coupe et les distances entre la falaise Saint-Jacques et l'éventuel parc-nature.



Source : Ville de Montréal, doc. 3.7, p. 30 et doc. 3.2, p. 18

En juin 2018, une réserve foncière a été décrétée au sud de la rue Saint-Jacques, aux abords de la falaise par l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce. « Cette réserve vise à acquérir, de gré à gré ou par voie d'expropriation, les immeubles adjacents aux terrains municipaux existants pour permettre l'aménagement d'un parc en haut de la falaise, près de l'intersection de la rue Saint-Jacques et du boulevard Cavendish et ainsi, faciliter l'accès à la falaise⁵². » Elle touche neuf lots d'une superficie totale de 32 471 m².

La nouvelle entrée de ville

Le troisième volet du projet est la création d'une entrée de ville « verdoyante, et emblématique⁵³ ». Parmi les caractéristiques souhaitées, l'entrée de ville devrait être marquée par une œuvre ou un aménagement phare⁵⁴.

L'entrée de ville de ce secteur a été identifiée dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)⁵⁵. Les actions 11.6 et 14.1 du Plan d'urbanisme de Montréal en traitent également⁵⁶. De plus, en 2013, un concours international d'idées a été réalisé par le MTMDET en collaboration avec la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal afin d'imaginer une entrée de ville pour le tronçon de l'autoroute 20 entre l'aéroport et le centre-ville⁵⁷. La Ville affirme vouloir s'inscrire en continuité avec cette étude⁵⁸.

⁵² Ville de Montréal, doc.5.2.1, p. 5

⁵³ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 2

⁵⁴ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 7

⁵⁵ Communauté métropolitaine de Montréal, « Un grand Montréal attractif, compétitif et Durable », 2012, carte 22, p. 193, http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf (page consulté le 25 janvier 2019)

⁵⁶ Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*, « Actions 11.6 et 14.1 », http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3097700&_dad=portal&_schema=PORTAL (page consultée le 25 janvier 2019)

⁵⁷ Ministère des Transports du Québec, doc. 4.11

⁵⁸ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 6

1.3 La démarche de consultation

S'agissant d'une démarche d'amont, l'approche de participation privilégiée pour cette consultation s'est déroulée en plusieurs étapes.

Démarches préliminaires

La présente consultation n'est pas la première pour laquelle les communautés du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce ont été sollicitées. Étant situées aux abords du complexe Turcot, elles subissent depuis près de dix ans les contrecoups d'un chantier de construction immense visant le réaménagement de l'autoroute. D'ailleurs, la consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de 2009 recommandait que les intérêts et le bien-être de la population résidant en marge du projet soient pris en compte dans la planification des travaux⁵⁹.

Depuis la consultation du BAPE de 2009, l'OCPM a été mandaté à trois reprises afin de connaître l'opinion de la population sur divers aspects de réaménagement du secteur. En 2013, l'OCPM tenait une consultation publique visant l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le quartier Saint-Raymond et les abords du CUSM⁶⁰. En 2016, il en tenait une autre sur l'avenir des quartiers avoisinant l'échangeur Turcot soit, Saint-Henri Ouest, Ville-Émard et Côte-Saint-Paul⁶¹, puis en 2017, une consultation a été tenue sur le plan de développement urbain, économique et social Turcot (PDUES)⁶². La présente consultation est donc la cinquième à solliciter la population de ce secteur au cours des dix dernières années.

En amont du présent processus de consultation publique, la Ville de Montréal a commandé deux sondages portant sur le projet du nouveau parc-nature Turcot. Le premier est un sondage réalisé auprès des résidents des secteurs à proximité de la cour Turcot⁶³. Il a permis d'interroger 1006 répondants afin de connaître leur intérêt pour la création d'un parc-nature.

Les répondants à ce sondage devaient résider dans un rayon de 2 km autour du territoire prévu pour l'installation du parc. De ceux-ci, 90 % se sont dits être susceptibles de fréquenter le nouveau parc-nature⁶⁴ et 83 % envisageraient l'utilisation du lien nord-sud pour leur déplacement entre le canal de Lachine et le haut de la falaise Saint-Jacques⁶⁵.

⁵⁹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, doc. 4.6, p. 127

⁶⁰ Office de consultation publique de Montréal, doc. 4.12

⁶¹ Office de consultation publique de Montréal, doc. 4.5

⁶² Office de consultation publique de Montréal, doc. 4.4

⁶³ Ville de Montréal, doc. 3.4

⁶⁴ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 17

⁶⁵ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 19

Lorsqu’interrogés sur les installations qu’ils souhaiteraient voir dans le parc, 90 % se sont dits intéressés par des sentiers pédestres, alors que 82 % des répondants seraient également intéressés par une piste cyclable et un marché public⁶⁶.

Le second sondage intitulé « *Mon parc de rêve* » visait à recueillir l’opinion des citoyens sur le lien nord-sud⁶⁷. Les données ont été recueillies du 31 août au 5 octobre 2018 dans les quartiers du Sud-Ouest et de Notre-Dame-de-Grâce⁶⁸. L’objectif était de « *recueillir des données sur les habitudes en lien avec le vélo ainsi que le type de structure souhaité pour le lien Nord-Sud*⁶⁹ ».

Parmi les 2 556 répondants, 83 % disent faire du vélo de manière récréative et 59 % l’utilisent comme moyen de transport pour leurs déplacements courants.

De plus, 54 % des répondants croient que le lien nord-sud est susceptible de faciliter leurs déplacements et 20 % pensent en faire une utilisation hebdomadaire⁷⁰. De manière générale, les répondants comptent utiliser le lien davantage pour se promener et rejoindre le canal de Lachine⁷¹.

Séance d’information, 25 septembre 2018

L’OCPM a démarré sa consultation avec une séance d’information qui a eu lieu le 25 septembre 2018 à l’Église Unitarienne de Montréal. Le Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal a présenté son projet et les citoyens ont ensuite pu poser leurs questions. Environ 100 personnes étaient présentes à cette séance qui a été webdiffusée.

Ateliers créatifs, octobre 2018

Une série d’ateliers créatifs ont ensuite eu lieu dans les arrondissements du Sud-Ouest et de Notre-Dame-de-Grâce. Ces ateliers de type « *cartes et maquettes* » avaient pour but de faire connaître le territoire aux participants, de leur permettre de présenter leurs idées d’aménagement pour le parc-nature et d’exprimer leurs souhaits ainsi que leurs besoins.

Afin d’inspirer les participants, un expert ouvrait la séance en présentant des exemples de parcs et d’entrées de ville venus d’ici et d’ailleurs⁷². Les participants étaient ensuite regroupés par équipe de 6 à 10 personnes et devaient placer des objets de maquettes sur le fond de plan fourni (voir la carte à l’annexe 4). Il leur a été demandé de proposer des idées d’aménagement pour les trois aspects du projet, soit l’aménagement du parc-nature, le lien nord-sud et l’entrée de ville. Au début des ateliers, les participants étaient informés des contraintes imposées par la Ville. En

⁶⁶ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 28

⁶⁷ Ville de Montréal, doc. 3.9

⁶⁸ Ville de Montréal, doc. 3.9, p. 3

⁶⁹ Ville de Montréal, doc. 3.9, p. 4

⁷⁰ Ville de Montréal, doc. 3.9, p. 11

⁷¹ Ville de Montréal, doc. 3.9, p. 12

⁷² François Fortin, doc. 5.3.1; vidéo de la présentation, doc. 5.3.1.1

effet, pour que le futur parc soit considéré comme une aire protégée, un minimum de 75 % de sa surface devrait être constitué de milieu naturel. Les 25 % résiduels pourraient répondre à d'autres vocations. Les participants étaient libres de se conformer à ces contraintes ou non.

Au total, 67 participants sont venus aux ateliers et dix scénarios ont été créés. Les résultats de tous ces scénarios sont présentés sous forme de vidéo.

Soirée synthèse

Une soirée synthèse a eu lieu le 1^{er} novembre 2018 à l'Église unitarienne de Montréal. L'objectif de cette soirée était de découvrir les dix scénarios issus des ateliers et de prendre connaissance des résultats du « *sondage d'intérêt Mon parc de rêve* » commandé par la Ville de Montréal. À la demande de la commission, deux experts résidant dans les secteurs limitrophes au projet ont offert une rétroaction sur les scénarios proposés par les participants aux ateliers créatifs. Les citoyens ont également pu poser des questions aux représentants de la Ville de Montréal en préparation au dépôt des mémoires. Cette soirée a également été webdiffusée.

Démarche en ligne

Un questionnaire a été mis en ligne entre le 9 octobre et le 25 novembre 2018. Ce questionnaire visait à mieux connaître l'opinion des gens sur divers volets du projet proposé, dont les activités souhaitées, les modes de déplacement, ainsi que les idées pour l'entrée de ville. Au total, 627 personnes ont répondu à l'appel.

La commission a également mis à la disposition des citoyens l'option de déposer des opinions en ligne. Il s'agit de questions ouvertes posées par la commission afin de préciser certains enjeux. Les thèmes proposés concernaient les espaces verts, les milieux naturels, l'accessibilité et l'entrée de ville. Les gens pouvaient également s'exprimer sur d'autres sujets s'ils le désiraient.

Six réponses ont été fournies dans le cadre de cette démarche.

Mémoires et soirées d'audition des opinions

Enfin, la démarche de consultation s'est terminée avec les séances d'audition des opinions et le dépôt des mémoires. Au total, 61 personnes ou organismes se sont exprimés pendant cette phase de la consultation. La commission a tenu trois séances d'audition des opinions qui se sont déroulées les 19 et 20 novembre à l'Église unitarienne de Montréal. Elle a entendu 27 participants (organismes ou citoyens) lors de ces séances.



2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce chapitre présente une synthèse des attentes et opinions des personnes ayant participé aux diverses activités de consultation. Il est divisé en quatre grands thèmes sur lesquels les participants se sont prononcés, soit : l'accueil du projet, l'aménagement des lieux, la vision d'ensemble ainsi que la mobilité et la connectivité entre les quartiers.

2.1 L'accueil du projet

D'entrée de jeu, la quasi-totalité des participants ont vu d'un œil positif l'annonce de la création d'un parc-nature dans cet espace autrefois délaissé et fortement minéralisé. D'ailleurs, plusieurs groupes s'étant précédemment mobilisés pour le projet de la dalle-parc considèrent l'annonce du projet de parc-nature comme une victoire⁷³. Le manque d'espaces verts dans les environs a été souligné à plusieurs reprises et la majorité des participants estime que l'aménagement du nouveau parc constituerait une belle opportunité de reverdir le secteur.

Il a été mentionné que Montréal était la métropole avec le moins d'espace vert au Canada⁷⁴ et que l'ensemble des parcs-nature existants sur l'île de Montréal sont présentement situés en bordure de la rivière des Prairies. En ce sens, le projet offrirait une première opportunité de créer un parc-nature à proximité du centre-ville⁷⁵, en plus d'avoir le potentiel de servir d'entrée de ville symbolique pour Montréal.

Les participants ont souligné à de nombreuses reprises le potentiel immense que possède ce projet. Un citoyen a, par ailleurs, proposé une comparaison avec la création du parc du Canal-de-Lachine pour souligner le potentiel du projet⁷⁶. Lors de sa construction à la fin des années 70, les abords du parc du Canal-de-Lachine étaient « *vu comme une friche industrielle contaminée et sans valeur [...]. Unique en son genre au pays, [il] est devenu une oasis de verdure emblématique, un lieu qui favorise l'activité physique et la mobilité active [et est] devenu au fil du temps un des axes cyclables les plus fréquentés à Montréal*⁷⁷ ».

Néanmoins, de nombreux participants ont critiqué le manque d'ambition dans la vision présentée par la Ville, laquelle serait trop sectionnée et manquerait de cohérence: « *Il ne doit pas y avoir un projet de requalification de la rue Notre-Dame, un projet de Falaise St-Jacques, un projet de dalle-jardin ou un projet de parc-nature... on doit faire de cet ensemble une seule et même vision, riche ouverte et innovante*⁷⁸. » Ils ont ainsi été nombreux à demander que le projet

⁷³ Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 2

⁷⁴ Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 3

⁷⁵ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 3

⁷⁶ CIUSSS, doc. 7.12, p. 7

⁷⁷ Vélo Québec, doc. 7.5, p. 4

⁷⁸ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 5

soit étendu afin d'inclure une requalification complète des secteurs avoisinant le site du futur parc-nature. Le projet de parc devrait être pensé avec un souci de cohérence et de continuité avec les quartiers et les infrastructures auxquels il devra s'arrimer. Ceci inclut la rue Saint-Jacques, le quartier Saint-Raymond, les quartiers du Sud-Ouest, la falaise Saint-Jacques, la bande verte du MTMDET ainsi que le parc du Canal-de-Lachine. On devrait ainsi porter une attention particulière à l'arrimage avec les infrastructures de transports routiers et cyclistes avoisinantes⁷⁹.

Conséquemment, des participants ont réclamé un leadership fort et assumé par la Ville : « *La ville a cette responsabilité de livrer un tel projet et de s'assurer qu'il soit réalisé dans une vision globale*⁸⁰ ». D'ailleurs, un participant s'inquiète de l'inaction de la Ville concernant le secteur et fait remarquer que les recommandations découlant de la consultation publique de 2012 sur le secteur Saint-Raymond et les abords du CUSM concernant la protection de la falaise Saint-Jacques n'ont pas été appliquées : « *And the recommendation that you brought, it was excellent, it was very good that the place has to be more green, light commercial, and more residential, success story, plus lots of bicycle paths. But what happened? Every authority, I go to them, they said: "Well, we're having other important things [to do], that is not important*⁸¹ ».

2.2 Un projet en trois volets

2.2.1 Le parc-nature

Les suggestions mises de l'avant pour l'aménagement du parc-nature et du lien nord-sud ont été nombreuses et fort diversifiées. Les ateliers créatifs ont permis de dégager certains concepts dominants parmi les propositions faites par les participants, comme la primauté de la nature et l'implication potentielle des communautés autochtones. La petite taille du parc a aussi fait l'objet de questionnement. Quelques personnes ont fait remarquer qu'il faudra miser sur un aménagement minimaliste qui donnera une impression de grandeur : « *If the purpose is to increase the quality of life and access to nature for its residents, the area must feel large and appealing, where users would want to come back and spend long hours*⁸² ». « *Less is more* » est un concept d'aménagement qui a été cité à quelques reprises⁸³.

⁷⁹ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 4

⁸⁰ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 18

⁸¹ Hossein Pourshafiey, doc. 6.4, p. 95, L. 2915

⁸² Ballade de la rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 9

⁸³ Ballade de la rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 9; Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17; Patrick Ash, doc. 7.60

Représenter l'histoire

Les participants ont été nombreux à exprimer leur désir de voir intégrer au parc des rappels de l'histoire de la région. Pour beaucoup, ce projet représente une belle occasion d'entretenir la mémoire collective.

De la plus grande étendue d'eau sur l'île de Montréal à une cour de triage, le secteur du parc-nature projeté a connu d'innombrables changements. Bien qu'on en sache peu sur les raisons ayant mené à l'assèchement du lac Saint-Pierre (aussi appelé lac à la Loutre)⁸⁴, plusieurs participants croient qu'il était central tant au mode de vie des Premières Nations qu'à celui des premiers colons de Ville-Marie : « *St. Pierre river was the center of First Nation's trade routes for over 5 thousand years. It was central to the fur trade and the Régime Français de la Nouvelle France*⁸⁵ ». De plus, certains documents historiques laissent croire que la falaise faisait partie d'un territoire beaucoup plus vaste que celui auquel elle est présentement confinée. « *The falaise itself used to stretch from Mount Royal to Pointe Claire and was an important transportation route used by the First Nation to avoid Lachine Rapids*⁸⁶. »

Plusieurs participants ont mentionné l'importance d'accorder un espace à la représentation des communautés autochtones dans le projet de parc-nature⁸⁷. Pour eux, cette représentation devrait être un symbole fort rappelant la présence historique de communautés autochtones sur l'île de Montréal et paverait la voie à la réconciliation. Un citoyen a même avancé l'idée que le parc pourrait devenir un lieu de rassemblement pour les communautés autochtones du Grand Montréal : « *Aboriginal peoples, most likely headed by the Mohawks, might use the park in a celebratory manner to show their historical presence on the island of Montreal. For example, they might have part of their annual pow-wow celebration within the park*⁸⁸. » Plusieurs groupes ont demandé à ce que les communautés autochtones soient directement impliquées dans le projet d'aménagement : « *We need to do more than acknowledge their past but also their contributions not through token pieces. I envision a 'Living' presence*⁸⁹ ». D'ailleurs, l'organisme environnemental WWF Canada dit avoir rencontré la nation mohawk à Kahnawake pour connaître son opinion sur le projet de libération de l'ancienne rivière Saint-Pierre qu'il souhaite réaliser sur le territoire du parc-nature⁹⁰.

⁸⁴ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 7; Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 3

⁸⁵ Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 1

⁸⁶ Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 3; Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 1

⁸⁷ Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 4; Ballade de la rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 11; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 3; Roger Jochym, doc. 7.36, p. 18; Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 4; urbaNature, doc. 7.13, p. 3; WWF Canada, doc. 7.19, p. 8; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 4; Atelier créatif, doc. 5.3.2.10,

⁸⁸ Roger Jochym, doc. 7.36, p. 18

⁸⁹ Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 11

⁹⁰ WWF Canada, doc. 7.19, p. 8 et doc. 7.19.2, p. 11, L. 335

L'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ) a, quant à elle, souligné l'importance stratégique du territoire entourant la falaise Saint-Jacques dans le développement des industries et des modes de transport à Montréal. En effet, le chemin Upper Lachine fut en 1805 la première route à péage de l'île en raison de sa capacité à relier Montréal à Lachine⁹¹. S'en est suivi l'ouverture du canal de Lachine en 1825, l'installation du chemin de fer de la *Montreal and Lachine Railway* au pied de la falaise en 1847 et celui de la *Canadian Pacific Railway* en haut de la falaise Saint-Jacques entre 1881 et 1885⁹². L'AAPQ note que bien que ces installations soient aujourd'hui désaffectées ou réaménagées, leurs vestiges sont toujours en place et contribuent à l'enclavement que connaissent les quartiers limitrophes⁹³.

Le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger soulignent également que : « *Le secteur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques est très riche sur le plan historique et comporte des composantes patrimoniales associées aux différentes facettes du site, comme le patrimoine social relié à la présence de la communauté italienne du quartier Saint-Raymond (notamment la culture potagère en terrasses le long de la falaise Saint-Jacques), le patrimoine ferroviaire, la présence autochtone et l'ancien village de Saint-Henri-des-Tanneries*⁹⁴. » D'ailleurs, ils rappellent que plus d'une centaine d'artéfacts de cette période ont été retrouvés dans le cadre des fouilles archéologiques préalables aux travaux de l'échangeur Turcot⁹⁵.

Un parc au naturel

Une majorité de participants souhaite voir la nature mise de l'avant dans l'aménagement du futur parc. La valeur écologique et la biodiversité de la falaise ont été mentionnées à plusieurs reprises.

Afin de faciliter le déploiement de la faune et de la flore sur l'ensemble du territoire, le parc-nature devrait être aménagé en fonction de la biodiversité déjà existante sur la falaise Saint-Jacques⁹⁶. Plus d'une soixantaine d'espèces d'oiseaux, dont deux espèces menacées (le Martinet ramoneur et la Grive des bois) y ont d'ailleurs été répertoriées. Il s'agit également d'un des rares endroits où l'on retrouve la couleuvre brune, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable⁹⁷.

⁹¹ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 6

⁹² Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 6-8

⁹³ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 6

⁹⁴ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 6

⁹⁵ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 6

⁹⁶ Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 10

⁹⁷ Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 7.26, p. 1; Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 7; Pascal Longhi, doc. 7.29, p. 1; La société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 7.47, p. 6

De nombreux participants ont aussi proposé la plantation d'espèces indigènes sur le terrain du futur parc⁹⁸. Par exemple, la Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent présente une série de recommandations qui permettraient de mettre en valeur l'habitat naturel de la couleuvre brune, tel que l'aménagement à des endroits stratégiques de friches herbacées et arbustives, de zones de prairie, d'hibernacles artificiels et d'abris sous forme d'enrochements⁹⁹.

Toutefois, certains participants demandent que la question de l'implantation d'espèces indigènes soit abordée avec prudence. On rappelle que « *ce qui était indigène il y a plusieurs décennies ne l'est plus nécessairement aujourd'hui*¹⁰⁰ ». Dans un contexte dominé par les changements climatiques et la pollution provenant du réseau routier avoisinant, certains participants croient que le choix des espèces végétales devrait être fait en fonction de leur capacité à résister au stress des autoroutes et des industries environnantes¹⁰¹ : « *Une approche écosystémique dans la conception des paysages permettra une cohérence entre les différentes sections végétalisées et sera garantie d'une plus grande résilience*¹⁰² ».

Plusieurs participants ont également signifié leur intérêt pour l'aménagement d'un jardin communautaire ou d'une forêt « *comestible* »¹⁰³. Une participante fait remarquer : « *As the space may not be large enough for community gardens and may not be feasible if one wishes to attract wildlife. One innovative solution is creating 'Food Forests' which are orchards of fruit, nut and other comestible trees*¹⁰⁴. » Certains ont mentionné que ce type de jardins collectifs pourrait favoriser le rassemblement et l'esprit de quartier¹⁰⁵.

Bien que la grande majorité des participants réclament plus d'espace vert, certains craignent néanmoins une augmentation du pollen et autres allergènes dans le secteur¹⁰⁶.

Le choix des matériaux

En ce qui concerne le choix des matériaux utilisés dans l'aménagement du parc, la majorité des participants semblent opter pour une approche minimaliste et naturelle. Certains ont suggéré des matières recyclées ou même récupérées de la falaise comme des branches ou des pneus en vue de compléter cet aménagement. Beaucoup ont mentionné ne pas vouloir d'asphalte ou de

⁹⁸ Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2; Oz et Joan Obukuro, doc. 7.4, p. 8; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 5; Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 8

⁹⁹ Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 7.47, p. 10-11

¹⁰⁰ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 9

¹⁰¹ GRAME, doc. 7.46, p. 5; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20.5

¹⁰² GRAME, doc. 7.46, p. 5

¹⁰³ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.9

¹⁰⁴ Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 5

¹⁰⁵ Centre culturel Seena, doc. 7.7, p. 2

¹⁰⁶ Line Bonneau, Irène Mayer, Thérèse Nadeau et Dominique Ritchot, doc. 7.31, p. 2

béton¹⁰⁷. Les terrains sportifs devraient également être en gazon naturel et non synthétique¹⁰⁸. On suggère aussi de prioriser des sentiers aménagés avec de la poussière de pierre. Des participants soutiennent qu'une surface asphaltée pourrait attirer les animaux à sang-froid voulant se réchauffer sur l'asphalte chaud et ainsi risquer de s'y faire écraser¹⁰⁹.

Accueillir les utilisateurs du parc-nature

Plusieurs idées ont été proposées par les participants concernant l'implantation et l'aménagement d'un pavillon d'accueil pour les utilisateurs du parc-nature. Certains souhaiteraient une infrastructure très minimaliste avec le moins de services ou de commerces possibles¹¹⁰, alors que d'autres envisagent divers services, comme la location d'équipements pour les sports d'hiver ou encore un café, une salle pour accueillir les groupes scolaires, des expositions, ou un centre d'interprétation de la nature¹¹¹.

Dans tous les cas, plusieurs suggèrent l'installation de toilettes (sèches ou à compost) et de fontaines d'eau¹¹². Le CIUSSS recommande des aménagements favorisant une saine alimentation en offrant des choix sains aux visiteurs¹¹³.

La sécurité a également été un sujet de préoccupation pour certaines personnes. On souhaite que le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal assure la sécurité, surtout pour les utilisatrices et les jeunes en proposant des aménagements adéquats, tel qu'un système d'éclairage optimal et des connexions entre les sentiers dégagés facilitant la visibilité¹¹⁴. On suggère aussi d'éviter de créer des zones cul-de-sac qui pourraient favoriser des activités peu recommandables¹¹⁵.

La voie d'accès entre l'autoroute 20 et la rue Notre-Dame

La voie d'accès reliant l'autoroute 20 et la rue Notre-Dame a été un sujet de préoccupation pour certains. Plusieurs citoyens souhaitent qu'il y ait un accès direct entre les deux sections du parc. L'aménagement d'une passerelle ou d'un tunnel reliant les deux sections du parc a été

¹⁰⁷ Thérèse Nadeau, doc. 7.28, p. 1

¹⁰⁸ Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 3; Atelier Créatifs, doc. 5.3.2.7

¹⁰⁹ Alison Hackney, doc. 7.50, p. 3

¹¹⁰ Alison Hackney, doc. 7.50, p. 2

¹¹¹ Roger Jochym, doc. 7.36, p. 16; Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 12; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 2 et 3; François Arteau, doc. 7.35, p. 3; Hedy Dab, doc. 7.59.1, L. 205

¹¹² Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 9; CIUSSS, doc. 7.12, p. 9

¹¹³ CIUSSS, doc. 7.12, p. 9

¹¹⁴ Alison Hackney, doc. 7.50, p. 4; CIUSSS, doc. 7.12, p. 10

¹¹⁵ Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2

proposé¹¹⁶. Des participants aux ateliers créatifs ont aussi suggéré la création d'un tunnel routier afin de ne pas scinder le parc en deux¹¹⁷.

2.2.2 Le lien nord-sud

La quasi-totalité des participants accueille avec beaucoup d'enthousiasme la création d'un lien reliant le haut de la falaise Saint-Jacques au futur parc-nature et aux abords du canal de Lachine. Une soixantaine d'organismes non gouvernementaux et de citoyens¹¹⁸ se sont mobilisés depuis plusieurs années pour « *le retour de la Dalle-Parc* ». Ce lien devrait permettre de désenclaver les quartiers de Notre-Dame-de-Grâce (dont Saint-Raymond) et ceux du Sud-Ouest (dont Ville-Émard). D'ailleurs, plus de 42 % des répondants au questionnaire de l'OCPM considèrent que le lien nord-sud permettrait d'améliorer leurs déplacements de manière significative¹¹⁹.

En général, la plupart des propositions abordant le lien nord-sud ont concerné son verdissement, son accessibilité, sa signature, son design et son architecture. De plus, afin de s'assurer que ce projet soit un succès à la hauteur de son potentiel, le Conseil régional de l'environnement recommande que le financement soit assuré par le ministère des Transports du Québec pour en faire « *un projet ambitieux et un marqueur d'entrée de ville de renommée internationale*¹²⁰. »

Le lien nord-sud est également un élément vu positivement dans l'optique de décroïsonner les quartiers limitrophes¹²¹. Afin d'encourager les déplacements actifs entre Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et le Sud-Ouest, de nombreux participants ont signifié leur intérêt quant à la construction de plusieurs liens nord-sud tout au long du parc¹²². Ceux-ci affirment qu'un seul lien nord-sud ne serait pas suffisant pour augmenter la mobilité et la connectivité entre les arrondissements. « *Un lien unique nous semble réducteur, surtout lorsqu'on veut encourager piétons, familles, cyclistes, etc.*¹²³ ». Il a également été souligné que le tracé du ou des liens sera important pour encourager une connectivité active et sécuritaire¹²⁴.

¹¹⁶ François Arteau, doc. 7.35, p. 2; Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.4

¹¹⁷ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.9

¹¹⁸ Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 1

¹¹⁹ Office de consultation publique de Montréal, doc. 5.5, p. 12

¹²⁰ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 10 et 11

¹²¹ Sierra Club Québec, doc. 7.27, p. 3; Larry Paul, doc. 7.42, p. 3; Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 12

¹²² Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 17; Coalition Verte, doc. 7.40, p. 3

¹²³ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 17

¹²⁴ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 17

La création d'un lien vert, accueillant et accessible

De façon générale, les participants disent souhaiter un lien vert, accueillant qui se fonde au paysage¹²⁵. À l'instar de l'aménagement du parc-nature, le lien devrait être accessible pour tous et inclure plusieurs points d'accès¹²⁶.

Certains proposent d'aménager divers points de vue panoramiques et de tenir compte des vents, des poussières et du bruit provenant des infrastructures de transport dans la conception du lien¹²⁷. La pente devrait être douce et ne pas dépasser 5 à 6 degrés afin de convenir au plus grand nombre¹²⁸. L'installation d'ascenseurs a aussi été suggérée lors de certains ateliers créatifs¹²⁹. Un participant rappelle d'ailleurs qu'un ascenseur, « *un lift* » ou une pente sont essentiels pour les visiteurs à mobilité réduite ou avec des poussettes¹³⁰. Toutefois, d'autres participants ont contesté l'utilisation d'ascenseur, préférant des installations accessibles, mais non mécanisées qui seraient plus en harmonie avec l'environnement naturel¹³¹.

De nombreux participants demandent un lien assez large pour accommoder plusieurs types de transport comme la marche et le vélo¹³². Une attention particulière aux saisons d'utilisation du lien est réclamée par plusieurs. À l'image de ce qui est souhaité pour le parc-nature, plus de 40 % des répondants au questionnaire de l'OCPM souhaitent un lien praticable à l'année¹³³. Plus précisément, on souhaite pouvoir l'utiliser l'hiver pour y faire du ski de fond ou du vélo¹³⁴.

Alors que certains proposent un tracé qui soit le plus direct possible afin d'assurer l'efficacité des déplacements¹³⁵, d'autres proposent un lien à la forme sinueuse qui se fonde dans le décor et encourage la relaxation¹³⁶. Une formule mitoyenne est avancée par le Conseil régional de l'environnement qui propose d'intégrer deux types d'expérience de la mobilité active, soit le transit et la promenade : « *Ce double objectif devrait guider la forme à donner à la dalle-parc : on pourrait y retrouver une voie axée sur le transit et un parcours plus contemplatif, pouvant*

¹²⁵ Al Hayek, doc. 7.9, p. 2; Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 3; Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 4; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 2

¹²⁶ Alison Hackney, doc. 7.50, p. 3; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 7.26, p. 7; Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2; GRAME, doc. 7.46, p. 4; Larry Paul, doc. 7.42, p. 4; Pascal Longhi, doc. 7.29, p. 2

¹²⁷ Ballade de la rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 7; Centre culturel Seena, doc. 7.7, p. 1; Roger Jochym, doc. 7.36, p. 14

¹²⁸ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 11 et 12; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 4; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 9

¹²⁹ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.4

¹³⁰ Hedy Dab, doc. 7.59.1, L. 185 à 190

¹³¹ Al Hayek, doc. 7.9, p. 2

¹³² Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Ballade de la rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 7; Citoyens pour le Bois Franc, doc. 7.44, p. 2; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 10; GRAME, doc. 7.46, p. 4; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 2; Jean-Pierre Duford, doc. 7.10, p. 1; Sierra Club Québec, doc. 7.27, p. 2

¹³³ Office de consultation publique de Montréal, doc. 5.5, p. 14

¹³⁴ Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 3; Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 2; Vélo Québec, doc. 7.5, p. 6

¹³⁵ Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 3; Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 2

¹³⁶ Louise Castonguay, doc. 7.52, p. 2; Thérèse Nadeau, doc. 7.28, p. 1

*accommoder les cyclistes comme les piétons*¹³⁷. » Une dalle-parc suspendue avec une chute d'eau¹³⁸ ou encore un pont en arc articulé qui pourrait évoquer le mont Royal¹³⁹ ont aussi été proposés.

2.2.3 L'entrée de ville

Le mandat de créer une entrée de ville significative à l'image de Montréal a ouvert la voie à plusieurs contributions originales. On reconnaît la valeur stratégique d'implanter un symbole d'entrée de ville à cet endroit en raison de la densité de circulation occasionnée par les voyageurs en provenance de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau¹⁴⁰. Certains participants ont souligné que cette entrée de ville devrait être représentative du statut de Montréal comme Ville UNESCO de design¹⁴¹. Beaucoup envisagent également une entrée de ville verte et vivante¹⁴². L'idée de solliciter la contribution d'artistes locaux et autochtones dans la création de l'entrée de ville est revenue à quelques reprises¹⁴³. La possibilité de tenir un concours international a aussi été évoquée¹⁴⁴.

Des participants suggèrent de se référer aux études réalisées par la Commission de la capitale nationale du Québec au sujet des entrées de ville afin de proposer un projet cohérent avec le parc-nature et le reste de la ville. L'exemple de la promenade Samuel-De Champlain a été donné pour illustrer une « *démarche de requalification et d'aménagement des entrées de ville de la Capitale*¹⁴⁵ ».

Dans le but d'inscrire la future entrée de ville dans une approche holistique d'aménagement urbain, des participants mettent en garde quant à un concours précipité et souhaitent voir une réflexion sur l'ensemble des enjeux entourant l'entrée de ville¹⁴⁶. On souligne que l'entrée ne doit pas se limiter à la perception véhiculaire depuis l'autoroute, mais inclure tous les modes de transports actifs et collectifs.

De manière plus spécifique, un participant suggère de choisir un thème qui transcenderait l'ensemble des installations et qui serait représenté de manière plus frappante via l'entrée de ville : « *Si la thématique longeant la 20 était les quatre saisons, l'éclairage de la structure pourrait*

¹³⁷ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 11

¹³⁸ Roger Jochym, doc. 7.36, p. 13 et 14

¹³⁹ François Arteau, doc. 7.35, p. 4

¹⁴⁰ Roger Jochym, doc. 7.36, p. 18

¹⁴¹ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.2

¹⁴² François Arteau, doc. 7.35, p. 4; Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.2

¹⁴³ Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 4; François Arteau, doc. 7.35, p. 4

¹⁴⁴ Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 4

¹⁴⁵ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 15

¹⁴⁶ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 15

*suivre les couleurs du paysage au cours des saisons*¹⁴⁷ ». Quelques participants ont proposé des aménagements emblématiques tels qu'un grand canot au-dessus de l'autoroute¹⁴⁸ ou l'installation d'une tour d'observation rappelant la grue de la compagnie LaSalle Cook¹⁴⁹. Des références au pin blanc comme symbole des peuples autochtones ont aussi été suggérées¹⁵⁰. Par ailleurs, un groupe de participants aux ateliers créatifs a proposé que le parc-nature, dans son entièreté, fasse acte d'entrée de ville¹⁵¹.

2.3 Le projet dans son ensemble

2.3.1 L'intégration et la protection de la falaise Saint-Jacques

L'exclusion de la falaise Saint-Jacques du projet soumis par la Ville a suscité de nombreuses réactions lors des activités de consultation. Plusieurs participants considèrent la falaise comme étant essentielle au projet du futur parc et réclament son inclusion au projet¹⁵².

Bien que certains des participants concernés par l'état de la falaise soulignent l'amélioration de sa condition grâce aux efforts des instances municipales depuis les années 1980¹⁵³, beaucoup ont mentionné être déçus du manque de leadership dont fait preuve la Ville à l'égard de la protection de la falaise : « *la falaise était déjà connue il y a 25 ans au moins, comme un dumping ground. Un centre de déchets. Avec ma famille, nous trouvions ça une honte pour la ville et nous étions étonnés que ce site passait inaperçu par une administration après l'autre*¹⁵⁴ ». Face à cette perception d'inaction de la part de la Ville, des groupes de citoyens se sont réunis à plusieurs occasions pour procéder à des opérations de nettoyage sur la falaise¹⁵⁵.

Plusieurs participants ont réclamé une meilleure protection et déploré du même souffle que la falaise ait déjà subi de nombreuses agressions : déversements de déchets et de neige à partir du haut de la falaise, coupe d'arbres, etc. Certains craignent également un accroissement des

¹⁴⁷ François Arteau, doc. 7.35, p. 5

¹⁴⁸ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.5

¹⁴⁹ François Arteau, doc. 7.35, p. 3

¹⁵⁰ Roger Jochym, doc. 7.36, p. 18

¹⁵¹ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.7

¹⁵² Alison Hackney, doc. 7.50, p. 2; Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 1; Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Citoyens pour le Bois Franc, doc. 7.44, p. 1; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 8; Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 1; Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 10; Egor Katkov, doc. 7.25; GRAME, doc. 7.46, p. 5; Hedy Dab, doc. 7.59, L. 150; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 1; Irwin Rapoport, doc. 7.33, p. 3; Jean-Pierre Duford, doc. 7.10, p. 1; Kevin Copps, doc. 7.56, p. 2 et 3; Larry Paul, doc. 7.42, p. 5; Le regroupement des citoyens de Saraguay, doc. 7.32, p. 2; Les Amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 7; Maxime Arnoldi, doc. 7.34; Michael Tessier, doc. 7.22; Montreal Waterways Project, doc. 7.30, p. 1; Programme C-Vert, doc. 7.41, p. 1; Sauvons la Falaise!, doc. 7.3, p. 2; Sauvons l'Anse-à-l'Orme, doc. 7.39; Sauvons le parc!, doc. 7.2; Sierra Club Québec, doc. 7.27, p. 1; Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 3; Westmount Park United Church, doc. 7.37

¹⁵³ Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 4; Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 4

¹⁵⁴ Hedy Dab, doc. 7.59.1, L. 115

¹⁵⁵ Deirdre King, doc. 7.8, p. 1

risques de glissement de terrain et d'érosion si plus d'arbres sont coupés afin de créer des points de vue ou des points d'accès au parc¹⁵⁶.

À cet effet, un plan de protection de la falaise a été demandé et plusieurs suggestions ont été faites par les participants afin de mettre en valeur la faune et la flore de cette région. Par exemple, il a été suggéré de procéder à la mise à jour de l'inventaire écologique du territoire, d'interdire l'abattage arbitraire d'arbres et d'appliquer les pénalités prévues pour les déversements illégaux. Certains participants ont aussi proposé la création d'une instance municipale responsable de la falaise ainsi que la mise en place d'un programme de sensibilisation des propriétaires riverains¹⁵⁷.

Toutefois, les avis concernant les activités à même la falaise sont partagés. Certains souhaitent que la falaise soit entièrement protégée et que les accès au public y soient limités¹⁵⁸. D'autres aimeraient y voir quelques activités aménagées comme du camping, du ski de fond ou de la randonnée pédestre¹⁵⁹. Plusieurs propositions ont également mentionné la possibilité de faire de la falaise un lieu d'éducation et de sensibilisation à la nature et à la biodiversité.

Certains participants ont aussi proposé d'aménager des percées visuelles dans le haut de la falaise, notamment au parc Terry-Fox. Ceux-ci croient que des points de vue formels contribueraient à réduire la formation de sentiers informels par les promeneurs en quête d'ouvertures¹⁶⁰. Un groupe de participants aux ateliers créatifs a également suggéré l'installation d'un belvédère tout au long de la falaise pour permettre la contemplation et l'accès au parc à partir du haut de la falaise¹⁶¹.

2.3.2 Les usages du parc-nature

Les usages du futur parc-nature ont fait l'objet d'un éventail diversifié de propositions. Somme toute, les participants souhaitent que les activités qui y seront offertes soient gratuites. La programmation devrait également être faite sur une base annuelle afin d'encourager l'activité physique au gré des quatre saisons¹⁶². Plusieurs participants ont aussi demandé que des aires de repos, de pique-nique et de contemplation incluant l'installation de mobilier adéquat soient aménagées¹⁶³.

¹⁵⁶ Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 7; urbaNature, doc. 7.13, p. 4

¹⁵⁷ Al Hayek, doc. 7.9, p. 2; Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 12; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 7.26, p. 2-3; Hedy Dab, doc. 7.59, L. 130

¹⁵⁸ Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 6; urbaNature, doc. 7.13, p. 4

¹⁵⁹ Programme C-Vert, doc. 7.41, p. 2; Roger Jochym, doc. 7.36, p. 14

¹⁶⁰ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 13; François Arteau, doc. 7.35, p. 7

¹⁶¹ Ateliers créatifs, doc.5.3.2.4

¹⁶² CIUSSS, doc. 7.12, p. 9

¹⁶³ François Arteau, doc. 7.35, p. 2-3; Alison Hackney, doc. 7.9, p. 2; Thérèse Nadeau, doc. 7.28, p. 1

La place des terrains sportifs dans le parc-nature

Des propositions diversifiées ont été reçues relativement à l'aménagement de terrains sportifs dans l'enceinte du futur parc-nature. Alors que certains participants souhaitent que ce type d'activité soit limité¹⁶⁴, d'autres proposent l'aménagement de terrains sportifs, comme un terrain de football, un terrain de soccer, un terrain de tennis, de l'escalade de bloc ou encore un vélo-parc pour la pratique du vélo de montagne¹⁶⁵. Des suggestions ont également été faites pour l'aménagement d'aires de jeu pour enfants ou encore pour l'installation d'équipement d'entraînement extérieur multigénérationnel¹⁶⁶.

Lors des ateliers créatifs, plusieurs groupes ont présenté des projets incluant des espaces réservés aux activités sportives. C'est le cas, entre autres, de l'Association Gaélique athlétique de Montréal qui voit dans la création d'un nouveau parc une occasion de créer un espace pour les sports orphelins de Montréal, c'est-à-dire les sports qui n'ont pas de terrain dédié¹⁶⁷. Aucun participant aux ateliers ou lors des audiences n'a manifesté le désir d'un aménagement qui occuperait plus de 25 % de la superficie totale du parc.

Faire primer la nature

Beaucoup de participants ont dit vouloir un parc comprenant 100 % d'espaces verts et aménagés de la manière la plus naturelle possible¹⁶⁸. Par exemple, le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger croient que le nouveau parc devrait être consacré à la conservation de la nature et que les zones accessibles au public devraient être restreintes¹⁶⁹. Pour eux comme pour plusieurs autres participants, la portion de 25 % allouée à de possibles aménagements minéralisés ou à des équipements lourds est trop élevée¹⁷⁰. La contemplation et les activités passives devraient être les vocations priorisées lors de l'aménagement de ce parc¹⁷¹.

Un groupe rappelle la définition d'un parc-nature telle que proposée par le site *d'Habiter Montréal* : « *Véritables joyaux naturels, les parcs-nature de la Ville de Montréal offrent aux*

¹⁶⁴ François Arteau, doc. 7.35, p. 1; GRAME, doc. 7.46, p. 4; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 10; Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 3; Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 1; Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 1

¹⁶⁵ Association Gaélique athlétique de Montréal, doc. 7.58.3, L. 1015 à 1020; Vélo Québec, doc. 7.5, p. 2; On Site, doc. 7.1, p. 5; Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.3; Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.6

¹⁶⁶ CIUSSS, doc. 7.12, p. 9; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 3; Louise Castonguay, doc. 7.52, p. 3

¹⁶⁷ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.6

¹⁶⁸ Al Hayek, doc. 7.9, p. 2; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 7.26, p. 2; Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 4; Citoyens pour le Bois Franc, doc. 7.44, p. 1; Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 3; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 2; Pascal Longhi, doc. 7.29, p. 1; Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 8; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 4

¹⁶⁹ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 6

¹⁷⁰ GRAME, doc. 7.46, p. 4; Alison Hackney, doc. 7.50, p. 2; Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 6

¹⁷¹ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 6

*amateurs de grand air la chance de s'évader de la frénésie urbaine, sans quitter l'île. D'est en ouest, ils se révèlent par leur caractère unique et leurs attraits dont le visage se transforme au gré des saisons*¹⁷². » En ce sens, ils considèrent que les activités offertes devraient principalement s'apparenter à de la marche, du vélo, du ski de fond ou de la raquette¹⁷³. Pour combler cette offre, le Conseil régional de l'environnement propose de créer des activités qui suivraient l'évolution de l'écosystème du parc : « *Par exemple, lorsque le lieu accueillera une population d'oiseaux diversifiée, un club d'ornithologie pourrait être formé*¹⁷⁴ ».

Le parc-nature comme lieu de sensibilisation, d'éducation et d'innovation

Une grande partie des participants souhaiterait que la vocation du parc comporte des éléments voués à l'éducation relative à la nature et à l'environnement¹⁷⁵. Pour ce faire, certains ont mentionné la possibilité d'installer des panneaux d'interprétation le long des sentiers. Ceux-ci pourraient expliquer les éléments du parc, le processus d'implantation des milieux humides, la protection de la couleuvre brune, ou encore les éléments de patrimoine naturel, culturel, matériel et immatériel¹⁷⁶. Quelques participants ont suggéré de faire du parc un laboratoire expérimental pour enseigner les notions de biodiversité et d'espaces naturels protégés¹⁷⁷. Afin d'encourager la sensibilisation des utilisateurs, des participants ont aussi évoqué l'idée de recycler les matières récupérées sur la falaise pour en faire des œuvres d'art et du mobilier urbain¹⁷⁸.

2.3.3 Les impacts du parc-nature et du lien nord-sud sur les quartiers environnants

Plusieurs participants ont souligné les bienfaits qu'aurait la création du parc-nature sur la santé, l'environnement et les conditions de vie des populations environnantes.

Des impacts de santé et environnementaux

Plusieurs participants considèrent que la falaise représente un poumon vert qui agit contre la pollution atmosphérique provenant de l'autoroute et des activités industrielles adjacentes¹⁷⁹. On

¹⁷² Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 8

¹⁷³ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 6; Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 14-15; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 4

¹⁷⁴ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 15

¹⁷⁵ Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 4; François Arteau, doc. 7.35, p. 3; urbaNature, doc. 7.13, p. 1; Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 6

¹⁷⁶ Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 2; François Arteau, doc. 7.35, p. 3; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 8 et 6; Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 7.47, p. 12

¹⁷⁷ Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 7

¹⁷⁸ Programme C-Vert+ Sud-Ouest, doc. 7.41, p. 2

¹⁷⁹ Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 7.26, p. 2; Hedy Dab, doc. 7.59, L. 130

considère tout de même que la pollution en provenance du complexe Turcot est à la source de nombreux problèmes respiratoires pour les résidents du secteur¹⁸⁰.

Des participants considèrent que la population locale subit les contrecoups du réaménagement de ses infrastructures qui ne sont pas construites pour leurs besoins : « *residents in each of these communities have suffered the impacts of years of construction –dust, noise, and traffic –all from a highway project designed to serve the needs of suburban commuters in getting downtown, not the transit needs of local populations*¹⁸¹. »

De plus, les îlots de chaleurs créés par ses immenses structures de béton ont été mentionnés comme ayant un impact important sur la santé des habitants des secteurs avoisinants. À cet égard, l'association des Médecins pour l'Environnement rappelle que de plus en plus de Montréalais décèdent l'été en raison des îlots de chaleurs, et que cette réalité est particulièrement vraie dans les quartiers plus défavorisés, comme ceux avoisinant le complexe Turcot et le futur parc-nature¹⁸².

En ce sens, les participants considèrent que le parc permettra de reconnecter la population à la nature. Ils croient également que les services écosystémiques de purification de l'air et de l'eau de ce futur parc-nature seront précieux pour la qualité de vie des résidents¹⁸³.

De plus, il a été mentionné que le parc projeté pourrait permettre de diminuer la pression causée par la surutilisation du parc du mont Royal¹⁸⁴.

Tenir compte des impacts générés par les infrastructures de transport

Des inquiétudes ont été soulevées par rapport à l'impact des pollutions atmosphériques, sonores et visuelles qui seront générées par l'autoroute 20 et les voies ferroviaires sur les utilisateurs du parc et sa biodiversité¹⁸⁵. On souhaite donc un aménagement qui crée une barrière sonore et visuelle avec l'autoroute 20, par exemple avec des murs antibruit végétalisés¹⁸⁶ et/ou une plantation suffisante d'arbres qui permettrait d'atténuer le bruit¹⁸⁷.

¹⁸⁰ Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 2; Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 1; Hedy Dab, doc. 7.59.1, L. 130

¹⁸¹ Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 9

¹⁸² Line Bonneau, Irène Mayer, Thérèse Nadeau et Dominique Ritchot, doc. 7.31, p. 2; Association canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3

¹⁸³ WWF Canada, doc. 7.19, p. 3

¹⁸⁴ Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 1

¹⁸⁵ Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 3; Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 6; Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 14; François Arteau, doc. 7.35, p. 3

¹⁸⁶ Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 6

¹⁸⁷ Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 1; Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 3

L'avis de la Direction régionale de la santé publique a également été mentionné à quelques reprises¹⁸⁸. Celui-ci spécifie les éléments suivants :

- *Ne pas implanter à moins de 150 mètres des autoroutes des usages destinés à des populations pouvant être plus sensibles aux effets des polluants (enfants, aînés, personnes avec des maladies chroniques).*
- *S'assurer que des mesures de mitigation efficaces sont en place aux abords de l'autoroute dont des murs antibruit d'une hauteur suffisante (4 à 6 m) ou une combinaison de murs et d'écrans de végétation dense.*
- *Ne pas implanter à moins de 50 mètres d'une autoroute un nouvel usage sensible : terrains de jeu pour enfants, jardins communautaires, terrains sportifs, etc.*¹⁸⁹.

Impacts et bénéfices pour la communauté

Certains participants voient dans l'aménagement du parc une chance de revitaliser les quartiers limitrophes à l'échangeur Turcot¹⁹⁰. Toutefois, des inquiétudes ont été soulevées sur les possibles effets d'embourgeoisement que pourrait engendrer l'arrivée du parc-nature¹⁹¹. Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) explique que le développement d'espaces verts entraîne parfois une pression à la hausse sur les valeurs foncières et peut engendrer un sentiment d'exclusion des espaces publics auprès des populations moins bien nanties¹⁹². Il s'inquiète du fait que certaines personnes vulnérables ne pourront pas visiter le parc-nature pour des raisons d'entrave à la mobilité, d'isolement ou de faible revenu. L'organisme croit toutefois que ce projet pourrait être un facteur important pour attirer et garder les familles dans les quartiers environnants et qu'il pourrait contribuer à réduire les inégalités sociales de santé. Pour ce faire, le CIUSSS recommande le développement de logement social dans les quartiers limitrophes au nouveau parc-nature ainsi que la mise en place de mesures concrètes pour « *favoriser une appropriation du nouveau parc-nature par les populations plus défavorisées, trop souvent exclues des espaces publics*¹⁹³. » De manière générale, les participants souhaitent que le nouveau parc-nature soit construit et aménagé pour la population locale en tenant compte de ses préférences et de ses besoins.

Certains participants ont d'ailleurs fait la demande que des budgets soient prévus pour soutenir les groupes communautaires ou universitaires locaux dans leur mission de veille et d'animation du parc-nature¹⁹⁴.

¹⁸⁸ CIUSSS, doc. 7.12, p. 10

¹⁸⁹ CIUSSS, doc. 7.12, p. 11

¹⁹⁰ Louise Castonguay, doc. 7.52, p. 1; Patrick Asch, doc. 7.60, L. 1395; Vélo Québec, doc. 7.5, p. 4

¹⁹¹ Pro-Vert Sud-Ouest, doc. 7.6, p. 4; CIUSSS, doc. 7.12, p. 8; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 10

¹⁹² CIUSSS, doc. 7.12, p. 8

¹⁹³ CIUSSS, doc. 7.12, p. 8

¹⁹⁴ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 17; CIUSSS, doc. 7.12, p. 8; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 5

2.3.4 Une planification axée sur l'appropriation citoyenne

La participation citoyenne à la planification du parc-nature est un sujet qui est également revenu à plusieurs reprises. Les citoyens demandent notamment à ce que le parc leur ressemble, que l'on tienne compte de leurs besoins et qu'ils puissent y contribuer. Le groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) souligne d'ailleurs l'importance de faire une place réelle aux citoyens afin de garantir le succès du projet, « *il sera important d'impliquer ces voisins dans toutes les étapes du projet, de miser sur une structure participative pour s'assurer de l'acceptabilité sociale du projet et créer un sentiment d'appartenance dans le milieu*¹⁹⁵. »

Pour plusieurs organismes et intervenants, les formes d'appropriation citoyenne et communautaire doivent être adaptées à chaque étape. À l'aide d'un exemple tiré de son expérience au parc Angrignon, un participant explique que des gens qui étaient devenus des réguliers, se sont ensuite impliqués comme bénévoles et, qu'avec le temps, ils se sont approprié le parc au point de former leur propre association des Amis du parc¹⁹⁶ : « *au fur et à mesure qu'on l'adapte, qu'on la développe, on voit comment est-ce que les gens vont venir se l'approprier à leur façon*¹⁹⁷. »

Déjà, des groupes ont fait connaître leur désir de jouer un rôle dans l'aménagement et la gestion du parc. Par exemple, les participants du projet C-Vert+ du Sud-Ouest souhaiteraient participer à la plantation des arbres lorsque le projet sera rendu en phase d'aménagement¹⁹⁸.

La gestion du parc-nature

Les participants ont été nombreux à présenter leurs préoccupations et suggestions en ce qui a trait au modèle de gouvernance, aux partages des responsabilités, au financement et à l'entretien du parc-nature. Il a été réitéré à plusieurs reprises que les participants souhaitent que l'on accorde au projet les ressources nécessaires pour une gestion saine et pérenne : « *This project is a great opportunity to do something bold and special for the whole city of Montreal and at all times we project should be guided by the project's objectives, not limited by its constraints*¹⁹⁹ ». Certains ont aussi soulevé les problèmes de gouvernance déjà présents dans le secteur tel que le partage des responsabilités de la falaise Saint-Jacques entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Notre-Dame-de-Grâce. Des intérêts divergents entre industries et résidents ont également été notés et des participants croient que cette situation

¹⁹⁵ GRAME, doc. 7.46, p. 6

¹⁹⁶ Patrick Asch, doc. 6.5, L. 1710

¹⁹⁷ Patrick Asch, doc. 6.5, L. 1715

¹⁹⁸ Programme C-Vert+ Sud-Ouest, doc. 7.41, p. 1

¹⁹⁹ Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 3

« est à la base des nombreux conflits entre les usages commerciaux/industriels permis le long de la rue Saint-Jacques et le potentiel écologique et environnemental de la Falaise²⁰⁰ ».

D'entrée de jeu, une meilleure collaboration entre l'ensemble des intervenants des services municipaux a été demandée par les participants²⁰¹. Certains groupes ont suggéré la création de tables de concertation ou d'un comité intergouvernemental responsable de la gestion et de l'entretien du parc : « *For coherence, we would encourage that a steering committee be formed that will play a role in ensuring that the vision for the Parc translates into a successful project*²⁰² ». Diverses formes de comités ont été suggérées tel un comité de direction²⁰³, un comité de travail interdisciplinaire²⁰⁴, un comité de suivi du développement du parc-nature²⁰⁵, et un comité des usagers²⁰⁶.

Des groupes ont aussi demandé que certains experts soient associés à la conception, dont les architectes-paysagistes²⁰⁷ et les biologistes : « *il est essentiel que des biologistes de diverses spécialités (faune, flore, écologie du paysage) collaborent étroitement avec des architectes paysagistes, des urbanistes, des ingénieurs et des spécialistes en mobilité douce, dès la conception du plan d'aménagement*²⁰⁸. » La création de partenariats avec des organismes du milieu, des universités et des acteurs publics a également été suggérée. Le cas de la gestion du parc Evergreen Brick Works à Toronto a été mentionné pour illustrer une situation où de nombreux partenaires et citoyens ont travaillé ensemble afin de préserver le patrimoine écologique, industriel et géologique du site²⁰⁹. Les Amis du Champ des Possibles situé dans le Mile-End ont aussi été nommés comme exemple d'une gestion citoyenne réussie²¹⁰.

Conséquemment, plusieurs ont dit espérer que le parc-nature soit financé à la hauteur de la vision retenue²¹¹ : « *It is, however, essential that this project be fully and adequately financed, that no half measures are taken in its conception and construction. It is a tremendous opportunity to build an iconic project for all Montreal and this opportunity should not be missed due to insufficient investment that does not match the vision*²¹². »

²⁰⁰ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 4

²⁰¹ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 6

²⁰² Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2

²⁰³ Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2

²⁰⁴ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 13

²⁰⁵ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 16

²⁰⁶ Irwin Rapoport, doc. 7.33, p. 9; Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 7

²⁰⁷ Association des Architectes Paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 14

²⁰⁸ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 13

²⁰⁹ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 7

²¹⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20, p. 15

²¹¹ Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 3, Sauvons la Falaise!, doc. 7.3, p. 8, Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 9

²¹² Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 3

L'entretien

À l'instar de la conception du parc-nature, la question de l'entretien une fois le parc aménagé a été soulevée à quelques reprises. De nombreux participants ont souligné les problèmes d'entretien des espaces verts existant dans les arrondissements voisins comme le parc Angrignon et la falaise Saint-Jacques²¹³. Un citoyen mentionne également que le nombre de jardiniers dans l'arrondissement du Sud-Ouest a diminué, alors que le nombre de surfaces végétalisées a augmenté²¹⁴. Il suggère de confier l'entretien du futur parc aux jardiniers et horticulteurs de la Ville plutôt qu'au secteur privé afin de réduire les coûts d'entretien à long terme²¹⁵. Faisant écho aux soucis de gouvernance, les participants croient qu'il sera essentiel de déterminer quelles instances seront responsables de l'entretien du parc, incluant l'entretien hivernal et la sécurité des lieux²¹⁶. Par exemple, on souhaite que les sentiers piétonniers et les pistes cyclables soient dégagés en hiver et que les toilettes soient accessibles et entretenues à l'année.

2.4 Connectivité, accessibilité, mobilité

Les sujets de la connectivité, de l'accessibilité et de la mobilité ont été parmi les plus abordés. Les accès au site, la cohabitation des modes de transport, la sécurité des déplacements et la connectivité entre les quartiers ont été largement discutés. On fait valoir qu'une plus grande connectivité apporterait de nombreux bénéfices pour la santé, l'environnement, les conditions de vie et l'économie locale²¹⁷.

2.4.1 La connectivité

Développer les connectivités vertes

L'un des principaux soucis en lien avec la connectivité exprimés par les participants concerne l'enclavement et les risques d'isolement du futur parc-nature. Dans le but de contrer cette possibilité, certains groupes ont souligné la pertinence de penser les nouvelles installations de manière à cadrer avec les objectifs du *Schéma d'aménagement et de développement du territoire* de l'agglomération de Montréal telle que la trame verte et bleue²¹⁸. Le désir de voir le futur parc-nature (incluant la falaise Saint-Jacques) être relié aux parcs Angrignon, du mont Royal, des

²¹³ Jacques Lessard, doc. 7.21; Pro-Vert Sud-Ouest, doc. 7.6, p. 4

²¹⁴ Jean-Pierre Duford, doc. 7.10, p. 1

²¹⁵ Jean-Pierre Duford, doc. 7.10, p. 2

²¹⁶ Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2; Alison Hackney, doc. 7.50, p. 3; Jacques Lessard, doc. 7.21; Roger Jochym, doc. 7.36, p. 21; Sauvons la Falaise!, doc. 7.3, p. 8; Vélo Québec, doc. 7.5, p. 5; Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 9

²¹⁷ Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 2; Patrick Ash, doc. 7.60.2, L. 1420 à 1430

²¹⁸ Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 6

Rapides, Ignace-Bourget, au golf Meadowbrook, à l'Institut Douglas et au fleuve Saint-Laurent a été réitéré plusieurs fois²¹⁹.

Une très grande partie des participants disent souhaiter une connectivité entre les grands espaces verts de l'ouest de l'île²²⁰. Pour certains, la définition de connectivité verte passe principalement par la facilité de se déplacer entre les différents sites à pied ou à vélo, alors que pour d'autres, il s'agit plutôt d'un corridor écologique par lequel les habitats sont connectés les uns aux autres en permettant le déplacement des espèces floristiques et fauniques²²¹.

Certains citoyens ont abordé les impacts négatifs de l'isolement territorial sur la biodiversité²²². Une citoyenne explique ainsi que le confinement des espèces à certaines parcelles de territoire isolées les unes des autres empêche les animaux et les végétaux de circuler sur le territoire, ce qui contribuerait au déclin de la biodiversité sur l'île de Montréal²²³.

Afin de diminuer les risques d'isolement, la société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent suggère de profiter du réaménagement de la rue Notre-Dame pour y installer des passages fauniques souterrains, similaires à celui qui a été aménagé sous le boulevard Maurice-Duplessis dans le secteur du parc de conservation du ruisseau Pinel²²⁴. Plusieurs participants considèrent qu'il serait important de permettre une connexion pour les espèces animales et végétales entre la falaise, la bande verte, le parc-nature Turcot et le canal de Lachine²²⁵. Le Conseil du patrimoine de Montréal et le Comité Jacques-Viger sont « convaincus qu'il faut recourir à des passages fauniques afin d'assurer la connectivité animale au sein et au-delà de l'écoterritoire. Ils recommandent de percer des microtunnels sous les voies de chemin de fer et sous l'autoroute afin de faciliter le passage de la faune²²⁶. » Cet aménagement pourrait permettre de protéger la couleuvre brune, en évitant qu'elles ne se retrouvent sur la chaussée²²⁷.

²¹⁹ Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 6; Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 2; Patrick Ash, doc. 7.60.2, L. 1465-1475

²²⁰ Al Hayek, doc. 7.9, p. 1; Alison Hackney, doc. 7.50, p. 2; Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 7.26, p. 8; Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 2; Citoyens pour le Bois Franc, doc. 7.44, p. 2; CIUSSS, doc. 7.12, p. 10; Concertation Ville Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 4; Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2; Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 3; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 5; François Arteau, doc. 7.35, p. 9; GRAME, doc. 7.46, p. 5; Coalition Verte, doc. 7.40, p. 3; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 3; Irwin Rapoport, doc. 7.33, p. 2; Le regroupement des citoyens de Saraguay, doc. 7.32, p. 2; Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 3; Montreal Waterways Project, doc. 7.30, p. 1; Pascal Longhi, doc. 7.29, p. 2; Patrick Asch, doc. 7.60.2, L. 1410, Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 6; Sierra Club Québec, doc. 7.27, p. 3; Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 3; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 5

²²¹ Patrick Ash, doc. 7.60.2, L. 1515; Roger Jochym, doc. 7.36, p. 5

²²² Patrick Asch, doc. 7.60, L. 1455 à 1470; Alison Hackney, doc. 7.50, p. 2; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 5

²²³ Alison Hackney, doc. 7.50, p. 2

²²⁴ Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 7.47, p. 10 et 11

²²⁵ Maxime Arnould, doc. 7.34; Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 4; Alison Hackney, doc. 7.50, p. 3; Citoyens pour le Bois Franc, doc. 7.44, p. 2; Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 12

²²⁶ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 4

²²⁷ Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, doc. 7.47, p. 1

Des suggestions très précises de liens entre les différents espaces verts ont été fournies. Par exemple, un citoyen a proposé de relier le parc Angrignon au nouveau parc-nature via les rues Senkus ou Irwin²²⁸. On a également suggéré de prolonger le parc Ignace-Bourget vers le nord en faisant l'acquisition des terrains industriels jusqu'à la rue Saint-Patrick²²⁹. Quelques personnes ont aussi proposé l'utilisation du réseau des voies ferrées afin de connecter écologiquement les sites entre eux²³⁰. L'idée de bonifier les ruelles vertes pour créer des corridors écologiques a aussi été avancée²³¹.

Connectivité bleue- libérer les anciens plans d'eau

De nombreux participants ont rappelé l'importance de créer un aménagement qui inclut des milieux humides et qui rappelle que des réseaux aquatiques traversaient autrefois ce territoire pour se connecter au fleuve²³². D'ailleurs, l'ensemble des modèles créés en ateliers possédait un plan d'eau²³³. Plusieurs participants ont rappelé la présence des vestiges du lac Saint-Pierre sous le site du nouveau parc-nature. Toutefois, le Conseil du patrimoine et le Comité Jacques-Viger croient que les sources historiques ne sont pas assez fiables pour tenter une reconstitution du lac Saint-Pierre : « *la pertinence de recréer des milieux humides dans le nouveau parc-nature est amplement justifiée, mais les comités insistent pour que l'on ne donne pas l'impression qu'on restitue la forme originale du lac puisque celle-ci est peu documentée*²³⁴. »

Dans le même ordre d'idées, plusieurs citoyens et organismes environnementaux proposent le concept de la « *libération des cours d'eau* » pour guider la portion aquatique de l'aménagement du nouveau parc²³⁵. Cette approche consiste à libérer les cours d'eau qui existaient autrefois et qui ont soit été asséchés, soit canalisés. L'organisme WWF indique que le secteur du futur parc-nature a été identifié dans leur programme de libération des cours d'eau (bleu Montréal) en

²²⁸ Al Hayek, doc. 7.9, p. 2

²²⁹ Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 3

²³⁰ Irwin Rapoport, doc. 7.33, p. 2; Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 1

²³¹ YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 5

²³² Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Association des piétons et cycliste de NDG, doc. 7.26, p. 3; Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 1; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 8; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 3; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 2; Irwin Rapoport, doc. 7.33, p. 6; Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 1; Montreal Waterways Project, doc. 7.30, p. 1

²³³ Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.1 à doc. 5.3.2.10

²³⁴ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 10

²³⁵ Association des architectes paysagistes du Québec, doc. 7.57, p. 8; Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 7.26, p. 3; Ballade de la Rivière St Pierre River Ride, doc. 7.16, p. 1; Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 5; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 3; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 2; Irwin Rapoport, doc. 7.33, p. 6; Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 1; Montreal Waterways Project, doc. 7.30, p. 1; Pascal Longhi, doc. 7.29, p. 1; Sauvons la Falaise!, doc. 7.3, p. 8; Sierra Club Québec, doc. 7.27, p. 2; Westmount Park United Church, doc. 7.37; WWF Canada, doc. 7.19, p. 5; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 4

raison de l'ancienne rivière Saint-Pierre qui y coulait autrefois et prenait sa source dans l'ouest de l'île pour se diriger vers le site du Vieux-Port de Montréal²³⁶.

Les citoyens ont démontré un souci particulier quant à la cohésion entre les différents espaces naturels et aquatiques de la région. Il a été recommandé « *de planifier le devenir de l'écoterritoire et la création du nouveau parc-nature en tenant compte des connexions possibles suivant une échelle plus vaste*²³⁷. » Pour ce faire, ils recommandent à la Ville d'avoir une vision globale de cette connectivité bleue verte qui irait au-delà de la création du parc-nature²³⁸.

2.4.2 L'accessibilité

L'accessibilité est un sujet qui a fait l'objet de plusieurs discussions. Que ce soit à l'intérieur du parc ou dans ses connexions, on souhaite que les citoyens puissent accéder facilement au site du futur parc et qu'ils puissent y circuler avec aisance. Le concept d'accessibilité universelle a été un sujet de préoccupation pour plusieurs participants. Nombre d'entre eux ont appelé à un aménagement qui serait guidé par ces principes, notamment en ce qui concerne le lien nord-sud²³⁹.

Beaucoup d'organismes communautaires œuvrant dans les secteurs avoisinants ont tenu à rappeler les défis que pose la création d'un parc à cet endroit en termes d'accès et d'appropriations. « *À terme, le parc-nature sera bordé par l'autoroute 20, les voies ferrées du CN ainsi que de nombreuses artères dont les rues Notre-Dame Ouest, Saint-Patrick, Saint-Jacques et Pullman. L'enclavement du nouveau parc-nature soulève des enjeux d'accès et de sécurité, et par conséquent des enjeux de fréquentation et d'appropriation du lieu par les citoyens. Or, la question de l'accès n'est pas anodine, car ce parc revêt la plus grande importance pour les résidents des quartiers limitrophes qui, en plus d'être les premiers à subir (depuis longtemps et pour encore longtemps) les nuisances causées par les ouvrages autoroutiers, évoluent dans des milieux marqués par des taux de défavorisation matérielle et sociale élevés*²⁴⁰. »

Un groupe soutient d'ailleurs qu'il s'agit pour eux du point le plus important : « *si nous devons demander une seule chose, ce serait l'accessibilité*²⁴¹. » On souhaite un parc qui soit intergénérationnel, c'est-à-dire qui peut facilement être fréquenté par tous, particulièrement les jeunes familles, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite²⁴².

²³⁶ WWF, doc. 7.19, p. 8

²³⁷ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 3

²³⁸ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 3; Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 2; Montreal Waterways Project, doc. 7.30, p. 1; Patrick Ash, doc. 7.60.2, L. 1515; Roger Jochym, doc. 7.36, p. 10

²³⁹ Vélo Québec, doc. 7.5, p. 6; YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 9

²⁴⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20, p. 6

²⁴¹ Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 3

²⁴² CIUSSS, doc. 7.12, p. 10; Deanne Delaney, doc. 7.55, p. 3; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 3

La multiplication des points d'accès à partir des rues avoisinantes comme la rue Notre-Dame et la rue Saint-Jacques a ainsi été réitérée souventes fois. Les quartiers entourant le parc-nature devraient y être connectés tant au nord, au sud, à l'est qu'à l'ouest²⁴³. Le réaménagement de la rue Notre-Dame a d'ailleurs été mentionné comme une belle opportunité d'accentuer les connexions entre le futur parc-nature et le canal de Lachine²⁴⁴.

Compte tenu de l'environnement à dominance industriel dans lequel sera aménagé le parc-nature, plusieurs participants croient que son succès reposera sur la capacité des citoyens à pouvoir y accéder facilement²⁴⁵. Par exemple, un citoyen fait remarquer que l'accessibilité au parc à partir des arrondissements du Sud-Ouest et de LaSalle représente un défi important en raison de la zone industrielle qui s'interpose entre les quartiers résidentiels et le canal de Lachine « *Cette situation peut devenir un obstacle à la fréquentation du parc par les résidents de ces arrondissements*²⁴⁶. »

En plus de faciliter les déplacements de plaisance, le Conseil régional de l'environnement souligne qu'une amélioration de la connectivité entre quartiers pourrait servir positivement les industries du secteur : « *un rapport de PME-Montréal montre qu'il y a un bassin de plus de 30 000 emplois dans la zone industrielle du bas de la falaise. Pour faire de l'aménagement de la dalle-parc et de la Cour Turcot une opportunité de connexion efficace vers ces pôles, il serait pertinent de faire appel aux Centres de gestion des déplacements (CGD), dont le mandat consiste à accompagner les entreprises et institutions dans la mise en place de stratégies de mobilité durable adaptées à leurs besoins*²⁴⁷. »

2.4.3 La mobilité

Dans un désir de complémentarité avec l'accessibilité, plusieurs participants ont souhaité s'exprimer sur les modes de transport possibles pour se rendre au parc. Les transports actifs, collectifs et véhiculaires ont ainsi fait l'objet de nombreuses discussions.

Les transports actifs

Conséquemment au désir d'avoir un parc-nature encourageant les activités de plein air comme la marche, le vélo et le ski de fond, les participants ont suggéré la mise en place de moyens sécuritaires, fonctionnels et attrayants afin de favoriser les déplacements actifs. Parmi ceux-ci figurent²⁴⁸ :

²⁴³ Sierra Club Québec, doc. 7.27, p. 3; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 2

²⁴⁴ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 5

²⁴⁵ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 4; GRAME, doc.7.46, p. 3

²⁴⁶ François Arteau, doc. 7.35, p. 7

²⁴⁷ Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 18

²⁴⁸ YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 8; Vélo Québec, doc. 7.5, p. 6; Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 8; Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 3 et 4; GRAME, doc. 7.46, p. 3; François Arteau, doc. 7.35, p. 10

- aménager des pistes cyclables en site propre et les connecter au réseau existant (le long des rues Saint-Jacques, Notre-Dame et Irwin par exemple);
- aménager des sas pour protéger les cyclistes aux intersections;
- prévoir des feux de circulation et des traverses pour piétons aux abords du parc-nature, incluant les rues Notre-Dame et St-Patrick;
- s’assurer que la bande verte soit reliée au réseau cyclable existant;
- ajouter des passerelles traversant le canal de Lachine;
- prévoir des pistes cyclables permettant le ski de fond et le vélo hivernal;
- s’assurer que Parcs Canada donne accès à ses installations 12 mois par année pour permettre l’accès au parc durant l’hiver;
- aménager des stations Bixi aux divers points d’entrée du parc-nature;
- relier les pistes cyclables au parc Angrignon et au golf Meadowbrook.

L’importance de favoriser le transport actif dans l’aménagement des connexions entre le parc et les voies d’accès a été soulignée à plusieurs reprises. Les citoyens désirent que les pistes cyclables aménagées au sein du parc-nature soient conçues de manière à s’insérer dans le réseau déjà existant afin de faciliter les déplacements, non pas seulement entre le Sud-Ouest et Côte-Des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, mais également avec l’ensemble du réseau cyclable montréalais²⁴⁹. Des groupes rappellent qu’il est primordial de donner une réelle option de transport actif qui s’inscrit dans un réseau cyclable cohérent au travers de l’île de Montréal afin de garantir l’appropriation du parc par la population. Ils considèrent essentiel d’arrimer le projet de lien nord-sud aux autres projets en cours et proposent un lien fédérateur, comme annoncé dans le PDUES Turcot²⁵⁰.

Plusieurs souhaitent que les dangers propres aux transports actifs soient pris en compte dans l’aménagement des rues entourant le futur parc-nature soit les rues Cavendish et Irwin en direction nord-sud ainsi que les rues Saint-Jacques, Notre-Dame et St-Patrick en direction est-ouest. Les dangers auxquels font présentement face les cyclistes sur ces axes routiers ont été cités en exemple pour justifier les besoins d’un aménagement cohérent, global, sécuritaire qui encourage les déplacements actifs²⁵¹.

Les transports collectifs

Les participants ont noté à plusieurs reprises les limitations engendrées par le transport collectif pour se rendre facilement dans le secteur du parc-nature. Un citoyen croit que les transports collectifs doivent être considérés dès le début de la planification et que la STM devrait être impliquée dans le processus de planification²⁵².

²⁴⁹ Association Canadienne des Médecins pour l’Environnement, doc. 7.38, p. 2

²⁵⁰ Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 4, Conseil régional de l’environnement, doc. 7.20, p. 11

²⁵¹ Conseil régional de l’environnement, doc. 7.20, p. 11, Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, doc. 7.14, p. 3-4

²⁵² Roger Jochym, doc. 7.36, p. 20

Plusieurs suggestions ont ainsi été formulées pour accroître le nombre de lignes d'autobus, le nombre d'arrêts et la fréquence des trajets dans le secteur²⁵³. Par exemple, des arrêts devraient être prévus le long des rues Notre-Dame, Pullman, Saint-Jacques, Angrignon et Irwin²⁵⁴ et des liaisons à partir des stations de métro Lionel-Groulx, Saint-Henri, Vendôme et Angrignon devraient être ajoutées²⁵⁵. Il a également été suggéré que des navettes pour aînés et CPE soient mises en place²⁵⁶.

L'accès véhiculaire et le stationnement

De manière générale, les participants souhaitent que la priorité soit donnée aux transports actifs et collectifs²⁵⁷. Pour certains participants, *« tout doit être mis de l'avant pour supporter le transport actif, marche, vélo, transport collectif ce qui implique que l'on devrait dès maintenant bannir l'approche traditionnelle de l'accès par véhicule particulier. Cette forme de transport accapare beaucoup trop d'espace et de ressources dans un milieu qui est somme toute assez restreint²⁵⁸. »*

Toutefois, l'idée de bannir complètement l'accès automobile ne fait pas l'unanimité et quelques participants ont mentionné vouloir qu'on y aménage quelques places de stationnement²⁵⁹. Dans le but d'accommoder les déplacements en voiture sans pour autant causer une augmentation des espaces minéralisés, le Conseil régional de l'environnement de Montréal propose que : *« les entreprises [aux abords du parc] pourraient par exemple mettre en partage leurs stationnements, à la fois pour encourager le covoiturage et la mobilité active, et pour réduire la superficie des surfaces minéralisées au profit d'espaces verts et de corridors écologiques. Les stationnements restants seraient être aménagés suivant les principes de l'Attestation Stationnement écoresponsable, développée par le CRE-Montréal²⁶⁰. »* Il est à noter que du côté de la bande verte, l'aménagement de stationnements serait présentement à l'étude par le MTMDET²⁶¹.

²⁵³ GRAME, doc. 7.46, p. 3

²⁵⁴ YMCA Pointe-Saint-Charles, doc. 7.48, p. 10

²⁵⁵ Roger Jochym, doc. 7.36, p. 20, François Arteau, doc. 7.35, p. 10, Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 5

²⁵⁶ CIUSSS, doc. 7.12, p. 10

²⁵⁷ CIUSSS, doc. 7.12, p. 10, Roger Jochym, doc. 7.36, p. 4

²⁵⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20, p. 17-18

²⁵⁹ Thérèse Nadeau, doc. 7.28, p. 2; Ateliers créatifs, doc. 5.3.2.4

²⁶⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20, p. 17-18

²⁶¹ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 5





3. Les constats et l'analyse de la commission

En vue d'aménager un nouvel espace vert à la jonction des arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, rappelons que la Ville de Montréal a mandaté l'OCPM afin de « *connaître les besoins et les attentes de la population concernant le développement et l'aménagement d'un grand parc dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques*²⁶². » Le projet présenté dans le cadre de la consultation par le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal comprend trois volets soit : « *aménager un nouveau grand parc dans l'ancienne cour Turcot* »; en collaboration avec le MTMDET, « *réaliser une infrastructure verte permettant la création d'un lien nord-sud pour les piétons et les cyclistes* »; et « *doter la métropole d'une entrée de ville innovante et emblématique*²⁶³ ». Ces éléments constitutifs visent l'atteinte de cinq objectifs : augmenter la superficie des aires protégées; bonifier le réseau de parcs et espaces verts; aménager des infrastructures de déplacements actifs, sécuritaires et confortables et facilitant l'accès à la falaise Saint-Jacques ainsi qu'au canal de Lachine; marquer l'entrée de la métropole; et encourager la revitalisation des quartiers entourant le parc²⁶⁴.

3.1 Un projet d'envergure métropolitaine

Il est important de situer le projet dans son contexte historique, car ce n'est pas la première fois que l'un ou l'autre de ces éléments constitutifs font l'objet de consultations et d'attention des populations locales. On en trouve un exemple avec les audiences publiques du BAPE en 2009 concernant la reconstruction du complexe Turcot. Le BAPE proposait alors d'aménager une bande verte d'une largeur de 30 m au pied de la falaise Saint-Jacques pour la protéger des impacts des infrastructures ferroviaires et routières en vue de contribuer « *à la mise en valeur de l'écoterritoire et offrir un encadrement vert à l'autoroute 20*²⁶⁵ ». La bande verte devrait aussi « *s'intégrer dans un projet plus vaste de revalorisation de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, incluant notamment un boisement de qualité*²⁶⁶. »

Faisant initialement partie intégrante du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot, l'abandon du lien nord-sud, connu sous la dénomination de « dalle-parc », a suscité au cours des années, une série de mobilisations citoyennes en faveur de sa réintégration²⁶⁷. Plus récemment, il y a aussi eu une mobilisation politique pour ce volet du projet : « *En 2016 nous avons récolté plus de 10 000 signatures grâce à l'ensemble du réseau et des partenaires [...] En 2017 il y a eu encore des actions d'éclat, le grand rassemblement [...] Et toutes ces actions ont culminé [...] à*

²⁶² Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 1

²⁶³ Ville de Montréal, doc. 1.1, p. 1-2

²⁶⁴ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 3

²⁶⁵ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, doc. 4.6, p. 88

²⁶⁶ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, doc. 4.6, p. 92-93

²⁶⁷ Steve Charters, doc. 6.4, p. 125, L. 3850; Tania Gonzales, doc. 6.4, p. 33, L. 990-995

*l'engagement de l'ensemble des partis provinciaux en faveur de cette dalle-parc [...]»²⁶⁸ ». Ces mobilisations importantes signalent, entre autres, la volonté de trouver de nouvelles façons de vivre avec une infrastructure aussi imposante que celle du complexe Turcot. Le lien nord-sud a le potentiel de faciliter cette cohabitation : « *This bridge represents only 1% of the cost of the entire Turcot project and is the only project meant for active transportation. It is also the only part which would enhance the lives of the neighbouring communities currently suffering through years of construction*²⁶⁹ »*

Pour la population riveraine, la cohabitation est une problématique quotidienne importante. Tout le chantier du réaménagement du complexe Turcot l'affecte et le défi d'en compenser les impacts est grand. Par exemple, selon un citoyen : « *ça prendrait quinze (15) parcs Angrignon pour absorber les émissions des trois cent mille (300 000) véhicules qui [y] passent quotidiennement*²⁷⁰. »

Avec le dépôt de ce projet de création d'un nouveau parc, la commission estime que le réaménagement des voies ferroviaires et autoroutières et la réfection de l'échangeur Turcot ne peuvent plus être considérés comme les seuls éléments constitutifs de ce chantier. L'élaboration d'une bande verte au bas de la falaise Saint-Jacques, l'implantation d'un lien nord-sud, la constitution d'une entrée de ville verdoyante et emblématique, l'aménagement du nouveau parc à vocation métropolitaine, ainsi que la réfection d'éléments liant le canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques, doivent maintenant être considérés comme un tout qui va générer diverses retombées dépassant largement les limites du seul territoire à l'étude.

Le projet de la Ville de Montréal peut être prometteur s'il s'inscrit dans une démarche d'enrichissement environnemental, social et économique à même un chantier complexe. Le projet est emblématique de plusieurs défis du 21^e siècle auxquels les villes modernes sont confrontées et auxquels elles doivent trouver des solutions. Des défis tels que la cohabitation et la convergence du transport routier et ferroviaire avec le transport actif et collectif; la lutte aux inégalités sociales et de santé; la renaturalisation et le verdissement d'espaces urbains; la revalorisation de sites industriels; la conciliation de dimensions historique et sociale.

Depuis plusieurs années, la Ville de Montréal a affirmé sa volonté d'occuper une position d'avant-garde concernant le développement durable, la résilience, l'innovation, la lutte aux changements climatiques et la mobilité durable²⁷¹. Par ses composantes touchant à l'environnement, à la mobilité et au rehaussement de la biodiversité, ce projet offre une opportunité pour la Ville d'innover et d'implanter des solutions qui profiteront tant aux Montréalais qu'à la communauté nationale et internationale. Le projet est également l'occasion de renforcer les échanges

²⁶⁸ Tania Gonzales, doc. 6.4, p. 33, L. 990-995

²⁶⁹ Sauvons la falaise!, doc. 7.3, p. 9

²⁷⁰ Nahomé Tardif, doc. 6.4, p. 16, L. 458

²⁷¹ Ville de Montréal, *Cadre stratégique des relations internationales : La diplomatie urbaine au service de la collectivité montréalaise et du monde*, août 2017, p. 9

multilatéraux en tirant parti des connaissances développées ici comme ailleurs. De plus, Montréal est, depuis plus de 20 ans, la ville hôte du Secrétariat de la Convention des Nations Unies sur la biodiversité biologique (CDB) ainsi que, depuis 2006, une Ville UNESCO de design. Le projet proposé, traité avec audace, peut donc mettre en lumière la capacité d'innovation de la Ville de Montréal et lui permettre d'incarner toutes ces dimensions.

Le défi est grand, mais mené à terme avec succès, il pourrait avoir des répercussions importantes. En plus d'enrichir la qualité de vie des populations des quartiers avoisinants, il a aussi le potentiel de devenir un point de référence, tant pour les résidents, les visiteurs et les touristes que pour les spécialistes et les experts. Les éléments et les objectifs du projet proposé par la Ville font l'objet d'une forte acceptabilité sociale. En ce sens, ce projet réunit tous les éléments qui lui permettraient de devenir une signature emblématique pour Montréal.

Afin d'envisager la suite des choses, la commission est d'avis que si la Ville souhaite atteindre les cinq grands objectifs qu'elle s'est fixés, elle doit enrichir le projet et en maximiser les composantes.

Il est important de souligner que la participation citoyenne à ce processus de consultation a été forte et dynamique. Bien que diverses propositions et suggestions aient été entendues, le projet dans son ensemble fait la quasi-unanimité auprès de la communauté.

À l'instar de nombreux intervenants et participants à la consultation publique, la commission constate néanmoins que la Ville de Montréal n'a pas présenté tous les éléments d'information et les études nécessaires à la planification et à la réalisation du projet. La commission comprend bien qu'il s'agit d'un exercice d'amont qui s'inscrit au sein d'un vaste chantier qui dure depuis quelques années – et qui perdurera encore de nombreuses années –, et qu'il se peut que l'ensemble des informations nécessaires ne soit pas encore disponible ou public. Mais, compte tenu de la complexité de la démarche et du nombre impressionnant de partenaires, de collaborateurs et d'acteurs sociaux à l'œuvre, la collaboration de tous sera nécessaire pour réaliser un projet à la hauteur des attentes des parties prenantes. Divers éléments restent encore à être examinés.

C'est pourquoi la commission propose de revoir les délimitations suggérées du parc ainsi que sa vision. Par la suite, elle identifiera des outils et des actions prioritaires afin de bonifier et d'enrichir ce nouveau parc, ce qui permettra d'optimiser les autres composantes du projet, soit le lien nord-sud et l'entrée de ville. Enfin, elle pose la question de la mobilisation de l'ensemble des forces vives du milieu, des partenaires et des maîtres d'œuvre en vue d'assurer le succès de tout le projet.

3.2 Une délimitation à revoir et une vision à définir

Le parc proposé par la Ville apporterait, selon plusieurs intervenants, un rehaussement important de la qualité de vie des résidents du secteur en constituant un véritable poumon vert « *dans un secteur dominé actuellement par l'industrie et le transport et assujetti à d'importantes ruptures urbaines induites par ces usages*²⁷² ». Ses connectivités sociales et écologiques doivent être accentuées.

3.2.1 La falaise Saint-Jacques

Nombre de citoyens et groupes ont été extrêmement déçus que la falaise Saint-Jacques reçoive si peu d'attention et ne soit pas été intégrée au futur parc dans la délimitation du projet²⁷³. La population a vivement souhaité qu'en plus du futur parc, le projet incorpore la bande verte, la falaise Saint-Jacques, le lien nord-sud, l'entrée de ville, et que cet ensemble soit traité dans son entièreté et non à la pièce²⁷⁴. La commission est du même avis.

Même si la falaise fait partie d'un écoterritoire, ce statut n'a pas donné les résultats escomptés en termes de protection. Ceci a des impacts importants qui se manifestent de différentes façons. Par exemple, la crête de la falaise Saint-Jacques est toujours dans un état négligé; la clôture est trouée à plusieurs endroits; des entreprises ne respectent pas la zone de dégagement de 5 mètres²⁷⁵ censée être protégée; les débris et les polluants s'accumulent. Les citoyens et les organismes se disent forcés de faire des corvées de nettoyage qui ne suffisent même pas à la tâche²⁷⁶. La commission a observé elle-même l'état de la clôture, les amoncellements et résidus de déversements lors de ses visites des lieux.

Si on se fie aux dires des représentants de la Ville, la falaise ne semble pas être une priorité. C'est ainsi qu'ils ont déclaré aux commissaires que « *Les aménagements sur la falaise, en fait, ne sont pas encore déterminés*²⁷⁷ » ou encore que « *la falaise n'a comme actuellement pas de statut*²⁷⁸ ».

²⁷² Conseil du patrimoine et comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 3

²⁷³ Alison Hackney, doc. 7.50, p. 2; Anthony Mandl, doc. 7.51, p. 1; Association Canadienne des Médecins pour l'Environnement, doc. 7.38, p. 3; Citoyens pour le Bois Franc, doc. 7.44, p. 1; Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 8; Conseil communautaire NDG, doc. 7.18, p. 1; Conseil régional de l'environnement, doc. 7.20, p. 10; Egor Katkov, doc. 7.25; GRAME, doc. 7.46, p. 5; Hedy Dab, doc. 7.59, L. 150; Imagine Lachine Est, doc. 7.15, p. 1; Irwin Rapoport, doc. 7.33, p. 3; Jean-Pierre Duford, doc. 7.10, p. 1; Kevin Copps, doc. 7.56, p. 2 et 3; Larry Paul, doc. 7.42, p. 5; Le regroupement des citoyens de Saraguay, doc. 7.32, p. 2; Les amis du parc Angrignon, doc. 7.54, p. 7; Maxime Arnoldi, doc. 7.34; Michael Tessier, doc. 7.22; Montreal Waterways Project, doc. 7.30, p. 1; Programme C-Vert, doc. 7.41, p. 1; Sauvons la Falaise!, doc. 7.3, p. 2; Sauvons l'Anse-à-l'Orme, doc. 7.39; Sauvons le Parc!, doc. 7.2; Sierra Club Québec, doc. 7.27, p. 1; Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 3; Westmount Park United Church, doc. 7.37

²⁷⁴ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 5

²⁷⁵ Office de consultation publique de Montréal, doc. 4.14, p. 55

²⁷⁶ Lisa Mintz, doc. 6.3, p. 15, L. 440; Steve Charters, doc. 6.4, p. 121, L. 121

²⁷⁷ Daniel Hodder, doc. 6.1, p. 18, L. 530 et p. 53, L. 1590-1595

²⁷⁸ Claudine Deschênes, doc. 6.2, p. 38, L. 1140

Cette incertitude semble s'étendre à tous les espaces. Ce serait le cas, par exemple, du parc Terry-Fox, situé en crête de la falaise, le long de la rue Saint-Jacques, entre les avenues Wilson et Harvard. Selon un citoyen : « *it's associated, it's connected to the falaise [...] it is presently an orphan. It doesn't get very much traffic through it. It's underused. It doesn't have much of an urban plan associated as far as I can tell [...] be using it as an opportunity to bring people from the Saint-Raymond district into the park [...] either path or bicycle entrance to it*²⁷⁹. »

La délimitation actuelle proposée du projet de parc n'inclut, aucun milieu naturel, ce qui apparaît être contraire à la mission des parcs-nature²⁸⁰. Pour la commission, ce projet de transformer un milieu fortement minéralisé ne saurait être envisagé avec succès que si les dimensions de renaturalisation et de végétalisation du nouveau parc se combinent et s'articulent aux milieux naturels à proximité, dont évidemment et en priorité à celui de la falaise. La commission est d'avis que la richesse de la faune et de la flore qui s'y trouvent est le socle naturel sur lequel tout le reste du projet, que ce soit la bande verte, la dalle-parc ou le nouveau parc dans la cour Turcot repose, et ce, même s'il y a encore des interventions écologiques à prévoir.

Par conséquent, la commission estime que la première étape est de travailler dès maintenant à la protection et à la désignation de la falaise Saint-Jacques en l'intégrant au projet de parc-nature. Le projet ainsi revu ferait partie des milieux naturels protégés en vertu de la PPMVMN, permettant ainsi au nouveau parc de correspondre aisément à la mission de parcs-nature.

La commission est d'avis qu'en parallèle de la mise en place des diverses étapes de planification, la protection de la falaise Saint-Jacques doit faire l'objet d'une haute vigilance afin de s'assurer de la protection de son écosystème. Pour ce faire, il faut assurer le respect de la réglementation et éviter les déversements illicites. De plus, afin d'accroître la protection de la falaise Saint-Jacques, la commission est d'avis que la zone de dégagement en crête doit être élargie à 10 mètres et, à cet égard, elle réitère la recommandation émise par l'OCPM lors de la consultation publique sur le quartier Saint-Raymond de 2013²⁸¹.

Recommandation #1

La commission recommande de revoir la délimitation du territoire étudié afin d'en faire un projet complet et cohérent avec les objectifs d'augmenter la superficie des aires protégées; de bonifier le réseau de parcs et espaces verts; d'aménager des infrastructures de déplacements actifs, sécuritaires et confortables et facilitant l'accès à la falaise Saint-Jacques ainsi qu'au canal de Lachine; de marquer l'entrée de la métropole; et d'encourager la revitalisation des quartiers entourant le parc. La nouvelle délimitation du projet devrait inclure, en plus du parc-nature et du lien nord-sud proposés, les éléments suivants :

²⁷⁹ Adam Partington, doc. 6.1, p. 26, L. 750-755

²⁸⁰ Ville de Montréal, doc. 4.10 (page consultée le 7 mars 2019)

²⁸¹ « *La commission recommande, à court et à moyen terme, d'élargir le territoire interdit à la construction le long de la crête afin d'installer un corridor vert de quelques mètres de plus qui serviront à améliorer l'offre d'espace vert dans le secteur, à lier les corridors visuels le long de la falaise ainsi qu'à intégrer la falaise avec les parcs existants et futurs du secteur.* »; Office de consultation publique de Montréal, doc. 4.14, p. 55

- ***Le parc Terry-Fox,***
- ***La falaise Saint-Jacques,***
- ***La bande verte,***
- ***Une zone de dégagement de la crête élargie à 10 m.***

Cela assurera non seulement une cohérence au projet, mais permettra beaucoup plus facilement d'envisager l'ensemble des connexions et des liens à faire au-delà de celui-ci. La commission est également d'avis que la Ville doit acquérir tous les terrains pour la création de ce nouvel ensemble et conférer un statut unique à cette nouvelle délimitation, que ce soit dans le réseau des parcs-nature, comme parc métropolitain ou autre.

Recommandation #2

La commission recommande de mettre en place ou de s'assurer que ce nouvel ensemble possède un statut de parc afin d'assurer sa protection, sa mise en œuvre et sa gestion.

Recommandation #3

La commission recommande de renforcer la vigilance concernant la falaise Saint-Jacques, de façon à ce que les règlements ayant trait aux déversements ainsi qu'à sa protection soient respectés en tout temps.

En fait, le travail à faire a bien été résumé en soirée d'information : « *L'idée, c'est comment est-ce qu'on peut recréer un écosystème viable, c'est ça le défi qu'il va falloir faire à la conception du parc, quels sont les éléments-clés qu'on va pouvoir faire pour pouvoir avoir un écosystème intéressant. Puis comment est-ce qu'on peut valoriser la falaise pour dire on va faire quelque chose de wow! sur la falaise aussi. Les deux ensembles vont se compléter(sic)²⁸². » Il s'agit d'intégrer, dès le début, la falaise avec tous les autres volets du projet dans un séquençement permettant ainsi de réunir toutes les chances de succès.*

3.2.2 La vision d'un projet de parc élargi

Bien que le processus de consultation ait permis de mettre en lumière les efforts continus qui ont été déployés par la Ville pour assurer un certain niveau d'information et de collaboration concernant son projet, il manque, selon les participants, une vision d'ensemble claire. La commission est d'avis que le projet mérite d'être arrimé, en plus du PPMVMN, à d'autres politiques, encadrements règlementaires et outils de planification de diverses instances municipales, provinciales ou fédérales qui touchent, entre autres, l'environnement, le développement durable, le patrimoine, la mobilité durable, ainsi que la santé et le développement social.

²⁸² Daniel Hodder, doc. 6.1, p. 79, L. 2375

La commission est d'avis que la vision qui sera mise de l'avant pour l'ensemble du futur parc doit refléter les aspirations de la communauté montréalaise pour le développement d'un ensemble original et novateur, familial, convivial et sécuritaire où l'économie locale, l'aménagement des espaces verts, la protection des milieux naturels, le contexte patrimonial et industriel, les transports actifs et la qualité de vie à long terme représentent des valeurs clés.

De plus, les caractéristiques uniques du territoire et la création de ce projet exigent une approche d'innovation et d'expérimentation qui doit s'incarner dans cette vision. Celle-ci permettrait d'assurer une cohésion et un arrimage entre les différentes étapes de mise en œuvre du projet, allant de la planification à l'exécution des travaux, en passant par sa gestion, et assurerait ainsi sa pérennité.

Recommandation #4

La commission recommande de produire une vision élargie, forte et rassembleuse du projet de parc axée sur l'expérimentation et l'innovation, basée sur l'élaboration de lignes directrices d'aménagement, de protection et de mise en valeur. Cette vision doit conjuguer tous les aspects environnementaux et sociaux de ce territoire, de la conception à la mise en œuvre, en passant par la concertation avec tous les partenaires, afin d'assurer le déploiement et la pérennité de cet espace urbain.

3.3 Le contexte d'insertion

3.3.1 L'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

Le projet fait partie intégrante de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. La délimitation de cet écoterritoire touche divers secteurs, dont le canal de Lachine, les échangeurs Angrignon et Turcot, la rue Saint-Jacques et, en son cœur, le milieu naturel de la falaise Saint-Jacques²⁸³.

Lors des consultations du BAPE en 2009 sur le projet Turcot du ministère des Transports, on apprenait qu'un comité technique piloté par la Direction des grands parcs, de concert avec les arrondissements, avait produit un rapport d'étape qui a été qualifié comme étant « *sans propositions concrètes*²⁸⁴ ». Toutefois, l'insertion d'un projet de reverdissement devait être pensée en termes d'interconnexions. Le BAPE appuyait cette idée du comité : « *que la création de cours d'eau, étangs ou milieux humides au bas de la falaise pourrait contribuer à augmenter sa valeur écologique, que son développement doit être réalisé dans une optique de verdissement, et en lien non seulement avec les quartiers environnants, mais aussi avec le grand réseau vert de Montréal, notamment dans un axe nord-sud*²⁸⁵. »

²⁸³ Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 12

²⁸⁴ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, doc. 4.6, p. 87

²⁸⁵ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, doc. 4.6, p. 87

En 2014, un plan de mise en valeur préliminaire de la falaise Saint-Jacques énonçait l'objectif de « faire de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques un espace vert 'magnifié' marquant l'entrée de ville via le nouveau réseau autoroutier et réseau viaire²⁸⁶ » (rues Notre-Dame et Saint-Jacques) et offre une série d'initiatives et de projets à cet égard. Dans cette foulée, la Ville mettait sur pied un nouveau « comité de travail afin de collaborer à l'élaboration du plan de mise en valeur de l'écoterritoire²⁸⁷ ». Aucune mise à jour ni du plan préliminaire de 2014 ni du rapport des activités récentes du comité de travail n'a été présentée lors des audiences, ce qui préoccupe la commission.

Une approche générale de planification urbaine, en lien avec les objectifs de divers schémas, politiques et règlements de la Ville, permettrait non seulement une approche flexible et proactive concernant les interconnexions au-delà de l'écoterritoire, mais permettrait aussi d'identifier des espaces qui pourraient y être greffés en vue de le renforcer encore davantage. Plusieurs terrains connexes qui pourraient enrichir et accroître le projet actuel ont été identifiés : les terrains connexes du MTMDET pour lesquels il n'y a pas encore d'affectation autre que des dépôts à neige, le chemin de fer non utilisé au sud du projet, les terrains municipaux existants sur la rue Notre-Dame, etc. Tous pourraient éventuellement faire partie de cet espace en évolution. Un projet aussi ambitieux que celui proposé doit d'abord et avant tout s'insérer dans une démarche qui identifie plus clairement les objectifs de raccordement de celui-ci à son environnement.

Recommandation #5

La commission recommande de mettre à jour et de finaliser un plan d'ensemble ou plan concept de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques comprenant des objectifs et des principes, en vue de définir, d'orienter et de bien articuler son développement et son expansion potentielle.

Ainsi, les objectifs et principes déterminés à ce niveau de planification serviraient d'appui à la définition et à la mise en œuvre du projet et assureraient un aménagement qui pourrait s'adapter au fur et à mesure de l'avancement du projet. Le plan d'ensemble ou plan concept²⁸⁸ développé pourrait servir de base et d'ancrage pour le développement de la vision du futur parc. La réflexion générale au niveau de l'écoterritoire servirait également à maximiser l'arrimage du projet. Cela se ferait notamment en respectant des objectifs d'aménagement, dont ceux de la Trame verte et bleue du Grand Montréal²⁸⁹ qui se rattache au projet.

²⁸⁶ Ville de Montréal, doc. 3.2, p. 19

²⁸⁷ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 6

²⁸⁸ Par exemple, le bilan 2009-2013 de la PPMVMN met en lumière ce qui s'est fait dans ces milieux, et ce, à partir de plans concepts

²⁸⁹ Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, doc. 4.13, p. 86

3.3.2 Connectivités environnementales

Plusieurs mémoires réfèrent à la notion de relation de corridors verts et bleus, ou encore de la « *connectivité biosystémique* » du projet. Certains évoquent un lien des cours d'eau et des eaux souterraines de Montréal-Ouest et de Côte-Saint-Luc avec le projet²⁹⁰, alors que d'autres y voient des possibilités de connectivité bleue vers le canal de Lachine et le fleuve²⁹¹. Selon plusieurs, il faut aussi relier le projet au parc Angrignon, au terrain Meadowbrook et au parc du Mont-Royal à l'aide d'une trame verte²⁹².

Les interconnexions du projet au sein de l'écoterritoire avec les parcs avoisinants, les corridors verts, l'eau souterraine et de ruissellement de surface, ainsi que tous les autres liens de biodiversité existants et futurs, doivent être explicités en lien avec la trame verte et bleue. Il s'agit d'inscrire le projet au sein d'objectifs d'aménagements tel que proposés au PMAD, au Plan d'action Canopée, à Montréal durable et au sein d'autres initiatives. Cela doit aussi faire partie d'une réflexion globale d'implantation et d'insertion du projet, en vue notamment d'actualiser la planification urbaine et de protéger le capital naturel de ce secteur de Montréal.

Recommandation #6

La commission recommande que la Ville initie une réflexion et se dote d'un plan d'action et de mise en œuvre à court, moyen et à long terme des liens verts et bleus afin de bien renforcer le projet à venir en termes de connectivité écologique.

3.3.3 Connectivités de transport

Le contexte de planification proposé devrait aussi permettre de fixer des objectifs d'interconnexions du projet, en considérant tant les transports véhiculaires que les transports actifs et collectifs. La question à savoir comment les gens pourront se rendre au nouveau projet est importante; cet aspect n'a pas fait l'objet de précisions.

Un travail important doit être fait autant pour les liens véhiculaires que piétonniers et cyclistes. Le flux du transport, qu'il soit actif (interconnexions avec les voies piétonnes, les pistes cyclables), public (interconnexions de transport collectif) ou routier et ferroviaire doit faire partie de la réflexion. Tous les accès véhiculaires, les connexions cyclables et piétonnes doivent être articulés et complémentaires à tous les points d'accès au projet afin d'assurer la fluidité et la connectivité entre les quartiers. Il ne faut pas non plus négliger les aspects comme la signalisation, qui faciliterait l'orientation des usagers. En somme, des études plus détaillées et chiffrées des usages potentiels doivent s'arrimer à celles du flux du transport, tant privé que public, tant adapté qu'actif, et ce, dans une perspective de mobilité durable.

²⁹⁰ Al Hayek, doc. 7.9, p. 3-4

²⁹¹ Comité ZIP Jacques-Cartier, doc. 7.45, p. 8

²⁹² Patrick Asch, doc. 6.5, p. 50, L. 1515; Les Amis du parc Meadowbrook, doc. 7.11, p. 6

Les accès et axes de connexions, qu'ils soient piétonniers, cyclables ou de transports collectifs, doivent être bien identifiés et raccordés au réseau existant et en développement, de façon à en maximiser la sécurité et la fluidité. La commission tient à signaler que de nombreux mémoires et intervenants ont soulevé le manque de connectivité du projet proposé. Suite aux études appropriées, un maillage des politiques en vigueur et une coordination entre les instances doivent être mis en place afin d'optimiser les modes actifs et collectifs de déplacements actuels et futurs. Ultimement, l'atteinte d'une cohabitation harmonieuse entre tous les déplacements actifs, collectifs et privés doit être établie.

Recommandation #7

Afin de réduire l'enclavement du futur parc et assurer sa fréquentation, la commission recommande de porter une attention particulière aux accès véhiculaires ainsi qu'aux liens cyclables et piétonniers du projet, dans le but d'assurer leur sécurité et leur fluidité.

3.3.4 Connectivités citoyennes

Le parc-nature est à créer de toutes pièces sur un site enclavé par des voies de circulation génératrices de polluants et de nuisances, au cœur d'un environnement industriel inhospitalier. Son appropriation n'est acquise ni d'emblée ni de manière définitive. Toutefois, sans elle, on ne pourrait parler de réussite du projet.

La commission est d'avis que la réussite du projet passe aussi en grande partie par l'adéquation du nouveau parc aux besoins, aux capacités et aux ambitions des collectivités locales et des autres parties prenantes. D'une étape à l'autre de son implantation dans le milieu, on doit voir à ce que le parc soit fréquenté par les populations locales et qu'elles en prennent soin durablement. Enfin, on doit s'assurer que le projet atteigne son objectif d'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Seule une planification rigoureuse du processus d'appropriation sociale du parc intégrée à la planification d'ensemble est garante de ce succès. Des indicateurs de fréquentation devraient être incorporés à la planification afin de mesurer l'atteinte des cibles et d'apporter en temps réel les ajustements nécessaires au projet puisque, comme le disait l'un des participants : « *Un parc qui n'est pas approprié devient un parc abandonné*²⁹³. »

Les populations vivant dans le voisinage du futur parc sont les premières à subir les nuisances de la présence du complexe Turcot. Dans ces milieux, les populations qui sont confrontées à la pauvreté et à d'autres formes d'exclusion, sont surtout celles qui pourraient bénéficier davantage de la fréquentation du parc. Or, l'enclavement causé par le complexe autoroutier met des obstacles sur leur route. C'est pourquoi le parc doit, d'abord et avant tout, être en lien avec les communautés qui vivent aux abords de cet espace.

²⁹³ Patrick Asch, doc. 6.5, p. 53, L. 1625

Dans une perspective de lutte aux inégalités sociales de santé, la commission propose que le parc-nature vise en premier lieu les populations des quartiers limitrophes, dont Saint-Raymond, Saint-Henri et Ville-Émard/Côte-Saint-Paul, particulièrement les populations défavorisées. La commission est d'avis que tout doit être mis en œuvre afin que celles-ci aient non seulement la capacité d'y accéder, mais qu'elles puissent également développer le désir de le fréquenter.

Dans les quartiers limitrophes du futur parc, la société civile est active. Lors de la consultation, celle-ci a fait part de sérieuses préoccupations quant aux réels bénéfices que les populations les plus défavorisées de ces collectivités pourront tirer de l'intégration d'un parc-nature dans leur environnement. Elle a notamment attiré l'attention de la commission sur l'effet d'embourgeoisement que le parc pourrait accentuer dans le secteur et sur le risque d'exacerber le sentiment d'exclusion pour les populations qui y sont extrêmement vulnérables.

Un autre défi du processus d'appropriation du parc sera celui d'amener deux arrondissements, qui ont toujours été isolés l'un de l'autre par des barrières infranchissables, à collaborer à un projet dont la vision se veut être la plus inclusive possible. La commission souscrit à la vision développée par des participants aux ateliers créatifs qui voient le projet comme celui de la « réconciliation » entre les quartiers.

La connectivité et l'accessibilité du parc devraient faire en sorte que les Montréalais des autres quartiers l'adoptent aussi. Par conséquent, le projet devrait s'associer aux intervenants et parvenir à préserver les intérêts des communautés locales et de leurs populations aux prises avec des inégalités et des formes d'exclusion, tout en honorant la vocation métropolitaine du projet, et ce, au bénéfice de tous.

Recommandation #8

La commission recommande que la démarche de planification intègre le développement d'objectifs de participation, incluant des indicateurs mesurant la fréquentation, l'amélioration des habitudes de vie et le rehaussement de la qualité de vie des populations les plus à risque vivant aux abords du territoire du nouveau parc.

3.4 Le contexte d'aménagement

En plus du comité de travail qui œuvre sur l'écoterritoire, le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal semble reconnaître que l'intégration de la falaise dans le futur parc-nature permettrait d'agir dans le but de planifier et de mettre en œuvre ce projet de parc :

« [...] the falaise [...] right now, it's not part of our large park system. So, once that happens, then we can have an action plan to protect the falaise²⁹⁴. » Certains élus partagent cet avis²⁹⁵.

L'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce semble aussi disposé à agir et a informé la commission des éléments suivants : « [...] l'arrondissement a mandaté la section géotechnique de la Ville de Montréal pour cartographier les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain du haut de la falaise Saint-Jacques. Cette cartographie permettra de compléter la réflexion en cours sur une modification à la réglementation en matière de verdissement obligatoire et de contrôle de l'utilisation du sol au sommet du talus [...] l'arrondissement prévoit commencer, l'hiver prochain, l'actualisation de la planification urbaine du secteur en tenant compte du potentiel des nouveaux espaces verts proposés et des conclusions de la consultation de 2012-2013²⁹⁶. »

Toutefois, la commission estime que le temps pour agir est compté. Lors de la séance d'information, la commission a appris que des réserves foncières ont été constituées en juin 2018²⁹⁷. Or, les réserves foncières instaurées par une municipalité ont généralement une durée de vie de deux ans, renouvelable une fois²⁹⁸. L'échéance maximale serait donc en juin 2022. Le recours à ces réserves foncières permettrait le développement à court terme de tout le secteur nord du projet, incluant la falaise Saint-Jacques et le parc Terry-Fox.

Recommandation #9

La commission recommande que les réserves foncières fassent partie des priorités de planification et de mise en œuvre du projet, au même titre que les terrains proposés du futur parc.

3.4.1 La création d'un nouveau parc

Étant actuellement en majeure partie planifié sur un site n'ayant aucune caractéristique de parc-nature, ce parc en devenir prévoit la transformation d'une zone industrielle en un parc verdoyant, mettant l'accent sur l'implantation des milieux naturels. La mission des parcs-nature en étant une de préservation et de conservation de milieux naturels existants, il va sans dire que le contexte n'est pas tout à fait le même. La commission, à l'instar de plusieurs participants, croit

²⁹⁴ Daniel Hodder, doc. 6.1, p. 89, L. 2675

²⁹⁵ La mairesse de l'arrondissement CDN-NDG, Mme Sue Montgomery, à la réunion du conseil du 9 octobre 2018, a répondu à une question d'un citoyen concernant la pollution de la falaise : « until we have it, that park built, I'm not sure what else we can do » (Extrait vidéo du conseil d'arrondissement, 09-10-18, 41:40). Le 17 janvier 2019, un reportage aux nouvelles de CBC concernant une nouvelle initiative citoyenne de prévention de la pollution présente le conseiller Peter McQueen qui affirme que la falaise doit devenir un parc éventuellement.

²⁹⁶ Ville de Montréal, doc. 5.2.1, p. 3

²⁹⁷ L'arrondissement de CDN-NDG a confirmé qu'il avait émis le 4 juin 2018 une réserve foncière sur 9 lots d'une superficie de 32 471 m² au sud de la rue Saint-Jacques Ouest et à l'est du boulevard Cavendish en vue de « permettre l'aménagement d'un parc en haut de la falaise (...) et ainsi, faciliter l'accès à la falaise » (doc. 5.2.1, p. 3).

²⁹⁸ Le Guide « La prise de décision en urbanisme – Réserve pour fins publiques », disponible sur le site du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, le confirme.

donc que des études spécifiques sur la viabilité de ce parc, et ce, en respect des conditions intrinsèques du milieu, doivent être effectuées au préalable pour assurer sa pérennité. Ces études devront aussi tenir compte des adaptations nécessaires de cet espace face aux changements climatiques.

En ce qui concerne l'aménagement paysager du futur parc, un rappel de l'ancien lac à la Loutre en vue de l'implantation de milieux humides, de la gestion des eaux de ruissellement et même la création de plans d'eau a été évoqué par certains participants. Étant dans un milieu hostile et bruyant, la commission suggère d'explorer cette possibilité, tout en favorisant l'innovation et l'expérimentation afin d'éviter l'insertion d'une vision pastiche et littéraire de plan d'eau. La commission considère qu'il y a lieu de se permettre d'innover en ce qui a trait à la gestion des plans d'eau, tout en mettant en valeur le patrimoine aquifère dans ce secteur.

Le programme de renaturalisation et de verdissement du parc doit viser à mettre en place toutes les conditions qui rendront les espèces floristiques et fauniques plus aptes à survivre dans un écosystème capable de résister aux espèces envahissantes. Le principe de succession écologique devrait aider le milieu à atteindre son équilibre et à se régulariser par lui-même²⁹⁹. En ce qui concerne les zones tampons en bordure de l'autoroute, une collaboration est essentielle avec le MTMDET afin d'adapter les pratiques courantes d'aménagement et d'entretien de façon à minimiser l'intervention humaine et permettre la régénération naturelle de la forêt³⁰⁰.

La remise en état des sols avant la plantation demeure l'une des pistes importantes pour augmenter la survie et la croissance des arbres³⁰¹. Les changements climatiques vont exiger une gestion adaptative des espèces floristiques indigènes qui seront implantées. Une préoccupation en regard de la santé de la population doit aussi dicter le choix des végétaux en vue de privilégier les moins allergènes.

Le lien nord-sud créera un corridor écologique entre le parc et la falaise. Cela améliorera la qualité des habitats naturels, facilitera les déplacements et, par conséquent, optimisera les chances de survie de la flore et de la faune dans le parc. La commission tient à rappeler l'importance-clé de l'intégration de la falaise et « *des interventions à y effectuer afin de réhabiliter, puis maximiser son potentiel écologique*³⁰². » Par ailleurs, cette connectivité doit être complétée en lien avec les stratégies de verdissement des quartiers avoisinants afin de renforcer mutuellement l'ensemble de ces stratégies.

²⁹⁹ Vincent Asselin et Malaka Ackaoui, doc. 7.17, p. 12

³⁰⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20.5, p. 10

³⁰¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20.5, p. 8

³⁰² Daniel Hodder, doc. 6.1, p. 35, L. 1040

Recommandation #10

La commission recommande d'effectuer les études préalables en vue de l'implantation d'un milieu renaturalisé comprenant des modalités à la fine pointe de la gestion environnementale, de l'entretien et du suivi écologiques, et ce, afin d'assurer la pérennité des lieux.

Les interventions en séance d'information et les mémoires ont démontré que la majorité des gens souhaitent avoir un espace de tranquillité et de ressourcement, un lieu où les milieux naturels sont dominants et préservés. Un parc orienté sur des activités, dont la promenade, la découverte, la détente et l'interprétation, qui comprendrait aussi du mobilier urbain, des aires de repos et de pique-nique. Il faudrait également réfléchir à l'intégration et la mise en valeur d'éléments de patrimoine et d'art dans le secteur. En somme, des activités et des installations ayant peu d'impacts et en harmonie avec le nouveau projet, certaines ayant été suggérées comme éléments de programmation par la Ville dans son document et lors de la séance d'information³⁰³.

Ce parc doit aussi être sécuritaire et apporter une expérience hors du commun en plus d'avoir un rôle éducatif. Des projets de cette ampleur étant rares, la commission juge que le parc devra constituer un véritable laboratoire d'expérimentation à l'intérieur duquel les meilleures pratiques pourront être tentées, étudiées et documentées.

Le sujet de la séparation des sentiers pédestres et cyclistes a aussi été une thématique importante abordée dans tous les ateliers créatifs. Toutefois, des études d'aménagement et de mobilité plus approfondies seront nécessaires afin de guider ce choix d'aménagement, et ce, de manière à tenir compte de la capacité de support du milieu, tout en garantissant la sécurité et la fluidité des déplacements.

Quoi qu'il en soit, un aménagement écologique et durable devra primer afin de permettre des activités quatre saisons non intensives et sécuritaires. La commission estime que des infrastructures d'accueil accessibles à l'année, en bordure ou à même le site, permettraient de maximiser l'ensemble des activités et assureraient une programmation variée susceptible d'intéresser une plus grande diversité de citoyens. La mise en place de ces infrastructures permettrait des rencontres en toute sécurité et à l'abri des intempéries. Cet aspect représente un autre élément clé à considérer pour le succès du projet.

Dans tous les cas, les études devront aussi tenir compte de la capacité portante des sols et donc de la possibilité du site d'accueillir ce type d'infrastructures.

Recommandation #11

La commission recommande un aménagement écologique et viable au sein du nouveau parc, incluant des infrastructures d'accueil quatre saisons écoresponsables. Les aménagements

³⁰³ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 7 et 10

devront concilier des fonctions d'éducation, d'expérimentation, de recherche et de développement, en plus de favoriser les déplacements actifs, les rassemblements et l'appropriation communautaire.

3.4.2 Les polluants

Comme nous l'avons vu, le projet proposé s'insère au sein d'un chantier qui mènera à la cohabitation de transports routiers et ferroviaires. Or, il est indéniable que les polluants font partie des facteurs à considérer. Dans le cadre du projet Turcot, le MTMDET étudie actuellement la pollution à l'aide d'échantillons de la qualité de l'air et indique que celle-ci affecte la santé des riverains³⁰⁴. La commission a pris note que le poste d'échantillonnage de la qualité de l'air, situé sur la rue St-Patrick juste au sud du projet proposé, confirme qu'il y a plusieurs jours de dépassement des normes chaque année³⁰⁵. Des articles dans les médias en ont également fait état³⁰⁶. De plus, il faut savoir que le projet de parc sera coupé en deux par un « *lien bidirectionnel* » rattachant l'autoroute à la rue Notre-Dame. En plus des impacts polluants des véhicules de l'autoroute, les usagers du parc auront donc à respirer la pollution de 8 autos à la minute le matin et de 13 autos à la minute en après-midi en raison de ce lien bidirectionnel³⁰⁷.

Selon la Direction régionale de santé publique, la pollution causée par le transport routier pourrait être un facteur d'aggravement de l'asthme. Il y a sans doute d'autres conséquences néfastes sur la santé, mais celles-ci restent encore à déterminer : « *la pollution issue du transport routier a aussi été associée à d'autres impacts sur la santé pour lesquels les preuves accumulées dans la littérature suggèrent un lien, sans toutefois pouvoir l'établir de manière définitive [...] La littérature scientifique décrit aussi plusieurs problèmes de santé potentiellement causés par l'exposition au transport routier, mais dont l'information est insuffisante ou inadéquate pour attribuer un lien causal*³⁰⁸. »

La pollution atmosphérique autour du nouveau parc n'est pas la seule chose à considérer. À cet égard, le Conseil du patrimoine et le Comité Jacques-Viger apportent un avis intéressant en rapport avec la qualité de l'eau : « *Les comités se demandent si l'infiltration à travers les matériaux de remblais de la falaise pourrait contaminer les eaux de ruissellement et si des études ont été réalisées à ce sujet*³⁰⁹. » À ce sujet, un tableau de bord qui rassemblerait et qui documenterait l'ensemble des indicateurs concernant la santé et l'environnement pourrait

³⁰⁴ Transports Québec, Turcot, « Suivi de la qualité de l'air »,

<https://www.turcot.transports.gouv.qc.ca/fr/travaux/qualitedelair/Pages/default.aspx> (page consultée le 5 mars-2019)

³⁰⁵ Études de la qualité de l'air en continu à la station 104 (rue Saint-Patrick) aux abords du parc proposé au sud du canal.

https://seti-media.com/infopopulation/rsqa_turcot/station.php?station=VilleMTRLRSQA104 (page consultée le 5 mars 2019)

³⁰⁶ Site internet CBC news 02-11-18 « Dust from Turcot interchange construction often above acceptable levels, data shows »;

« Noise levels from Turcot construction concern Montreal public health officials »

³⁰⁷ Suivi des questions de la séance d'information du 25 septembre 2018, doc. 5.2.1

³⁰⁸ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 4.8, p. 11

³⁰⁹ Conseil du patrimoine et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 5

permettre de documenter plus précisément la cohabitation entre le futur parc et le complexe autoroutier.

La gestion des sols, dont les sols contaminés, est une problématique à considérer qui pourrait aussi s'intégrer à un tableau de bord. La façon dont ils seront traités doit faire partie de l'approche exemplaire du projet. Un travail de longue haleine ne semble pas encore entamé, mais va néanmoins nécessiter des actions à court, moyen et à long terme, selon ce que révèle le MTMDET dans son plan de réhabilitation des terrains de 2011³¹⁰. Les responsabilités à cet égard restent à négocier : « *Ces éléments ne sont pas encore déterminés puisque le plan de réhabilitation pour le parc-nature n'a pas été élaboré et approuvé par le MELCC et que les suivis qui pourraient être requis ne sont pas définis. Cet aspect sera aussi discuté dans le cadre des négociations concernant l'acquisition des terrains*³¹¹. »

La commission est d'accord avec la Ville quant à la nécessité d'assurer un suivi serré, dont celui de la gestion des sols contaminés : « *La Ville de Montréal vérifiera quelles sont les méthodes utilisées par le MTQ pour assurer le respect de cette exigence contractuelle. Selon les résultats obtenus, la Ville évaluera s'il est nécessaire de procéder à des analyses supplémentaires. [...] Les travaux de réhabilitation devront faire l'objet d'une surveillance afin de s'assurer du respect du plan de réhabilitation approuvé par le [ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques]*³¹². »

De plus, la Ville reconnaît que tout reste à faire quant à cet aspect du projet : « *Étant donné que nous sommes en amont du projet, aucune étude n'a encore été réalisée concernant la considération des polluants engendrés par l'autoroute 20 [...]*³¹³. »

Recommandation #12

La commission recommande que les impacts sur la santé continuent d'être étudiés et documentés et que les postes d'échantillonnage de la qualité de l'air et de l'eau, de même que d'autres vérifications telles que la décontamination et la gestion des sols, fassent partie d'un tableau de bord du projet.

³¹⁰ Les extraits du Plan directeur de réhabilitation des terrains du MTQ 2011 précisent, par exemple, aux questions suivantes, ce qui doit se passer. Aucune information sur le suivi de réponses à ces questions n'a été offert à la commission : « QUESTION 13 – QUI RÉHABILITERA LES TERRAINS? « La réhabilitation des sols sera faite par le ou les entrepreneurs responsables des travaux. Les contrats de construction n'ont pas encore été attribués (...); QUESTION 14 – LES RELEVÉS? « Un suivi sera fait par le Ministère au cours des travaux afin de s'assurer que les terrains devant être réhabilités respectent bien les exigences. Un suivi de la qualité des eaux souterraines avant, pendant et après la réhabilitation sera réalisé.; QUESTION 15 – « (...)le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) participe également à l'analyse des études de risques des plans de réhabilitation »; QUESTION 16 – « Le plan de réhabilitation doit être approuvé par le MDDEFP avant que des travaux puissent être réalisés dans le secteur » (...) incluant une « assemblée publique » si « un projet d'aménagement comprend le maintien en place des contaminants au-delà des valeurs d'usage fixés par la réglementation. » (doc. 4.7)

³¹¹ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 3

³¹² Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 3

³¹³ Ville de Montréal, doc. 5.2.2, p. 2

3.4.3 Les équipements sportifs

Des intervenants ont demandé de considérer l'aménagement de terrains et d'équipements sportifs dans le parc. Toutefois, la commission se demande si un tel emplacement est réellement adéquat étant donné le manque de certitude scientifique concernant les impacts de la pollution atmosphérique sur la santé et les normes imposées sur les abords d'autoroute³¹⁴. La commission croit qu'il est préférable d'évoquer le principe de précaution face à l'implantation de ce type d'équipement.

Il faut aussi songer à la capacité de support du parc pour accueillir ce type d'activités. Comme il a été démontré dans de nombreux dossiers, l'accueil de grands groupes et la préservation des milieux naturels peuvent s'avérer complexes et contradictoires. D'ailleurs, certaines activités sportives, comme le vélo de montagne, font l'objet d'une réglementation spécifique par le Service des grands parcs du verdissement et du Mont-Royal, étant jugées incompatibles avec la protection des milieux naturels³¹⁵.

Compte tenu de cette situation et puisque nous sommes dans un chantier et un laboratoire en devenir où de nouvelles pratiques de gestion environnementale, de renaturalisation, d'entretien et de suivi écologiques devront être développées, la commission est d'avis que la pratique intensive de sports ne peut faire partie du projet proposé.

Même si des installations sportives n'ont pas été demandées par une majorité de participants, la commission est sensible aux propos rapportant un manque de terrains sportifs pouvant desservir les collectivités à proximité du parc. Aussi, la commission est-elle d'avis que ces demandes devraient faire l'objet d'un suivi par la Ville afin de répondre aux besoins exprimés.

Recommandation #13

La commission recommande que la pratique des sports intensifs et la mise en place d'infrastructures sportives soient exclues du nouveau parc.

3.4.4 Le lien nord-sud

Pour la commission, le lien nord-sud constitue la colonne vertébrale du projet par son potentiel de connectivité aux quartiers environnants. Elle reliera toutes les composantes du nouveau grand parc, et ce, tant au nord qu'au sud, sans oublier sa contribution importante aux connexions d'est en ouest. Elle fera aussi partie intégrante de l'entrée de ville. Sa signature architecturale,

³¹⁴ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, doc. 7.12, p. 10 et doc. 4.8

³¹⁵ Ville de Montréal, Règlements dans les grands parcs,

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,91007570&_dad=portal&_schema=PORTAL (page consultée le 5 mars 2019)

intégrée au paysage, en harmonie avec l'ensemble des volets du projet, devrait contribuer à sa notoriété.

En dépit de sa demande, la commission n'a pas reçu l'appel d'offres concernant l'étude de faisabilité du lien nord-sud, mais la Ville a fourni quelques éléments de réponse la concernant. En septembre, la Ville a annoncé que l'étude commencerait en octobre 2018³¹⁶. Elle a, par la suite, confirmé que l'étude concernait la faisabilité et qu'elle porterait, entre autres, sur des intrants techniques et fonctionnels et aurait deux options d'un lien piétonnier et cyclable. Elle a confirmé qu'il ne s'agirait pas d'un plan d'aménagement³¹⁷. La Ville a affirmé que l'étude serait lancée à l'automne et que les résultats seraient prêts vers le printemps 2019³¹⁸. N'ayant pas accès à l'appel d'offres et ne sachant pas quand l'étude de faisabilité sera rendue publique, la commission ne peut discuter de l'articulation précise de ce volet si important du projet. Par exemple, il est difficile de se prononcer sur la nécessité, ou non, d'accès mécanisés comme des ascenseurs. La commission émet néanmoins quelques hypothèses en fonction de ce qu'elle a entendu et reçu lors des audiences.

Les accès et connexions doivent être nombreux afin d'assurer la fluidité des déplacements que l'on souhaite axés sur les modes de transports actifs et collectifs. À ce titre, l'unique desserte de connectivité de la dalle-parc semble réductrice. Un effort est attendu afin que plusieurs autres connexions soient développées, notamment en secteur est et ouest du futur parc et par ses liens au réseau viaire.

Plusieurs propositions allant d'une structure architecturale imposante et repérable à une passerelle verte, stylisée et sobre, ont été entendues. Toutes s'accordent sur la recherche d'une expérience de transit piétonnier et cycliste sécuritaire, agrémentée de haltes pour le repos, l'observation ou l'interprétation du paysage environnant. On veut également permettre les déplacements de la faune et la flore. La largeur du lien nord-sud doit supporter toutes ces fonctions.

Le lien nord-sud doit donc assumer une signature innovante et emblématique. Les défis de la nouvelle structure sont multiples : une flexibilité permettant un raccordement multiple tant à l'est et l'ouest qu'au nord et au sud; une cohabitation de fonctions (entre autres : transport actif, corridors écologiques et attrait touristique quatre saisons); et une construction mettant en valeur l'écosystème naturel prédominant du nouveau grand parc constitué de la falaise Saint-Jacques et de la cour Turcot renaturalisée et aménagée.

Dans une perspective d'adaptation aux changements climatiques, le lien nord-sud doit être conçu à la fine pointe de la technologie et refléter les principes de mobilité et de développement durable pour être accessible pendant les quatre saisons. De plus, la commission est d'avis que la

³¹⁶ Claudine Deschênes, doc. 6.1, p. 38, L. 1120

³¹⁷ Ville de Montréal, doc. 5.2.1, p. 2

³¹⁸ Claudine Deschênes, doc. 6.2, p. 76, L. 2240-2260 et p. 78, L. 2300-2310

Ville pourrait étudier plus en profondeur l'idée de concours pour la mise en place de ce lien nord-sud, une fois les études de faisabilité et d'interconnexions complétées.

Recommandation #14

La commission recommande que le lien nord-sud porte une signature unique, novatrice et emblématique. Ce lien doit maximiser son potentiel de connectivité et être accessible pendant les quatre saisons.

3.4.5 L'entrée de ville

L'entrée de ville est une notion abstraite et complexe, comme mentionné dans certaines études portées à l'attention de la commission³¹⁹. « *Ainsi l'entrée de ville n'est pas une porte d'entrée, mais plutôt un parcours qui permet d'offrir différentes expériences. De plus, cette définition englobe des expériences non routières d'entrée de ville (train, canal) ainsi que la qualité du cadre de vie des milieux (construits, naturels) adjacents. Finalement, elle reconnaît que les actions visant le développement durable du milieu (ex. verdissement, revitalisation des milieux urbains) doivent se faire dans une perspective d'actions conjointes entre les acteurs impliqués*³²⁰. » Dans le cas présent, il s'agit de concilier les actions de plusieurs intervenants et maîtres d'œuvre, dont la Ville, le MTMDET et le CN. Ces intervenants doivent prendre en compte aussi bien les caractéristiques de l'espace sous étude que les usagers éventuels qui le visiteront ou le traverseront.

Tant le territoire du projet proposé que ses environs sont marqués par des dimensions constitutives de Montréal. Parmi celles-ci, notons l'histoire des peuples autochtones et de la Nouvelle-France, le berceau de l'ère industrielle de Montréal, et les quartiers toujours florissants aux abords de cet espace. Pour la commission, la notion d'entrée de ville englobe tous ces aspects. Il s'agit donc de penser l'espace au sens large, en mettant en valeur tout le secteur comme faisant partie intégrante d'un parcours valorisant ce paysage unique.

La Ville n'a pas fourni de chiffres concernant l'utilisation potentielle du parc ou encore du nombre potentiel de visiteurs « *ponctuels* » qui traverseraient l'entrée de ville. Toutefois, nous savons que non seulement des dizaines de milliers de résidents et de travailleurs à proximité pourraient en bénéficier quotidiennement, mais que des millions de personnes vont le croiser en transit, soit en auto ou à vélo, chaque année. Selon les informations obtenues par la commission, plus de 57 000 personnes vivent à proximité du projet, plus de 38 000 employés y travaillent et il y a

³¹⁹ Synthèse et bilan, concours international d'idées pour un parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 et de l'autoroute 15 depuis l'avenue Atwater, doc. 4.11; Le cadre paysager des entrées routières de Montréal, doc. 4.12

³²⁰ Synthèse et bilan, concours international d'idées pour un parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 et de l'autoroute 15 depuis l'avenue Atwater, doc. 4.11, page IX

plus de 1 million d'utilisations annuelles de la piste cyclable au sud du projet³²¹. De plus, en 2017, ce sont plus de 18 millions de passagers qui ont été accueillis à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, dont plusieurs font le voyage vers le centre-ville et, par conséquent, traversent l'écoterritoire. Plus de deux millions de voyageurs ont pris le train en 2017 entre Montréal, Ottawa et Toronto, qui passe à proximité du projet. L'autoroute 20, quant à elle, a un débit quotidien de 300 000 véhicules par jour³²².

En d'autres termes, cette future entrée de ville comprend des caractéristiques d'histoire et de patrimoine importantes et est traversée des centaines de milliers de fois quotidiennement. Elle représente à la fois une opportunité et une vitrine exceptionnelle pour Montréal. L'entrée de ville - constituée vraisemblablement du lien nord-sud et du nouveau grand-parc - sera la signature de tout le projet. Il faudra donc créer une entrée de ville distinctive en fonction de ce qui précède. En d'autres termes, l'entrée de ville formera un tout plus grand que ses parties si tous les éléments présentés précédemment la constituent.

Rappelons que les documents de la Ville mentionnent l'intérêt de créer « *un paysage d'entrée de ville symbolique*³²³ ». La commission note que le lien nord-sud est parfois vu comme l'élément repère et signalétique de cette entrée de ville. D'autres fois, ce sont les éléments de *land art* ou de verdissement qui définissent cette entrée.

Pour la commission, l'entrée de ville fait un tout avec le lien nord-sud et le parc bonifié. Comme le mentionne un intervenant : « *L'emplacement de ce parc-nature le long de l'autoroute constitue une opportunité pour travailler la mise en scène du paysage [...] Le projet d'ensemble de l'écoterritoire constituera un tableau naturel et offrira divers points de vue depuis l'autoroute 20*³²⁴ ». À cet égard, la commission suggère à la Ville de bien considérer le potentiel de valeur ajoutée en planifiant l'entrée de ville tout le long du parcours de l'autoroute 20 au travers de l'écoterritoire. La commission estime qu'il est opportun de lier cet ensemble à d'autres parcours existants, tels que celui de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau³²⁵, ceux de la rue Notre-Dame, des échangeurs Saint-Pierre et Angrignon.

Recommandation #15

La commission recommande d'intégrer la notion d'entrée de ville verdoyante, novatrice et emblématique qui mettrait en valeur le paysage des lieux et l'identité montréalaise en l'articulant sur l'ensemble du projet bonifié.

³²¹ Envoi postal OCPM à 27 204 portes X 2,1 taille moyenne ménages montréalais selon Statistique Canada 2016; 8000 emplois estimés au CUSM; Ville de Montréal, doc. 3.3.1; plus de 30 000 emplois au sud du parc; Ville de Montréal, doc. 6.1, p. 14, L. 405-410

³²² Rapport annuel 2017 Aéroports de Montréal, p. 6; Rapport annuel VIA Rail 2017, p. 9; Tania Gonzales, doc. 6.4, p. 34, L. 1025-1030

³²³ Ville de Montréal, doc. 3.1, p. 11

³²⁴ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 7.53, p. 6

³²⁵ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 7.20.5, p. 15

3.5 Le contexte de la mise en œuvre

En vue de compléter avec succès ce projet unique, la Ville devra gérer une convergence complexe et nécessaire de ressources, d'actions et d'initiatives, tant de la part d'instances citoyennes que d'instances gouvernementales, privées et institutionnelles. Le succès du projet est rattaché à la capacité de la Ville à le diriger et à gérer plusieurs dimensions simultanément, tant environnementales que sociales et économiques.

La commission considère que le projet doit se doter d'éléments de mise en œuvre forts, en priorisant une approche de gestion de projet à laquelle elle ferait participer l'ensemble des forces vives qui sont interpellées. D'une part, cet appareillage devra pouvoir capitaliser sur la mobilisation citoyenne qui a été observée et qui est à soutenir pour le développement du projet. D'autre part, il doit prévoir une structure partenariale solide pour mener à terme la mise en œuvre du projet en collaboration avec les instances gouvernementales et les institutions du domaine privé. Ces deux volets devront s'arrimer l'un à l'autre. Il sera donc nécessaire d'enrichir le processus décisionnel à venir, dont ceux des dispositifs de planification et de suivi de tous les services impliqués de la Ville de Montréal et des autres intervenants. Enfin, il est indispensable de prévoir un plan d'investissement comprenant les budgets adéquats pour appuyer une planification rigoureuse.

3.5.1 La concertation citoyenne

L'accueil enthousiaste qui a été réservé au projet est de très bon augure. En effet, l'intérêt de la collectivité ne s'est jamais démenti depuis qu'elle a été invitée à participer aux premières consultations de la Ville et du MTMDET portant sur le territoire. Et de nouveau, lors de la présente consultation, les citoyens ont démontré un riche potentiel de contribution et de collaboration au succès du projet avec la Ville et ses partenaires.

À cet égard, plusieurs participants ont demandé la mise en place d'un dispositif de concertation et de partenariat. Ce dispositif permettrait d'associer les citoyens et la société civile des quartiers adjacents au processus de décision au fur et à mesure de la création du parc et de sa mise en valeur. Ils voudraient également que ce dispositif serve à mettre en œuvre des stratégies permettant d'opérer le passage de l'acceptation sociale à une appropriation durable du parc. Ce faisant, on augmenterait les chances de fréquentation du parc par les collectivités locales et qu'elles s'engagent à long terme dans son animation, sa gestion et son entretien, voire qu'elles assurent une part de plus en plus grande de l'une ou l'autre de ces responsabilités.

Au cours de la consultation, la commission a été sensibilisée à l'opportunité de tisser un lien entre le passé, le présent et l'avenir via la conception, l'aménagement et l'animation du parc. Il s'agirait alors de rappeler la vitalité économique de Montréal et de célébrer son dynamisme social, culturel et artistique. Les possibilités sont variées : interventions artistiques et culturelles en lien avec la nature et l'écologie; interprétations historiques et patrimoniales rappelant tous

les peuples fondateurs de Hochelaga et de Ville-Marie, ou évoquant le berceau industriel de Montréal. Plusieurs intervenants ont suggéré que ce soit aussi l'occasion de poser un geste significatif pour la réconciliation avec les peuples autochtones à Montréal. À cet égard, la participation des peuples autochtones au processus de conception et de planification du parc est vue comme souhaitable. La commission juge que cette composante pourrait constituer un des mandats phares de la concertation citoyenne.

Les barrières physiques et sociales susceptibles d'exclure du parc les personnes plus défavorisées ont été amplement commentées. La commission considère que les intervenants des organismes qui viennent en appui aux personnes dans les milieux défavorisés sont les mieux placés pour faire en sorte que le point de vue de ces populations soit entendu en soutenant les porteurs de cette parole à la concertation.

La complexité et le défi extraordinaires que comportent la renaturalisation, l'aménagement, la pérennisation et la valorisation du futur parc commandent une énergie, une créativité et une inventivité hors du commun. Déjà, de nombreuses propositions de contribution citoyenne et communautaire ont été formulées. Il a été question, entre autres, d'implication citoyenne dans la recherche et le développement, dans des projets de verdissement et des corvées de plantation, ou encore dans des activités d'éducation, de sensibilisation ou de promotion de la nature.

À tout cela s'ajoute un bon nombre de chercheurs, d'universitaires et de professionnels qui sont eux aussi déjà intéressés par la recherche et le développement autour de la conception et de la mise en œuvre du projet. La commission a noté une offre exceptionnelle d'une communauté d'experts qui viendrait s'adjoindre aux forces citoyennes. Par exemple, des initiatives à la fine pointe des phytotechnologies ou de végétalisation en milieu urbain ont été évoquées. On a fait aussi état des opportunités pour des organismes environnementaux et éducatifs de faire découvrir la nature et l'environnement aux jeunes et aux moins jeunes lors d'activités scolaires ou communautaires. Une synergie pourrait donc être développée autour de ces connaissances et de ce savoir-faire académique et professionnel.

La commission est d'avis que le savoir des citoyens, des groupes communautaires, des experts et des chercheurs est requis afin de garantir le succès tant de l'appropriation citoyenne du parc que de sa pérennité. L'appropriation citoyenne est à la fois une finalité et un processus qui doit faire l'objet d'une planification rigoureuse. Il en va de même de la collaboration à créer entre tous ces acteurs. Aussi la commission a-t-elle apprécié l'idée de mobiliser l'expertise d'organisations montréalaises et d'ailleurs qui sont reconnues en la matière.

La commission considère que les maîtres d'œuvre doivent doter le projet d'un dispositif participatif réunissant les communautés locales et les autres parties prenantes. Ensemble, ils pourront enrichir la vision commune et l'actualiser à travers un ensemble de stratégies avec et pour la collectivité. La mobilisation de la communauté locale et régionale est une condition de

succès du projet et l'appropriation exemplaire qui pourrait en résulter doit être documentée pour être reproduite ailleurs. À l'aide de nouvelles pratiques sociales inclusives et de partenariats avec des experts, le projet a tout pour contribuer à l'avancement du savoir relativement à l'aménagement participatif dans les grands centres urbains.

Recommandation #16

La commission recommande la mise en place d'un mécanisme de concertation citoyenne doté des ressources nécessaires, et ce, notamment pour assurer la participation des organismes communautaires qui pourront contribuer à l'inclusion des populations défavorisées au processus. Ce mécanisme doit viser l'appropriation par les collectivités locales en vue d'enrichir la conception, la planification, l'exécution, la programmation et l'évaluation du projet de parc et de son déploiement.

Recommandation #17

La commission recommande d'enrichir le processus d'appropriation communautaire par la création d'un partenariat de recherche et développement destiné à l'avancement des connaissances, à l'expérimentation et à la documentation des meilleures pratiques.

3.5.2 La concertation partenariale

Le projet mobilise aussi une multitude d'intervenants. Le MTMDET joue un rôle majeur dans la réalisation du projet, et ce, de multiples façons. Il aménage les échangeurs avoisinant le site et des tronçons de la rue Notre-Dame, réalise la bande verte et les zones tampons en bordure du nouveau parc; il est responsable de la décontamination des sols³²⁶ et prévoit collaborer à l'aménagement du lien nord-sud. Toutefois, le MTMDET n'est pas le seul intervenant qui jouera un rôle important dans le projet.

La Ville devra négocier et s'entendre avec plusieurs autres intervenants. Parmi les négociations à venir, mentionnons celles avec Parcs Canada en vue d'arrimer le lien nord-sud au site du canal de Lachine. Ces négociations devront prendre en compte les orientations du plan directeur de cette agence du gouvernement fédéral de manière à faire converger la programmation d'activités³²⁷. Les arrondissements devront mettre à jour leur planification en fonction du projet en y incluant, par exemple, de nouveaux objectifs d'aménagement, de développement durable, de verdissement, de mobilité durable et d'offre de sports et de loisirs. Du côté de la voie ferroviaire, les négociations avec l'entreprise privée du CN devront comprendre les exigences d'aménagement du lien nord-sud. Un raccordement éventuel du projet au réseau de transport en commun sera aussi à négocier avec la STM. La participation d'autres entreprises privées du secteur devra fort probablement être considérée lors de toutes ses démarches.

³²⁶ Ministère des Transports, doc. 4.7, p. 2

³²⁷ Parcs Canada, doc. 4.3 (page consultée le 5 mars 2019)

La commission est d'avis que le leadership et la maîtrise d'œuvre de ce projet devraient totalement être confiés à la Ville de Montréal qui pourra s'assurer de l'atteinte des objectifs souhaités, avec l'aide d'une équipe y affectée, selon une approche de gestion de projet transparente, innovante et inclusive.

Recommandation #18

La commission recommande que la Ville assume un leadership et dirige un bureau de projet fort et dynamique. Celui-ci devrait être doté des budgets nécessaires à sa planification, sa mise en œuvre et sa gestion. Le bureau de projet devrait assurer la concertation entre tous les partenaires afin de contribuer à la vitalisation du parc et de ses interconnexions.

La Ville aura donc un rôle important en termes d'innovation et de documentation qui lui permettra, entre autres, d'identifier les meilleures pratiques découlant de la réalisation de ce projet. Ce bureau de projet assumera un rôle de veille sociale et environnementale. Il mettra aussi en évidence les bénéfices mesurables du projet comme les compensations des gaz à effet de serre, la lutte aux îlots de chaleur, le rapprochement et l'accès à la nature, la hausse des activités en plein air. etc.

Recommandation #19

La commission recommande de déterminer et chiffrer les bénéfices du projet aux plans environnemental, social, économique et de la santé en vue de partager et faire rayonner l'expertise acquise ici comme ailleurs.

Ainsi conçu et mis en œuvre, le projet constituerait un investissement exceptionnel en vue de l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. Il pourrait aussi constituer un modèle d'acceptabilité sociale en milieu urbain, en plus d'offrir une vitrine touristique et économique inédite. Nous le soulignons encore une fois, le projet inspire autant l'espoir que l'imagination : « *Il convie les biologistes, les professionnels/experts, les scientifiques de multiples disciplines et les artistes à réaliser un exploit exemplaire à la mesure de notre inventivité, de notre créativité, un lieu unique qui témoigne de notre amour de la nature et de notre ville, une réponse à l'urgence de l'apaisement des changements climatiques qui bouleversent notre planète*³²⁸. » Il permet de rêver « *de voir loin et de penser grand. C'est de mettre sur pied un rendez-vous avec la beauté, l'audace, l'innovation (...) puis montrer ce qu'on peut faire d'innovant à Montréal*³²⁹. » La Ville a la capacité de réunir toutes les conditions nécessaires pour que sa démarche réponde aux attentes et ainsi être couronnée de succès.

³²⁸ Thérèse Nadeau, doc. 7.28, p. 2

³²⁹ Tania Gonzales, doc. 6.4, p. 37, L. 1130-1135

CONCLUSION

Le site du futur parc se situe aux abords d'un des axes autoroutiers les plus importants de l'île de Montréal. En effet, le secteur de l'échangeur Turcot, à la limite des arrondissements du Sud-Ouest, de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et de LaSalle, fait l'objet depuis déjà plusieurs années d'un important effort de réaménagement. Véritable carrefour et porte d'entrée vers le centre-ville, il s'agit d'un endroit stratégique qui pourrait permettre à la métropole, avec ce nouveau projet, de réaffirmer son engagement environnemental et d'innovation. Par son implantation en vertu des recommandations énoncées précédemment, il a le potentiel de marquer le paysage de la métropole et d'incarner sa volonté d'améliorer la qualité de vie et la santé de ses populations.

La consultation publique a révélé tout l'intérêt de la population pour le territoire dans lequel le projet se situe, tant pour son histoire que pour son potentiel en devenir. Elle s'est non seulement mobilisée pour soutenir ce projet, elle a même réclamé que ce dernier aille au-delà de ce qui a été présenté par la Ville. Le futur projet, aménagé à son plein potentiel, planifié et coordonné en collaboration avec l'ensemble des partenaires du secteur, pourrait donc avoir des répercussions significatives tant sur le plan des individus que des collectivités.

La Ville a donc l'occasion de faire preuve d'ingéniosité et d'innovation pour piloter ce projet d'aménagement au potentiel considérable. Pour assurer son succès, elle se doit, selon la commission, d'en bonifier les volets originaux afin d'y inclure, en plus de la proposition de parc déposée par la Ville, la falaise Saint-Jacques ainsi que sa zone de dégagement à partir de la crête élargie à 10 m, le parc Terry-Fox et la bande verte. Par la suite, tout le projet de parc, comprenant le lien nord-sud, devra être articulé en fonction de sa contribution aux nombreux liens de connectivités, qu'ils soient de nature sociale, économique ou écologique. Ainsi, la création d'une entrée de ville verdoyante et emblématique sera représentative du savoir-faire montréalais. De plus, en assumant un rôle de leader dans ses relations avec tous les partenaires, la Ville assurera alors au projet une plus grande cohérence et maximisera ses retombées positives pour l'environnement.

En somme, la Ville possède les outils nécessaires afin de faire un succès de ce projet situé sur un territoire présentement enclavé, inaccessible et lourdement minéralisé. Elle a aussi l'opportunité de donner suite aux mobilisations citoyennes historiques du secteur. En additionnant et en mettant en œuvre tous les éléments bonifiés du projet, tout le secteur jouira d'une restructuration complète et exemplaire. Enrichi par l'appropriation

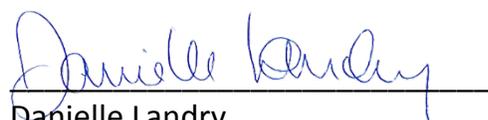
communautaire et la concertation partenariale, ce projet unique pourrait s'ajouter aux autres fleurons qui font la réputation de notre métropole.

Fait à Montréal, le 27 mai 2019.



Michel Séguin

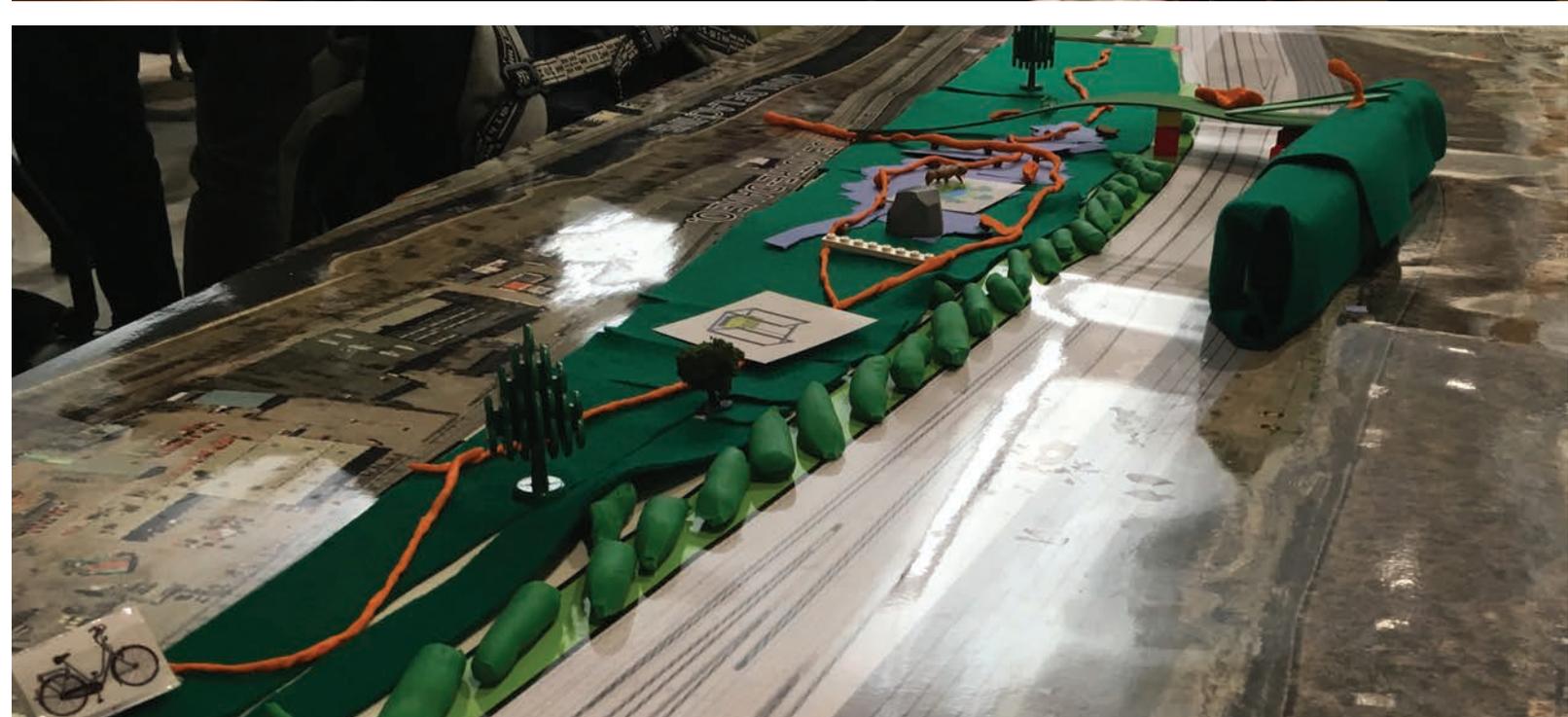
Président de commission



Danielle Landry
Commissaire



Marie Claude Massicotte
Commissaire





Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le 20 juin 2018, l'Office de consultation publique de Montréal a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal, de tenir une consultation « *afin de connaître les besoins et les attentes de la population concernant le développement et l'aménagement d'un grand parc dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques*³³⁰. » par le moyen d'activités d'interaction avec le public visant à connaître les attentes, les besoins et les aspirations des citoyens pour cet espace.

La consultation publique

L'Office rendait disponible sur son site Internet la documentation relative à la consultation publique le 7 septembre 2018.

27 500 dépliants furent distribués dans les secteurs riverains au site. Des courriels informant de la tenue de la consultation ont également été envoyés à près de cent institutions, organismes communautaires et citoyens inscrits à la liste de diffusion de l'OCPM. Des publicités sur les réseaux sociaux de l'OCPM ainsi que des campagnes publicitaires sur Facebook ont également été placées à différents moments afin d'inciter les citoyens à participer en personne ou en ligne aux différentes activités de la consultation.

Les commissaires ont participé à une rencontre préparatoire avec les représentants de la ville et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports le 12 septembre 2018. La commission a également tenu une séance d'information ainsi qu'une soirée synthèse qui fut intégralement webdiffusée sur Facebook et sur le site Internet de l'Office. La commission a ensuite tenu trois séances d'audition des opinions les 19 et 20 novembre 2018 à l'église unitarienne de Montréal située au 5035 boulevard De Maisonneuve Ouest.

La commission et son équipe

Michel Séguin, président de la commission

Danielle Landry, commissaire

Marie Claude Massicotte, commissaire

Estelle Beaudry, secrétaire-analyste

Andréanne Bernier, secrétaire-analyste

³³⁰ Ville de Montréal, doc. 1.3, p. 1

L'équipe de l'OCPM

Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications

Louis-Alexandre Cazal, webmestre

Hadrien Chénier-Marais, responsable de la mobilisation et de la participation en ligne

Luc Doray, secrétaire général

Élisabeth Doyon, designer multimédia

Guy Grenier, coordonnateur de démarches participatives

Laurent Maurice Lafontant, adjoint à logistique

Lizon Levesque, adjointe administrative

Christelle Lollier-Théberge, préposée à l'accueil

Anik Pouliot, directrice des communications

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Les porte-paroles et les personnes-ressources

Daniel Hodder, directeur - Gestion des parcs et biodiversité, Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal

Claudine Deschenes - Architecte paysagiste, division Développement stratégique, directrice gestion des parcs et biodiversité, Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal

Stéphane Audet, ing., m. Ing., dir. – grand projet Turcot (dgpt), dir. Générale des grands projets Turcot et tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Experts spécialistes invités

François Fortin, urbaniste et architecte paysagiste

Vincent Asselin, architecte paysagiste

Malaka Ackaoui, architecte paysagiste

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)

Lisa Mintz

Adam Partington

Heike Newman

Louise Chênevert

Irwin Rapoport

Isabelle Giasson

Ian Gurn-Data

François Arteau

Nicolas Gagnon

Andrea Di Tomasso

Michael Tessier

Peter Krantz

Hossein Pourshafiey

Pierre Royer

Les participants à la soirée synthèse (par ordre d'inscription)

Véronique Buisson
Lisa Mintz
Hossein Pourshafiey
Patrick Asch
Steve Charters
Joan Obukuro
François Arteau
Lisa Mintz
Louise Chênevert
Mathieu Poulin
Hossein Pourshafiey

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis une opinion écrite avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 7.



Annexe 2 – La documentation

1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Résolution CE18 1126 – séance extraordinaire du 20 juin 2018

2. Démarche de consultation

- 2.1. Dépliant

3. Documentation déposée par la Ville de Montréal

- 3.1. Métamorphose de la cour Turcot, 10 éléments à connaître sur le projet du nouveau parc-nature
English version
- 3.2. Plan de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, version préliminaire, 2014
- 3.3. La falaise Saint-Jacques, survol historique, 2008,
<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P65/3b4.pdf>
- 3.4. Rapport de recherche – Cour Turcot, 2017
- 3.5. Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, 2004
- 3.6. Réaménagement de la rue Notre-Dame Ouest
- 3.7. Présentation lors de la soirée d'information du 25 septembre 2018
English version
- 3.8. Inventaires écologiques de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, 2007
 - 3.8.1. Flore
 - 3.8.2. Herpétofaune
 - 3.8.3. Avifaune
- 3.9. Présentation des résultats du sondage « Mon parc de rêve »
English version

4. Documents de référence et liens utiles

- 4.1. Résumé d'un atelier de consultation sur le Plan de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, 2015
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FALAISE_RESUME_CONSULTATION_FEVRIER_2015.PDF
- 4.2. Projet Turcot – Aménagement d'une bande verte au pied de la falaise Saint-Jacques, 2018
 - 4.2.1. Rapport de consultation auprès des groupes et organismes du milieu aménagement de la bande verte
https://www.turcot.transports.gouv.qc.ca/fr/Documents/2018-03-20_Versionfinale_rapportconsultationbandeverte.pdf
 - 4.2.2. Cahier d'information :
https://www.turcot.transports.gouv.qc.ca/fr/Documents/TUR_Cahier_Ame%CC%81nagement%20bande%20verte_photos.pdf
 - 4.2.3. Résultat du questionnaire :
https://www.turcot.transports.gouv.qc.ca/fr/Documents/2018-06-22_R%C3%A9sultats_questionnaire_bande_verte.pdf

- 4.3. Plan directeur lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, 2018
<https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/canallachine/info/gestion-management/gestion-management-2018>
- 4.4. Rapport de consultation sur le Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS) Turcot, 2017 <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P91/rapport-pdues-turcot.pdf>
- 4.5. Rapport de consultation sur L'avenir des quartiers avoisinant l'échangeur Turcot Saint-Henri Ouest, Émard, Côte-Saint-Paul, 2016,
<http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P81/rapport-quartiers-turcot.pdf>
- 4.6. Rapport d'enquête du BAPE sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, 2009,
<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape262.pdf>
- 4.7. Projet Turcot, Questions et réponses sur le Plan de réhabilitation des terrains, Secteur Ville-Marie, 2011
<https://www.turcot.transports.gouv.qc.ca/fr/Documents/QR%20Plan%20de%20rehab%20VilleMarie.pdf>
- 4.8. Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot, 2017,
https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-550-78872-0.pdf
- 4.9. Plans et politiques de la Ville pertinents
 - 4.9.1. Plan d'urbanisme, Les écoterritoires,
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3098583&_dad=portal&_schema=PORTAL
 - 4.9.2. Plan d'action canopée
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAC_JUIN_2012_FINAL.PDF
 - 4.9.3. Montréal Durable 2016-2020,
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017,70777573&_dad=portal&_schema=PORTAL
 - 4.9.4. Rapport et recommandations sur le projet de Plan d'action du sport et du plein air urbains 2018-2028
<https://www.realisonsmtl.ca/5345/documents/11509/download>
 - 4.9.5. Politique de stationnement,
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/politique_de_stationnement_v2.pdf
- 4.10. Site internet des parcs-nature de la Ville de Montréal <https://parcs-nature.com/>
- 4.11. Synthèse et bilan, concours international d'idées pour un parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 et de l'autoroute 15 depuis l'avenue Atwater, 2013
<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1148606.pdf>
- 4.12. Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, 2006
<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0934303.pdf>
- 4.13. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015,
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Schema20170301.pdf
- 4.14. Rapport de consultation sur le quartier Saint-Raymond et les abords du CUSM, 2013.
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/4.14._rapport_saint-raymond.pdf

5. Travaux de la commission

- 5.1. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants du projet
- 5.2. Questions de la commission – 12 octobre 2018
 - 5.2.1. Suivi des questions de la séance d’information par la Ville de Montréal
 - 5.2.2. Réponses de la Ville de Montréal aux questions de la commission – 8 novembre 2018
- 5.3. Ateliers créatifs
 - 5.3.1. Présentation de M. François Fortin, urbaniste et architecte paysagiste
 - 5.3.1.1. Vidéo de la présentation
<https://www.youtube.com/watch?v=9XPSmo-b6p8&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v&index=4>
 - 5.3.2. Scénarios citoyens
 - 5.3.2.1. Bibliothèque Benny - Vidéo Table 1 - 20 octobre 2018
<https://www.youtube.com/watch?v=il86riWGHLa&index=3&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v>
 - 5.3.2.2. Bibliothèque Benny - Vidéo Table 2 - 20 octobre 2018
https://www.youtube.com/watch?v=FS-mV81k_SM&index=6&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v
 - 5.3.2.3. Centre Saint-Raymond – Photos Table 1 – 20 octobre 2018
 - 5.3.2.4. Complexe récréatif Gadbois – Vidéo Table 1 – 25 octobre 2018
<https://www.youtube.com/watch?v=GmV6xaHh27I&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v&index=7>
 - 5.3.2.5. Complexe récréatif Gadbois – Vidéo Table 2 – 25 octobre 2018
<https://www.youtube.com/watch?v=MVYiBa75hOM&index=1&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v>
 - 5.3.2.6. Complexe récréatif Gadbois – Vidéo Table 3 – 25 octobre 2018
<https://www.youtube.com/watch?v=FWqWySXly8M&index=2&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v>
 - 5.3.2.7. Complexe récréatif Gadbois – Vidéo Table 4 – 25 octobre 2018
<https://www.youtube.com/watch?v=-voXJC4XHdU&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v&index=12&t=0s>
 - 5.3.2.8. Maison de la culture Marie-Uguay – Vidéo Table 1 - 27 octobre 2018
https://www.youtube.com/watch?v=eKQywr_QD4I&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v&index=5
 - 5.3.2.9. Maison de la culture Marie-Uguay – Vidéo Table 2 - 27 octobre 2018
<https://www.youtube.com/watch?v=zjQ07Rz7h2E&index=8&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v>
 - 5.3.2.10. Maison de la culture Marie-Uguay – Vidéo Table 3 - 27 octobre 2018
<https://www.youtube.com/watch?v=0s-7TIVn6GI&index=9&list=PLfp8Mo3y62xxwsEnKJER2-sldLiQFmq2v>
 - 5.3.3. Présentation des résultats lors de la soirée synthèse
 - 5.4. Suivi des questions de la séance du 1er novembre 2018 par la Ville de Montréal
 - 5.5. Résultats du questionnaire en ligne

6. Transcription et webdiffusion

- 6.1. Transcriptions de la séance d'information du 25 septembre 2018
 - 6.1.1. Webdiffusion de la séance d'information du 25 septembre 2018
- 6.2. Transcriptions de la soirée synthèse du 1er novembre 2018
 - 6.2.1. Webdiffusion de la soirée synthèse du 1er novembre 2018
- 6.3. Transcription de la séance d'audition des opinions du 19 novembre 2018
- 6.4. Transcription de la séance d'audition des opinions du 20 novembre en pm
- 6.5. Transcription de la séance d'audition des opinions du 20 novembre en soirée

7. Opinions

- 7.1. OnSite
 - 7.1.1. Transcription
- 7.2. Sauvons le parc!
 - 7.2.1. Transcription
- 7.3. Sauvons la falaise!
 - 7.3.1. Présentation
 - 7.3.2. Transcription
- 7.4. Oz et Joan Obukuro
 - 7.4.1. Présentation
 - 7.4.2. Transcription
- 7.5. Vélo Québec
 - 7.5.1. Transcription
- 7.6. Pro-Vert Sud-Ouest
 - 7.6.1. Transcription
- 7.7. Centre Culturel Seena
 - 7.7.1. Vidéo
 - 7.7.2. Présentation
 - 7.7.3. Transcription
- 7.8. Deirdre King
 - 7.8.1. Transcription
- 7.9. Al Hayek
 - 7.9.1. Transcription
- 7.10. Jean-Pierre Duford
 - 7.10.1. Présentation
 - 7.10.2. Transcription
- 7.11. Les Amis du parc Meadowbrook
 - 7.11.1. Présentation
 - 7.11.2. Transcription
- 7.12. CIUSSS – Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal
 - 7.12.1. Complément d'information – Exemples d'activités physiques
 - 7.12.2. Complément d'information – Exemples de fontaine d'eau
 - 7.12.3. Transcription
- 7.13. urbaNature Éducation
 - 7.13.1. Présentation
 - 7.13.2. Transcription
- 7.14. Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul
 - 7.14.1. Présentation
 - 7.14.2. Transcription

- 7.15. Imagine Lachine Est
 - 7.15.1. Annexe
 - 7.15.2. Transcription
- 7.16. Ballade de la Rivière St-Pierre River Ride
 - 7.16.1. Présentation
 - 7.16.2. Transcription
- 7.17. Malaka Ackaoui et Vincent Asselin
 - 7.17.1. Transcription
- 7.18. Conseil Communautaire NDG
 - 7.18.1. Présentation
 - 7.18.2. Transcription
- 7.19. WWF – Canada
 - 7.19.1. Présentation
 - 7.19.2. Transcription
- 7.20. Conseil régional de l’environnement de Montréal
 - 7.20.1. Présentation
 - 7.20.2. Complément d’information sur les accès au parc
 - 7.20.3. Complément d’information sur les emplois du secteur
 - 7.20.4. Transcription
 - 7.20.5. Guide pour des plantations résilientes dans les emprises autoroutières
- 7.21. Jacques Lessard
- 7.22. Michael Tessler
- 7.23. Pamela Berlow
- 7.24. Amelia Facciola
- 7.25. Egor Katkov
- 7.26. Association des piétons et cyclistes de NDG
- 7.27. Sierra Club Québec
- 7.28. Thérèse Nadeau
- 7.29. Pascal Longhi
- 7.30. Kregg Hetherington
- 7.31. Line Bonneau, Irène Mayer, Thérèse Nadeau et Dominique Ritchot
- 7.32. Le regroupement des citoyens de Saraguay
- 7.33. Irwin Rapoport
- 7.34. Maxime Arnoldi
- 7.35. François Arteau
- 7.36. Roger Jochym
- 7.37. Westmount Park United Church
- 7.38. Association Canadienne des Médecins pour l’Environnement
- 7.39. Sauvons l’Anse-à-l’Orme
- 7.40. Green Coalition/Coalition Verte
- 7.41. Programme C-Vert + Sud-Ouest (programme du YMCA)
- 7.42. Larry Paul
- 7.43. Kent Conover
- 7.44. Citoyens pour le Bois Franc
- 7.45. Comité ZIP Jacques-Cartier
- 7.46. GRAME
- 7.47. Société d’histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent
- 7.48. YMCA Pointe-Saint-Charles

- 7.49. Daniel Querin
- 7.50. Alison Hackney
 - 7.50.1. Transcription
- 7.51. Anthony Mandl
 - 7.51.1. Présentation
 - 7.51.2. Transcription
- 7.52. Louise Castonguay
 - 7.52.1. Transcription
- 7.53. Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger
- 7.54. Les amis du parc Angrignon
- 7.55. Deanne Delaney
- 7.56. Kevin Copps
 - 7.56.1. Transcription
- 7.57. Association des architectes paysagistes du Québec
- 7.58. Association Gaélique athlétique de Montréal / Montréal Shamrocks GAC
 - 7.58.1. Présentation
 - 7.58.2. Vidéo
 - 7.58.3. Transcription
- 7.59. Hedy Dab
 - 7.59.1. Transcription
- 7.60. Patrick Asch
 - 7.60.1. Présentation
 - 7.60.2. Transcription
- 7.61. David Gamper

Annexe 3 – Recommandations

Recommandation #1

La commission recommande de revoir la délimitation du territoire étudié afin d'en faire un projet complet et cohérent avec les objectifs d'augmenter la superficie des aires protégées; de bonifier le réseau de parcs et espaces verts; d'aménager des infrastructures de déplacements actifs, sécuritaires et confortables et facilitant l'accès à la falaise Saint-Jacques ainsi qu'au canal de Lachine; de marquer l'entrée de la métropole; et d'encourager la revitalisation des quartiers entourant le parc. La nouvelle délimitation du projet devrait inclure, en plus du parc-nature et du lien nord-sud proposés, les éléments suivants :

- ***Le parc Terry-Fox,***
- ***La falaise Saint-Jacques,***
- ***La bande verte,***
- ***Une zone de dégagement de la crête élargie à 10 m.***

Recommandation #2

La commission recommande de mettre en place ou de s'assurer que ce nouvel ensemble possède un statut de parc afin d'assurer sa protection, sa mise en œuvre et sa gestion.

Recommandation #3

La commission recommande de renforcer la vigilance concernant la falaise Saint-Jacques, de façon à ce que les règlements ayant trait aux déversements ainsi qu'à sa protection soient respectés en tout temps.

Recommandation #4

La commission recommande de produire une vision élargie, forte et rassembleuse du projet de parc axée sur l'expérimentation et l'innovation, basée sur l'élaboration de lignes directrices d'aménagement, de protection et de mise en valeur. Cette vision doit conjuguer tous les aspects environnementaux et sociaux de ce territoire, de la conception à la mise en œuvre, en passant par la concertation avec tous les partenaires, afin d'assurer le déploiement et la pérennité de cet espace urbain.

Recommandation #5

La commission recommande de mettre à jour et de finaliser un plan d'ensemble ou plan concept de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques comprenant des objectifs et des principes, en vue de définir, d'orienter et de bien articuler son développement et son expansion potentielle.

Recommandation #6

La commission recommande que la Ville initie une réflexion et se dote d'un plan d'action et de mise en œuvre à court, moyen et à long terme des liens verts et bleus afin de bien renforcer le projet à venir en termes de connectivité écologique.

Recommandation #7

Afin de réduire l'enclavement du futur parc et assurer sa fréquentation, la commission recommande de porter une attention particulière aux accès véhiculaires ainsi qu'aux liens cyclables et piétonniers du projet, dans le but d'assurer leur sécurité et leur fluidité.

Recommandation #8

La commission recommande que la démarche de planification intègre le développement d'objectifs de participation, incluant des indicateurs mesurant la fréquentation, l'amélioration des habitudes de vie et le rehaussement de la qualité de vie des populations les plus à risque vivant aux abords du territoire du nouveau parc.

Recommandation #9

La commission recommande que les réserves foncières fassent partie des priorités de planification et de mise en œuvre du projet, au même titre que les terrains proposés du futur parc.

Recommandation #10

La commission recommande d'effectuer les études préalables en vue de l'implantation d'un milieu renaturalisé comprenant des modalités à la fine pointe de la gestion environnementale, de l'entretien et du suivi écologiques, et ce, afin d'assurer la pérennité des lieux.

Recommandation #11

La commission recommande un aménagement écologique et viable au sein du nouveau parc, incluant des infrastructures d'accueil quatre saisons écoresponsables. Les aménagements devront concilier des fonctions d'éducation, d'expérimentation, de recherche et de développement, en plus de favoriser les déplacements actifs, les rassemblements et l'appropriation communautaire.

Recommandation #12

La commission recommande que les impacts sur la santé continuent d'être étudiés et documentés et que les postes d'échantillonnage de la qualité de l'air et de l'eau, de même que d'autres vérifications telles que la décontamination et la gestion des sols, fassent partie d'un tableau de bord du projet.

Recommandation #13

La commission recommande que la pratique des sports intensifs et la mise en place d'infrastructures sportives soient exclues du nouveau parc.

Recommandation #14

La commission recommande que le lien nord-sud porte une signature unique, novatrice et emblématique. Ce lien doit maximiser son potentiel de connectivité et être accessible pendant les quatre saisons.

Recommandation #15

La commission recommande d'intégrer la notion d'entrée de ville verdoyante, novatrice et emblématique qui mettrait en valeur le paysage des lieux et l'identité montréalaise en l'articulant sur l'ensemble du projet bonifié.

Recommandation #16

La commission recommande la mise en place d'un mécanisme de concertation citoyenne doté des ressources nécessaires, et ce, notamment pour assurer la participation des organismes communautaires qui pourront contribuer à l'inclusion des populations défavorisées au processus. Ce mécanisme doit viser l'appropriation par les collectivités locales en vue d'enrichir la conception, la planification, l'exécution, la programmation et l'évaluation du projet de parc et de son déploiement.

Recommandation #17

La commission recommande d'enrichir le processus d'appropriation communautaire par la création d'un partenariat de recherche et développement destiné à l'avancement des connaissances, à l'expérimentation et à la documentation des meilleures pratiques.

Recommandation #18

La commission recommande que la Ville assume un leadership et dirige un bureau de projet fort et dynamique. Celui-ci devrait être doté des budgets nécessaires à sa planification, sa mise en œuvre et sa gestion. Le bureau de projet devrait assurer la concertation entre tous les partenaires afin de contribuer à la vitalisation du parc et de ses interconnexions.

Recommandation #19

La commission recommande de déterminer et chiffrer les bénéfices du projet aux plans environnemental, social, économique et de la santé en vue de partager et faire rayonner l'expertise acquise ici comme ailleurs.



Annexe 4 – Le fond de Plan





LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.



 1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec)
H3A 1X6

 Téléphone : 514 872-3568

Suivez l'OCPM sur...



ocpm.qc.ca