



COMITÉ ZIP
JACQUES-CARTIER

ENSEMBLE POUR PROTÉGER & RESTAURER
LE SAINT-LAURENT • **GRAND MONTRÉAL**

Mémoire sur
**L'aménagement d'un parc-nature
dans la cour Turcot**

Déposé à
L'Office de consultation publique de Montréal

Le 15 novembre 2018

14115, rue Prince-Arthur Est
Bureau 427
Montréal (Québec) H1A 1A8

Tél. 514 527-9262
Télé. 514 527-0836
info@zipjc.org

www.zipjc.org
facebook.com/ZIPJC
twitter.com/ZIP_JC

Rédaction :

Sylvie Bibeau, directrice générale

Comité ZIP Jacques-Cartier
14115, rue Prince-Arthur, bureau 427
Montréal (Québec) H1A 1A8
514 527-9262
direction@zipjc.org
www.zipjc.org

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de l'organisme	4
Introduction	5
Mise en contexte	6
Description des lieux.....	7
La création d'un parc-nature sur le site Turcot.....	7
L'histoire du milieu naturel de la cour Turcot	8
la biodiversité et la salubrité des lieux.....	9
La présence des axes de circulation routière et ferroviaire.....	9
La pollution et la protection de la biodiversité.....	10
Conclusion	12

PRÉSENTATION DE L'ORGANISME

Le Comité de la zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier est un organisme à but non lucratif, créé en 1996, dont la mission est de concerter les collectivités riveraines du Saint-Laurent, et des plans d'eau métropolitains autour d'enjeux de protection, de conservation, de restauration, d'accessibilité et de mise en valeur des rives et des écosystèmes aquatiques, dans un contexte de développement durable et de changements climatiques.

Outre le prix canadien en environnement, reçu en 2008, pour l'implication communautaire dans la décontamination du secteur 103, du port de Montréal-Est, les activités de concertation ont aussi conduit à la création de la Route bleue du Grand Montréal et de la Plage de l'Est. De plus, l'organisme procède à des activités de sensibilisation et d'éducation afin de permettre à la population montréalaise de découvrir la biodiversité de leurs cours d'eau.

Depuis, 2017, le territoire d'action du Comité ZIP Jacques-Cartier comprend les arrondissements et les municipalités des rives du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, soit l'ensemble de l'île de Montréal, de Laval et de l'agglomération de Longueuil sans oublier toutes les îles qui s'y trouvent. C'est le territoire le plus urbanisé du fleuve Saint-Laurent.

INTRODUCTION

Le contexte de cette consultation publique vise à concilier le développement urbain et la conservation de la nature dans l'aménagement d'un parc-nature au cœur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Ce contexte met en relation un écoterritoire *qui n'est pas, en lui-même, une aire protégée mais qui comprend des espaces naturels d'au moins 15 ha dont la protection a été jugée prioritaire*, dans ce cas-ci, la falaise Saint-Jacques ainsi qu'un parc-nature à construire *qui participe au développement de mesures de conservation des espaces naturels de la Ville de Montréal*.

Ces conditions, plus ou moins particulières, démontrent la complexité de l'aménagement des lieux. Par contre, ce qui est intéressant de retenir c'est *l'aire protégée avec des espaces naturels contribuant au développement de mesures de conservation*. Effectivement, dans l'ensemble de l'écoterritoire, la superficie protégée actuelle se résume à la falaise Saint-Jacques. Donc, il est important d'augmenter cette superficie, principalement dans un souci de création d'un parc-nature.

Les documents déposés par la Ville de Montréal, à l'Office de consultation publique de Montréal, démontrent l'intérêt de créer un milieu exceptionnel permettant de rejoindre un large public en y affectant une diversité d'intérêt. Par contre, il est nécessaire de développer ce site en respectant la nature même d'un écoterritoire et d'un parc-nature en devenir.

MISE EN CONTEXTE

L'intérêt de cette proposition d'aménager l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques par la création d'un parc-nature et d'une bande verte est de favoriser la biodiversité d'un secteur qui a été lourdement affecté par les infrastructures industrielles de la cour Turcot et qui ont nuit à la qualité des milieux de vie adjacents. De plus, le déplacement des axes de transports ferroviaire et autoroutier permet de revoir l'aménagement de cet écoterritoire en évoquant le lien naturel avec le fleuve Saint-Laurent, par la présence du Canal Lachine et le lieu historique du Lac Saint-Pierre (ou petit lac Saint-Pierre ou Lac à la Loutre).

Dans ce sens, il est essentiel d'aménager les lieux afin de faire un aménagement cohérent avec la falaise Saint-Jacques, la bande verte et le parc-nature. Afin de conserver la biodiversité des lieux, il est recommandé de planifier l'aménagement d'une dalle-parc en fonction de la biodiversité de la Falaise Saint-Jacques ce qui facilitera le déploiement de la faune sur l'ensemble du territoire.

De plus, l'environnement dans lequel le projet propose de créer un milieu naturel est en plein cœur d'une source polluante, soit celle provenant du trafic autoroutier en zone urbaine. Le trafic sur les autoroutes apporte leur lot de contaminants et de nuisances. L'aménagement de murs antibruit le long des axes de transport permettra de limiter le dépôt des polluants atmosphériques, dans le but de protéger la santé des usagers et de protéger la biodiversité des milieux naturels adjacents.

DESCRIPTION DES LIEUX

La création d'un parc-nature sur le site Turcot

L'idée de créer un parc-nature sur le site Turcot offre l'occasion de définir la globalité du parc, du fait que le site ne contient aucun élément naturel. Outre la falaise Saint-Jacques, qui est le seul élément naturel de l'écoterritoire et qui est situé à la périphérie, rien ne permet d'identifier des caractéristiques particulières propres aux parcs-nature. Par contre, *cet espace vert contribuera à bonifier la biodiversité du secteur de la falaise Saint-Jacques*¹.

Ce lien important entre la falaise Saint-Jacques et le futur parc-nature « Turcot » doit conditionner la protection de l'intégralité du parc-nature puisqu'un *écoterritoire n'est pas, en lui-même, une aire protégée*². Effectivement, nous nous retrouvons avec un futur parc-nature qui reste à définir et à construire. Tandis que la falaise Saint-Jacques demeure un milieu protégé. Entre les deux se trouvent une bande verte qui reste à aménager et les axes de transports ferroviaire et autoroutier. Outre les désignations d'intérêt de la bande verte et du parc-nature, encore faut-il aller plus loin! Soit aménager le tout dans un ensemble cohérent de milieux naturels en lien avec la biodiversité de la falaise Saint-Jacques.

Le projet de parc-nature sur le site Turcot a comme objectif, entre autres, *d'augmenter la superficie des aires protégées en milieu urbain, en accord avec la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*. Malheureusement, le site Turcot n'est pas un milieu naturel, donc, la Politique ne peut s'appliquer à cet espace.

La falaise Saint-Jacques, quant à elle, contient des milieux naturels qui donnent l'opportunité de créer un lien cohérent avec l'aménagement de la future bande verte au pied de la falaise et celle-ci doit nécessairement être en continuité avec l'aménagement du parc-nature qui est au cœur de l'écoterritoire. La cohérence de ces aménagements doit permettre le développement des milieux naturels en lien avec ceux déjà existants.

<i>Recommandation 1 :</i>	<i>Faire un aménagement cohérent avec la falaise Saint-Jacques, la bande verte et le parc-nature</i>
1.1 La bande verte, au pied de la falaise, doit être en continuité avec celle-ci afin d'augmenter et d'assurer la continuité de la biodiversité du secteur.	

¹ Ville de Montréal (2018). Métamorphose de la cour Turcot – 10 éléments à connaître sur le projet du nouveau parc-nature. 12 pages.

² http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,105171573&_dad=portal&_schema=PORTAL

1.2 La falaise Saint-Jacques est un élément naturel d'importance qui doit conditionner l'aménagement du futur parc-nature « Turcot » pour en assurer sa préservation.

1.3 Préserver le parc-nature afin d'améliorer la richesse des milieux naturels qui seront aménagés et s'assurer du développement d'une biodiversité propre à cet écoterritoire.

L'histoire du milieu naturel de la cour Turcot

Nonobstant l'époque industrielle de la cour Turcot, le site possède un des éléments historiques reliés au fleuve Saint-Laurent, soit le lac Saint-Pierre (ou ses autres dénominations) qui constituait la plus grande étendue d'eau sur l'île de Montréal³. Ce lac était relié à la rivière Saint-Pierre suivant l'axe du Canal Lachine.

La création d'un étang artificiel sur le site est une occasion de recréer un lien avec l'histoire du milieu naturel. Effectivement, sur le site, il y a présence de sols « meubles » tels que *la tourbe peut atteindre jusqu'à 6 m de profondeur*. D'ailleurs, la proximité du Canal Lachine, de Parcs Canada, permet de visualiser ce lien avec le fleuve Saint-Laurent.

La création d'un lien entre le parc-nature « Turcot » et le Canal Lachine est aussi un atout important qui doit être intégré dans ce projet. Cet élément rapproche la population du fleuve et rappelle que ce lieu constituait *les terrasses marines* en suivant l'axe du fleuve Saint-Laurent.

<i>Recommandation 2 :</i>	<i>Rattacher la population montréalaise à son fleuve</i>
2.1	Profiter de la chance unique qui s'offre aux Montréalais de créer un lien avec l'histoire du lac Saint-Pierre (ou ses autres dénominations) et le fleuve Saint-Laurent
2.2	Sensibiliser la population aux enjeux post-industriels et des efforts déployés pour la restauration des milieux humides et de l'étang.
2.3	Créer un lien de déplacement entre le parc-nature et le Canal Lachine dans le but de rapprocher la population au fleuve Saint-Laurent.

³ Ville de Montréal (2018). La falaise Saint-Jacques – Survol historique. Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, 30 pages.

LA BIODIVERSITÉ ET LA SALUBRITÉ DES LIEUX

La présence des axes de circulation routière et ferroviaire

L'un des principaux impacts du déplacement des infrastructures de transport est d'augmenter la pression anthropique sur les habitats naturels présents sur la Falaise Saint-Jacques. Effectivement, le rapprochement des axes de transport vers la falaise augmentera la contamination des lieux. Comme dit, précédemment, l'écoterritoire de la Falaise Saint-Jacques est le seul site ayant une biodiversité puisque le parc-nature n'existe pas, à ce jour. L'idée de *réduire la pression sur la Falaise Saint-Jacques* de même que *de créer un parc-nature offrant une occasion de contribuer à l'atteinte du 10% d'aires naturelles protégées*⁴ demeure difficile à atteindre. Pour y arriver, il faut miser sur la bonification du milieu naturel à la grandeur du territoire et limiter le déploiement des activités récréatives, tel que les terrains sportifs. D'ailleurs, la piste cyclable doit être contenue afin d'éviter les déplacements dans les aires d'habitat de la faune.

Le rapprochement des axes autoroutier et ferroviaire vers la Falaise Saint-Jacques aura un impact négatif sur cette biodiversité. Les comportements de déplacement de la faune se font en fonction de l'environnement, de l'infrastructure, de la proximité d'un boisé ou encore d'une source d'eau. Les infrastructures autoroutière et ferroviaire créent une barrière physique affectant les déplacements de la faune. Effectivement, les axes de transport sont des obstacles pour cette faune qui a besoin d'une continuité entre la falaise, la bande verte et le futur parc-nature. Donc, dans le but de réduire le taux de mortalité de la faune, lors de leurs déplacements, il est essentiel de réaliser des aménagements leur permettant de se déplacer.

Un des moyens proposés, pour relier l'ensemble des composantes, est l'intégration d'une dalle-parc qui enjambera les axes de transport. Donc, afin de permettre à la faune de se déplacer, il est recommandé que cette dalle-parc offre l'espace nécessaire favorisant leurs déplacements et que celle-ci intègre des espèces végétales provenant des différentes strates du milieu naturel, incluant des arbres. Cet aménagement contribuera au déploiement de la faune à l'intérieur de la bande verte et du futur parc-nature ainsi qu'à leur déplacement d'un site à l'autre.

De plus, il est important de considérer que l'aménagement d'une butte plantée d'arbres le long des axes de transport constitue un danger pour la faune puisqu'elle permet de

⁴ Ville de Montréal (2018). Nouveau parc-nature dans la cour Turcot – Projet de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques. Séance d'information. 35 pages.

traverser les axes de transport. Effectivement, afin de diriger la faune vers la dalle-parc, il est important d'aménager un couloir de déplacement par l'ajout d'un mur.

Recommandation 3 :	Conserver la biodiversité et favoriser sa distribution
3.1	Planifier l'aménagement de la bande verte et du parc-nature en fonction de la biodiversité de la Falaise Saint-Jacques dans le but de faciliter le déploiement de la faune sur l'ensemble du territoire.
3.2	Aménager une dalle-parc d'une largeur adéquate intégrant les éléments naturels de la Falaise Saint-Jacques et du futur parc-nature dans le but de contribuer aux déplacements de la faune.
3.3	Installer des murs le long des axes de transport afin de favoriser les déplacements de la faune vers la dalle-parc.
3.4	Limiter le déploiement des activités sportives et l'aménagement de la piste cyclable afin de protéger les aires de déplacement de la faune et de leur habitat.

La pollution et la protection de la biodiversité

L'environnement dans lequel le projet propose de créer un milieu naturel est en plein cœur d'une source polluante, soit celle provenant du trafic autoroutier en zone urbaine. Le trafic sur les autoroutes apporte leur lot de contaminants, tant atmosphériques qu'hydrologiques^{5, 6} sans oublier les nuisances sonores, lumineuses et les vibrations⁷. Ceux-ci affecteront la faune et la flore déjà présentes sur la Falaise Saint-Jacques, par le rapprochement des axes de transport, et pourraient nuire à leur implantation dans le nouveau parc-nature. Les aménagements préconisés doivent donc prendre en compte ces contaminants et nuisances afin d'en limiter leurs impacts.

Comme expliqué par *Price et al.*⁵, la mise en place de mur antibruit contribue à abaisser considérablement les concentrations de polluants aux abords des autoroutes et favorise une dispersion plus efficace en les propulsant en hauteur. De ce fait, les murs antibruit

⁵ Karine Price *et al.* (2017). Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. 37 pages.

⁶ Philippe Branchu *et al.* (2013). Pollution d'origine routière et environnement de proximité, VertigO – La revue électronique en sciences de l'environnement. 35 pages.

⁷ <http://www.conservation-nature.fr/article2.php?id=804>, consulté le 9 novembre 2018.

limitent les retombées des polluants sur le milieu naturel. De plus, il est important de tenir compte de la présence humaine en ces lieux puisqu'il est reconnu que les polluants atmosphériques constituent un risque sanitaire pour les usagers.

Les murs végétalisés ne semblent pas entraver la dispersion des polluants⁶, mais joindre les murs antibruit avec une barrière continue d'arbres participe à diminuer la concentration des polluants et réduisent les nuisances sonores et lumineuses.

Par contre, une bonne partie de ces polluants sont remis en circulation dans l'environnement selon les conditions atmosphériques. Les retombées humides (neige, pluie, brouillard) participent au lessivage des sols et à la remise en suspension des polluants et vont affecter les milieux naturels. Dans ce sens, il faut considérer les retombées humides dans la contamination des plans d'eau et l'atteinte à la santé de la faune. De plus, il faut prêter attention à la contamination provenant des noues. Ceux-ci permettent d'éviter la surcharge des réseaux d'égout, mais ne doivent pas contribuer à diriger les eaux pluviales et la fonte des neiges vers les plans d'eau, tels que l'étang et les milieux humides.

Dans le but, d'augmenter la biodiversité du secteur, la gestion des eaux pluviales et des neiges usées ne doit pas contribuer à la contamination des lieux. Il est indispensable d'avoir les meilleures pratiques de gestion des eaux pluviales afin de réduire leur migration vers les plans d'eau. De plus, la gestion des neiges usées doit se faire selon le règlement provincial afin de protéger l'environnement des possibles contaminations qui pourraient en découler.

Recommandation 4 :	Réduire la présence des contaminants générés par les axes de transport
4.1	Aménager des murs antibruit le long des axes de transport, au sud et au nord, afin de limiter le dépôt des polluants atmosphériques, dans le but de protéger la santé des usagers et de protéger la biodiversité des milieux naturels adjacents.
4.2	Favoriser le mur végétalisé en même temps que les murs antibruit contribuent à réduire les polluants tout autant que les nuisances sonores et lumineuses.
4.3	Aménager les noues afin de ralentir l'évacuation vers les plans d'eau.
4.4	Diriger les neiges usées vers les lieux qui sont conformes au règlement provincial.

CONCLUSION

Depuis 1996, le Comité ZIP Jacques-Cartier s'emploie à travailler en concertation avec les acteurs de la société civile afin d'assurer le développement de leur secteur du fleuve Saint-Laurent, à le protéger et à le prendre en charge. Les connaissances acquises sur le fleuve Saint-Laurent, sa biodiversité et ses milieux fragiles permettent d'observer des enjeux de pérennité des ressources naturelles reliées à l'aménagement du territoire et à l'expansion des activités urbaines.

Cette consultation publique permet à l'organisme de prendre connaissance des enjeux reliés à la création d'un parc-nature sur un site industriel en lien avec le fleuve Saint-Laurent par la création d'un étang et d'une prairie humide et son lien avec le canal Lachine. Finalement, la création d'un parc-nature doit permettre de protéger la biodiversité qui se développera à partir de la falaise Saint-Jacques.



ENSEMBLE POUR PROTÉGER & RESTAURER
LE SAINT-LAURENT • **GRAND MONTRÉAL**

14115, rue Prince-Arthur Est, bureau 427
Montréal (Québec) H1A 1A8