



262 P NP DM66

Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

Mémoire concernant le
**Projet de reconstruction du complexe
Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et
Westmount**

Juin 2009



Préambule

Le présent mémoire, produit par Héritage Laurentien vous présente le consensus de divers organismes environnementaux et communautaires dont en ce qui a attrait spécifiquement sur les aspects écologiques pouvant être reliés au remaniement du complexe Turcot :

- l'Association des Résidents de Saint-Raymond
- les Amis de Meadowbrook,
- la Coalition Verte
- le comité de sauvegarde du patrimoine bâti et naturel du quartier Desmarchais-Crawford de l'arrondissement de Verdun
- le conseil régional de l'environnement de Montréal
- Protection des oiseaux Québec
- Le comité Enviro-Pointe

Sans exclure les divers points spécifiques abordés par chacun de ces intervenants dans leurs propres mémoires, le mémoire d'Héritage Laurentien, aborde tout particulièrement les potentiels de protection de milieux naturels, de mise en valeur d'espaces verts et de diversification qui pourraient découler de quatre recommandations écologiques approuvées par l'ensemble de ces partenaires.

Du même fait, trois préoccupations techniques additionnelles face au projet présenté par le MTQ sont abordées par Héritage Laurentien. Ces préoccupations sont des considérations additionnelles présentées uniquement par Héritage Laurentien qui n'a pas cherché à obtenir d'appui au sein des autres partenaires. Elles correspondent cependant énormément à la solution alternative (voir annexe 1) présentée en quatre points par la table sectorielle Turcot représentant divers intervenants dont Mobiligo, CRE-Montréal, la table de Travail Turcot, Équiterre, Greenpeace, le Centre d'écologie urbaine, Vivre en ville, l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, le groupe de recherche urbaine Mercier-Hochelaga, la Fondation David Suzuki et Nature Québec. À cette fin, malgré quelques différences mineures face à nos propositions, nous appuyons les principes généraux de cette proposition.

Patrick Asch, BSc Agr
Biologiste spécialisé en naturalisation et mise
en valeur durable d'habitats urbains.
Président, directeur général, Héritage Laurentien



L'intérêt qu'Héritage Laurentien porte au projet du Complexe Turcot

Héritage Laurentien, un intervenant actif sur le territoire au niveau de la gestion et la mise en valeur de milieux naturels et naturalisés urbains

Héritage Laurentien est un intervenant de longue date au niveau de la protection et mise en valeur des milieux naturels autour de Montréal. Fondé en 1994, Héritage Laurentien a pour mission de protéger et mettre en valeur les milieux naturels de la Vallée du Saint-Laurent et de sensibiliser à l'importance historique et naturelle de ces milieux. Dans les faits, la majorité de ces interventions sont effectués dans la région de Montréal.

Héritage Laurentien a donc effectué de nombreuses interventions dans le Grand Sud-Ouest de Montréal dont :

- La naturalisation de quelques 7,5 hectares de milieux urbains dégradés dont plus de 6 kilomètres de rives. Ceci comprend l'aménagement de ruisseaux, de marais, de prairies, d'arbustales de corridors verts et de bandes riveraines de même que la construction, l'entretien de plusieurs kilomètres de sentiers ou la fermeture de plus de sentiers informels dans des boisés urbains.
- La plantation de 113 000 arbres, arbustes et vivaces indigènes
- L'élaboration de plans d'aménagements écologiques, de naturalisation et de gestion de plus de 25 kilomètres de rives.
- Plus de 420 000 interventions de sensibilisation à l'importance de la faune, la flore et des milieux naturels urbains.

Une des expertises qu'Héritage Laurentien a développées est au niveau de l'intégration de la participation communautaire au niveau de la protection, mise en valeur et sensibilisation de milieux naturels. Héritage Laurentien obtient la collaboration de plus de 1000 bénévoles annuellement. En 2008, les bénévoles ont effectué plus de 18 000 heures de bénévolat, malgré avoir été obligé de refuser quelques 900 bénévoles par manque d'interventions à effectuer. Finalement, Héritage Laurentien assume une expertise en matière d'inventaires biologiques, de sensibilisation et d'éducation relative à l'environnement. Ceci nous permet d'intégrer un volet de sensibilisation ou inventaire biologique à des activités bénévoles.

Notre intérêt primaire : Turcot, vu sur un angle écologique

Étant donné notre expertise écologique, nous abordons avant tout dans le cadre du présent mémoire les préoccupations écologiques associées au projet Turcot présenté. Comme vous pourrez le constater, quatre recommandations écologiques en particulier seront abordées. Ces recommandations font l'unanimité au niveau des organismes écologiques et sont fortement appuyés par divers groupes communautaires et par plusieurs élus des environs.

De plus, nous présentons quelques préoccupations techniques quant au plan de reconstruction du Complexe Turcot proposé par le MTQ qu'Héritage Laurentien croit devraient être adressées différemment.

Le contexte écologique et les potentiels de reconstitution de milieux naturels liés au Complexe Turcot

Le Complexe Turcot touche un territoire n'ayant plus que très peu de milieux naturels.

Les villes et arrondissements autour du Complexe Turcot, souvent appelés le grand Sud-Ouest de Montréal, comptent très peu de milieux naturels. En fait, leurs communautés ont accès à moins de milieux naturels que probablement toute autre population au Québec. Dans ces secteurs, plusieurs passent des mois, voire même des années sans sortir des zones urbaines. Certains peuvent même passer des vies entières sans fréquenter un marais, un bois ou un cours d'eau. En fait, entre le parc Angrignon et la rivière des Prairies, entre le Mont-Royal et le parc Terra-Cotta, il n'existe actuellement aucun milieu naturel protégé et accessible à la communauté.

Étant donné le manque de milieux naturels, la falaise Saint-Jacques prend beaucoup d'importance

Dans un secteur possédant aussi peu de milieux naturels, les milieux pouvant être naturalisés et transformés en parc ont un intérêt énorme, c'est le cas en particulier pour la falaise Saint-Jacques. La falaise Saint-Jacques, classifiée écoterritoire par la ville de Montréal, est un talus remblayé en haut duquel on retrouve des commerces. Une végétation relativement récente s'y retrouve dont plusieurs espèces introduites et quelques espèces envahissantes. Les biologistes embauchés pour effectuer son inventaire y ont noté malgré tout 99 espèces de plantes, 63 espèces d'oiseaux de même que quelques mammifères communs. Ils y ont toutefois aussi noté de la couleuvre brune, une espèce susceptible d'être désignée menacée au Québec qui préfère les milieux dégagés. Ainsi malgré les problématiques au niveau de la diversité biologique et d'artificialisation sur secteur, il n'en demeure pas moins que le site a un intérêt significatif.

La cour Turcot, un potentiel écologique significatif

Quelques siècles auparavant, les environs du complexe Turcot comportaient une diversité biologique parmi les plus importantes du Québec. Dans la cour Turcot actuelle, on y notait une rivière, un lac et des milieux humides. Les sols des environs comptaient alors parmi les plus riches de la province, attirant ainsi les nombreux colonisateurs européens. C'est alors que fut entamé un processus qui transforma ces sols en terres agricoles puis en villages et, finalement, en métropole. Le secteur de la cour Turcot était toutefois tellement humide que le développement fut longtemps retardé. Pour cette raison, le secteur fut transformé en cour de triage. Aujourd'hui, ce territoire serait soumis à la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables si le réseau de drainage et le pavé n'y avaient pas été installés. Il serait alors un milieu non développable. Or, les erreurs du passé ont été effectuées et les populations d'aujourd'hui n'ont pas accès à ce milieu qui était sûrement fort intéressant.

Ce milieu a peut-être été couvert et drainé, il n'en demeure pas moins que le milieu humide est toujours présent en grande partie sous le pavé. Le sol du secteur est en fait saturé d'eau à quelques mètres de la surface. En exposant le sol d'origine, il serait possible de reconstituer un habitat à même ce sol. De plus, étant donné la faible décomposition dans les conditions anaérobiques typiquement présentes lorsqu'un sol est saturé d'eau, il serait même possible qu'il contienne certaines graines provenant des milieux naturels d'origine.

L'importance écologique de la cour Turcot réside toutefois peut-être davantage dans le potentiel qu'elle a de créer une zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques. D'autant plus que les biologistes embauchés par la ville de Montréal dans le cadre des inventaires biologiques pour l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques ont recommandé les mesures suivantes afin de protéger ou d'accroître la diversité biologique de la falaise :

1. Augmenter la diversité biologique (plantes + oiseaux)
2. Aménager des dépressions humides (oiseaux)
3. Améliorer la qualité des habitats en périphérie (oiseaux)
4. Améliorer la qualité sonore (oiseaux)
5. Prévoir une zone tampon au pied de la falaise (autres)
6. Éviter de pénétrer dans la falaise (autres)
7. Maintenir secteurs ouverts (autres)

En tant que biologistes spécialisés en naturalisation et mise en valeur durable d'habitats urbains, notre avis professionnel est que ces recommandations sont justifiées étant donné l'état du milieu. Il est cependant nécessaire de noter ce qu'implique ces recommandations :

- Le point 1 peut être accompli en créant une zone tampon sur la cour Turcot, en bordure de la falaise Saint-Jacques.
- Les points 2 et 3 ne peuvent être accomplis que sur la cour Turcot étant donné que le haut de la falaise Saint-Jacques est bordé par des commerces.
- Le point 4, ne peut être accompli qu'en créant un obstacle sonore entre l'autoroute et la falaise (ex. butons, murs ou développements).
- Pour les points 5 et 6, il ne sera possible de créer une zone tampon ou un sentier permettant aux passants de profiter de la falaise sans y pénétrer que si les sentiers et la zone tampon sont aménagés dans la cour Turcot.
- Il en va de même pour la question des zones ouvertes au point 7 étant donné qu'il serait possible d'en aménager sur la cour Turcot tandis que dégager la végétation davantage dans la falaise compromettrait la stabilité des sols.

Par conséquent, la naturalisation d'une zone tampon sur la cour Turcot est nécessaire pour plusieurs raisons. Cependant, il faut que la bande naturalisée le long de la falaise Saint-Jacques soit suffisamment grande pour que toutes les interventions puissent être effectuées. À cette fin, selon notre avis professionnel, au moins 100m seraient requis pour atteindre cet objectif à moins qu'un développement intégré puisse contribuer à certains de ces éléments en servant d'obstacle sonore ou en intégrant la création d'habitats. La proposition du MTQ de créer une zone tampon de seulement 15m est donc nettement insuffisante.

Le remaniement du complexe Turcot touchera quelques 100 ha du secteur de l'ancienne cour Turcot longeant l'autoroute du Souvenir entre les échangeurs Saint-Pierre et Turcot. Une importante portion de ces terrains sera libérée une fois la reconstruction terminée et pourrait servir à la reconstitution de la zone tampon requise afin d'accomplir les recommandations des biologistes embauchés par la ville de Montréal.



Héritage
Laurentien
707, 75^e avenue
Lasalle (Québec) H8R 3Y2
Tél.: 514 367-6540
Fax: 514 363-5509
info@heritagelaurentien.org

Le réaménagement du complexe Turcot, essentiel à la création d'une trame verte du grand Sud-Ouest

Plusieurs organismes communautaires et environnementaux du milieu voient, en le réaménagement du complexe Turcot, une opportunité de verdissement et naturalisation. Alors que les milieux naturels et espaces verts de l'ensemble des villes et arrondissements qui forment le Grand Sud-Ouest, forment présentement des petits îlots disparates, il serait possible de les relier ensemble pour former une trame verte du Grand Sud-Ouest. Cette trame, comprenant des corridors verts permettant tant à la faune qu'aux humains de circuler d'un milieu l'autre, pourrait rassembler jusqu'à 500 ha d'espaces verts dont 250ha de milieux naturels. Ils formeraient ainsi, au sein d'un des secteurs les plus dépourvus d'espaces verts ou de milieux naturels au Québec, une trame verte de la taille des plus grands parcs de l'agglomération de Montréal. Ce concept de trame verte du Grand Sud-Ouest fait en fait partie d'un concept de quatre trames vertes qui couvriraient l'ensemble de l'agglomération de Montréal pour former une « mégatrame » à la grandeur de l'île. Le tout fut récemment approuvé par le conseil d'agglomération responsable de la politique de Protection des milieux naturels de Montréal et sera sous peu soumis pour approbation au niveau de l'agglomération de Montréal en entier.

Il n'y a donc pas seulement de l'espace pour reconstituer des milieux naturels dans la cour Turcot et un écoterritoire qui pourrait devenir accessible suite à l'aménagement du Complexe Turcot. Il y a de plus une vision de mise en valeur qui permettrait de maximiser les potentiels récréatifs et écologiques de même que la qualité de vie et l'image de marque des communautés environnantes.



La trame verte du Grand Sud-ouest

Un concept intégré de protection et mise en valeur qui rassemblera entre 400 et 500 hectares d'espaces verts dont 150 à 250 de milieux naturels.

Pour consulter cette carte en format interactif : allez sur Google Maps et recherchez *Trame verte du Grand Sud-ouest*, ces mots apparaîtront sous chaque point. Cliquez dessus et la carte de la trame en entier apparaît. Chaque point sélectionné est alors décrit en détail.



la Trame verte du grand Sud-Ouest de Montréal

Une vision à promouvoir!

Légende

Milieux d'intérêts

- À protéger
- À protéger partiellement
- Parcs existants

Liens

- Liens longeant une voie ferroviaire
- Liens additionnels à aménager
- Liens en bordure de canaux

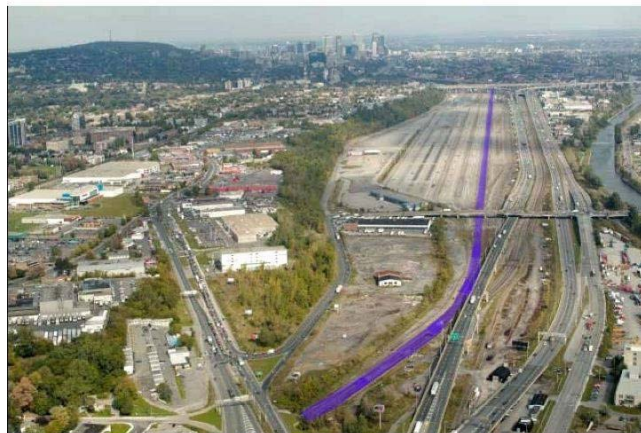


Les problématiques et opportunités écologiques identifiées dans le projet de reconstruction du Complexe Turcot proposé

1: Une zone tampon insuffisante en bordure de la falaise Saint-Jacques, une problématique écologique

Dans la version de Turcot présentée par Transport Québec en 2009, aucune intervention de naturalisation significative des milieux n'est prévue tandis que l'autoroute et les chemins de fers seront collés sur la falaise sans barrière sonore. Selon notre avis à titre de biologistes spécialisés en naturalisation et mise en valeur durable d'habitats urbains, avec une zone tampon de seulement 15 mètres, tel que proposé par le MTQ, le bruit rebondissant sur la falaise sera tellement fort que la faune et les utilisateurs y seront fortement dérangés. Ce parc en devenir sera alors condamné à l'abandon tant par la faune que par la majorité de la population.

Photo 1990, vue vers l'est montrant dalles de la gare intermodale



Ainsi alors que la reconstruction du Complexe Turcot pourrait être une opportunité majeure permettant la création d'une trame verte augmentant la diversité biologique du secteur et l'accessibilité communautaire à des espaces verts, la vision actuellement proposée rend les milieux existants quasi-inutilisables en plus de former un obstacle qui couperait la trame verte proposée en petits morceaux isolés.

Est-il possible d'éloigner le projet autoroutier de la falaise Saint-Jacques afin de créer une zone tampon adéquate? En premier lieu, il ne semble pas y avoir de justification majeure pour exiger que l'autoroute soit déplacée vers le nord pour la coller sur la falaise. Lors de la présentation à la séance du BAPE du 21 avril dernier, les représentants du MTQ ont répondu que le déplacement de l'autoroute était effectué majoritairement afin de répondre à une demande de la Ville de Montréal. Or, selon divers politiciens du secteur, il n'y a pas d'intérêt à cet effet. De plus, le sol plus près de la falaise est, juste sous la surface, saturé d'eau étant donné la présence d'un ancien lac et de milieux humides. Cette eau souterraine rend la construction d'une autoroute plus dispendieuse étant donné qu'on devra auparavant y reconstruire une base stable. En contrepartie, à partir de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc vers le sud, nous retrouvons une base stable provenant de travaux effectués il y a quelque 150 ans. Construire dans le secteur sud entraînerait alors des économies majeures. Finalement, si nous prenons comme limite nord l'ancien Chemin de fer du Grand Tronc, alors il y aura suffisamment de place disponible pour reconstruire à la fois tant les chemins de fers que l'autoroute sans couper le trafic dans le secteur.

Recommandation écologique 1 :

Éloigner l'autoroute de la falaise Saint-Jacques en la plaçant au sud de l'ancien chemin de fer du grand Tronc afin de créer une zone tampon efficace au pied de la falaise Saint-Jacques

2 : Il faut ajouter des liens permettant la création d'une trame verte reliant l'ensemble des espaces verts du Grand Sud-Ouest au sein d'une trame verte utilisé non seulement pour le transport actif mais aussi par la faune, une problématique écologique.

La version du projet présenté le 20 et le 21 avril dernier et présenté dans le document PR 8.6 propose que quelques voies cyclables. Ceci est une amélioration face aux concepts proposés précédemment.

Notons plus particulièrement un lien entre le lien cyclable sur le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et la rue Notre-Dame Ouest permettant de relier les secteurs de Montréal-Ouest et Notre-Dame-de-Grâce à l'axe cyclable du canal de Lachine. Cependant, un lien plus à l'est descendant par exemple la falaise Saint-Jacques à l'emplacement d'une route actuellement présente dans la falaise vers le sud-ouest de Montréal serait aussi à considérer. Il faudrait toutefois prévoir des aménagements permettant aussi à la faune de circuler au sein des divers corridors verts de la trame verte. En somme des plantations formant des corridors naturalisés permettant à la faune de circuler seraient requis. Au strict minimum, la présence de milieux boisés de part et d'autre de l'autoroute pourrait permettre au moins à diverses espèces d'oiseaux de voyager de bord en bord. Il serait de plus possible de créer un pont vert végétalisé, un concept que la ville de Montréal explore actuellement pour le secteur du ruisseau Demontigny adjacent à l'autoroute 25. Une autre option serait de végétaliser une portion d'un échangeur afin de former essentiellement un pont partiellement verdit. Il serait alors possible pour la faune de circuler sans difficulté même avec l'autoroute.

En bout de ligne les divers liens au sein de la trame verte du Grand Sud-Ouest de même que les liens vers les autres trames vertes proposées vers le restant de l'agglomération de Montréal, dont en particulier un lien le long du corridor ferro-portuaire du Canadien Pacifique, devraient tous être intégrés aux plans du Complexe Turcot.

Recommandation écologique 2 :

Permettre la création d'une trame verte sur l'ensemble du Grand Sud-Ouest de Montréal en incluant dès le départ des corridors comportant tant une piste multifonctionnelle ainsi qu'un corridor de végétation pour la faune aux plans du complexe Turcot. Cette trame verte devra comprendre les liens suivants:

- Près d'Angrignon afin de relier la falaise Saint-Jacques au Canal de Lachine, à la rue Senkus, au secteur ouest de parc Angrignon et le bois des Caryers.
- À l'est d'Angrignon afin de créer un corridor vert vers la rue Irwin et l'ancien corridor ferroviaire allant vers le quartier Ville Émard et la section est du parc Angrignon
- Le long de la section nord-sud du Complexe Turcot afin de relier la falaise Saint-Jacques, le canal de Lachine, le canal de l'Aqueduc pour se rendre jusqu'aux sentier riverain le long du Saint-Laurent (Verdun et future piste riveraine de Bonaventure)
- À l'ouest de la falaise Saint-Jacques afin de la relier au terrain Meadowbrook
- À partir de la falaise Saint-Jacques, former un lien vers le corridor ferro-portuaire du Canadien Pacifique, reliant ainsi la falaise à aux trames vertes considérées pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal.
- Vers le futur centre hospitalier de l'Université McGill.

3 : une gestion plus écologique des eaux pluviales pouvant permettre la création de marais ou d'un lac, une opportunité écologique.

Éloigner le projet de la falaise Saint-Jacques et créer les liens verts permettant la constitution de la trame verte du grand Sud-Ouest dans le cadre du projet de Turcot, pourraient avoir de nombreux bénéfices tant au niveau du design du secteur qu'au niveau de la population.

Sur le plan du design du complexe Turcot, il sera nécessaire de gérer les eaux pluviales du secteur. L'aménagement d'une zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques pourrait viser le rassemblement des eaux pluviales afin de former des milieux humides qui pourraient les filtrer naturellement. Ces bassins élimineraient ou, au minimum, ralentiraient du même fait le drainage des eaux vers les égouts et favoriseraient une évaporation naturelle, réduisant ainsi l'impact des pluies provenant de l'ensemble des quelques 100 ha de la cour Turcot + de la falaise Saint-Jacques sur le système d'égouts tout en réduisant les coûts associés au développement d'infrastructures pour gérer ces eaux.

Une autre possibilité; Transport Québec pourrait choisir de maintenir l'échangeur Turcot surélevé afin de former un lac sous l'autoroute alimenté par les eaux pluviales de même que par une déviation d'eau en provenance du canal de Lachine. Ce lac, situé vers l'est, possiblement non loin du centre récréatif Gadbois, pourrait jouer tant un rôle écologique que récréatif. Du même fait, cette proposition permettrait de rediriger le drainage des eaux pluviales vers le canal de Lachine, réduisant ainsi la pression au niveau du système d'égouts. Selon la qualité de l'eau dans le lac, le personnel du centre Gadbois pourrait par exemple y gérer une plage en période estivale de même que des loisirs d'hiver tels le patinage, la pêche blanche et même un réseau de pistes de ski allant en direction vers la falaise Saint-Jacques et le restant de la trame verte.

Recommandation écologique 3 :

Intégrer dès le départ à la reconstruction de la section Cour Turcot une gestion des eaux de surfaces afin qu'elle alimente divers milieux humides localisés près de la falaise Saint-Jacques. Ces eaux pourraient mener à un lac à l'est de la cour Turcot qui pourrait éventuellement se drainer vers le canal de Lachine.





707, 75^e avenue
LaSalle (Québec) H8R 3Y2
Tél.: 514 367-6540
Fax: 514 363-5509
info@heritagelaurentien.org

4 : Turcot pourrait contribuer à l'objectif de gouvernement du Québec d'atteindre 12% de milieux naturels protégés d'ici 2015, une opportunité écologique.

Le gouvernement du Québec, tout comme les communautés environnant Montréal, pourrait du même fait sortir gagnant si l'autoroute était maintenue au sud de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc. Le 29 mars 2009 dernier, le premier Ministre Jean Charest annonçait que Québec avait protégé plus de 8% de la superficie de la province en tant que milieux naturels et se donnait pour objectif de protéger pas moins de 12% pour 2015. Or quand nous examinons ces données en profondeur on découvre que sur les 135 326km² protégés par le gouvernement du Québec, 8km² (0.006% du total) seulement sont protégés sur l'ensemble de la superficie de la CMM. Si Québec désire être équitable face à la disponibilité de milieux naturels autour de Montréal et si Québec veut profiter au maximum des nombreux impacts financiers associés aux milieux naturels, alors Québec devra tenter de se rapprocher du 12% de milieux naturels protégés autour de Montréal. Or, présentement, avec 8km², Québec n'a atteint que 1,7% de son objectif de 12%, ou 461km², au niveau de la CMM. La valeur des terrains étant très élevée autour de Montréal, Québec devra profiter au maximum de toute opportunité de protéger les milieux naturels qui n'impliquera pas d'investissement en argent.

Si par exemple Québec maintenait l'autoroute au sud de l'ancien Grand Tronc, alors il serait possible pour Québec d'utiliser la surface de 55 ou 60 hectares entre l'ancien Grand Tronc et la falaise Saint-Jacques pour des fins de protection d'espaces verts et de naturalisation de milieux dégradés sans investir un sou en échangeant les terrains avec un développeur qui s'engagerait à effectuer un projet de verdissement en bordure de la falaise Saint-Jacques. Par exemple, il y a, à environ 1,5 kilomètres de la falaise Saint-Jacques, sur la continuité de cette dite falaise vers l'ouest un terrain appelé le terrain Meadowbrook. Ce terrain, de très grand potentiel écologique et archéologique (voir annexe 2), est lié de très près de la falaise Saint-Jacques.

Présentement, Meadowbrook sert de terrain de golf. Il fut établi sur des anciennes terres agricoles il y a 90 ans selon des techniques qui à l'époque modifiaient peu le sous-sol. Le terrain a des bordures boisées possédant des vestiges des forêts locales d'il y a un siècle, un des derniers ruisseaux de Montréal, un étang, des plaines inondables, un sol n'ayant pas été modifié en profondeur depuis la colonisation et un potentiel majeur en tant qu'arrêt pour oiseaux migrateurs. Son sous-sol inaltéré possède de plus un potentiel archéologique majeur, car il pourrait abriter des vestiges de peuples amérindiens habitant il y a 8000 ans les rives de l'ancien lac Lampsillis, dont l'eau atteignait alors le haut de la falaise Saint-Jacques.

Ce site de 57 ha, le plus facile à naturaliser de tout le grand Sud-Ouest de Montréal est présentement menacé de développement. Le développeur, afin de tenter d'obtenir l'approbation pour son développement propose de construire en effectuant un projet qui serait l'exemple à suivre en Amérique du Nord en développement durable tout en naturalisant par la suite 50% de sa superficie. Il n'en demeure pas moins que, malgré un effort louable de construction selon les principes de développement durable, il détruit le plus intéressant milieu à naturaliser de l'ensemble du Grand Sud-Ouest.

Une solution qui serait intéressante tant pour Québec que pour le développeur, ainsi que pour les résidents des environs serait de proposer au développeur un échange des terrains : 55 ou 60 ha entre le vieux Grand Tronc et la falaise contre 57 ha au terrain Meadowbrook, sous condition que le 50% de verdissement prévu par le développeur soit utilisé afin de créer une zone tampon en



bordure de la falaise et que le développement soit positionné afin de réduire le bruit de l'autoroute dans le nouveau parc le plus possible. Le développeur bénéficierait alors d'un terrain plus accessible qu'auparavant, Montréal bénéficierait d'un projet de développement durable unique qui servirait d'exemple à atteindre aux autres villes du Continent et Québec aurait protégé plus de 80 hectares de nouveaux milieux qui, selon les normes de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) correspondrait à la catégorie 4 des milieux naturels protégés. Finalement, uniquement autour de Meadowbrook, de la falaise Saint-Jacques et de la cour Turcot, la communauté bénéficierait de près de 100 ha de milieux naturalisés pouvant s'intégrer des plus facilement à la trame verte du Grand Sud-Ouest.

Recommandation écologique 4 :

Échanger la propriété de la cour Turcot avec le terrain Meadowbrook afin de répondre en milieu urbain au moins en partie à l'objectif du gouvernement du Québec annoncé par Jean Charest le 29 mars 2009 de protéger 12% de sa superficie. Cette alternative permettrait la naturalisation de Meadowbrook (57ha), la protection de la falaise Saint-Jacques sur sa surface entière et la création de milieux naturalisés au pied de la falaise (+27 ha) au sein de la portion du Québec ayant le moins accès à des milieux naturels.





Héritage
Laurentien
707, 75^e avenue
Lasalle (Québec) H8R 3Y2
Tél.: 514 367-6540
Fax: 514 363-5509
info@heritagelaurentien.org

5 : Turcot pourrait augmenter la qualité de vie du quartier et créer des emplois et avoir un impact économique bénéfique, si le projet suit les quatre recommandations écologiques proposées.

Les bénéfices des milieux naturels pour la population vont toutefois bien au-delà de la gestion de l'eau, de la création d'une trame verte ou de quelques loisirs autour d'un lac. Ils améliorent la qualité de l'air alors que le Sud-Ouest, selon le département de santé publique de Montréal, comporte des problèmes de pollution de l'air significatifs. Ils réduisent l'effet d'îlot de chaleur alors que les quartiers du Sud-Ouest sont fortement minéralisés. Tandis que le Complexe Turcot contribuera à une pollution significative et à un effet d'îlot de chaleur, en plantant dans le secteur immédiat une quantité significative de végétaux. De plus, les milieux naturels sont des lieux pour divers autres loisirs dont la marche et le vélo. Ceci contribuera à améliorer encore plus la santé de la population.

Cette communauté a besoin d'emplois. À chaque année, selon le gouvernement américain, 23% des américains, soit 66,1 millions de leurs citoyens, dépensent quelque 1449 \$US annuellement uniquement à observer la faune. Plus proche, selon le gouvernement du Québec, 3,4 millions de québécois génèrent 2,9 milliards \$ en investissement économique et 32 000 emplois en effectuant des loisirs en nature. Le tourisme associé aux milieux naturels est, selon Aventure Écotourisme Québec, le domaine touristique en plus grande expansion dans la province. Cependant, ces dépenses ne sont pas effectuées uniquement en régions éloignées. Au contraire, selon ce même organisme, elles sont en majorité effectuées près des milieux urbains car les résidents de même que les touristes n'ont en général que quelques heures ou quelques jours à la fois pour effectuer ces loisirs. En somme, s'il y a des milieux urbains plaisants pour la marche, le vélo, l'observation d'oiseaux ou pour tout autre loisir de plein air au cœur d'un centre urbain, tel que les environs du Complexe Turcot, alors tant les résidents du secteur que les touristes vont les utiliser. Les milieux naturels créeront alors de l'emploi et injecteront de l'argent au sein de l'économie locale. Cet impact économique est tellement important dans les milieux urbains que plusieurs études rapportent qu'ils deviennent un point de vente pour les agents immobiliers. D'autres études vont parler d'une augmentation de la valeur foncière de 5 à 32% en bordure de tels milieux.

En somme, le simple fait d'accomplir les quatre recommandations écologiques proposées précédemment ouvre la porte à diverses possibilités de naturalisation et mise en valeur d'espaces verts qui auront des impacts majeurs non seulement sur la qualité de l'air, les effets d'îlot de chaleur, la santé des populations, l'accessibilité à des lieux de loisirs, la diversité biologique et la création d'une trame verte du grand Sud-Ouest mais aussi sur l'investissement local, la disponibilité d'emplois, la valeur foncière et l'image de marque des quartiers environnants. Ajoutons à cela la possibilité de maintenir une structure surélevée au niveau de l'échangeur Turcot et il devient alors possible d'intégrer la création d'un lac avec marais filtrants à cette trame verte qui, en plus d'accroître tous ces impacts, aura du même fait le bénéfice de réduire le fardeau au niveau des eaux pluviales sur le système d'égout montréalais.

Il suffit d'entériner les quatre recommandations écologiques précédentes afin d'augmenter le nombre d'emplois, l'image de marque, l'impact économique et la qualité de vie des quartiers environnants!



Problématiques techniques additionnelles face à la section Cour Turcot

Héritage Laurentien a avant tout une expertise écologique, par conséquent, nous ne croyons pas avoir l'expertise pour faire ressortir toutes les problématiques techniques touchant la proposition actuelle du MTQ. De plus, divers organismes dont Mobilisation Turcot et le Conseil régional de l'environnement de Montréal ont une connaissance bien plus approfondi de divers autres dossiers pertinents. Cependant, trois problématiques touchant le secteur de la Cour Turcot sont particulièrement évidentes et nous avons jugé bons de les aborder.

Problématique technique 1 : L'augmentation du nombre total de voies sur la cour Turcot permettant une simple transition pendulaire est-ouest semble excessif.

Autour de cette section de la cour Turcot, le projet proposé est essentiellement une construction similaire au projet actuel avec l'exception de l'ajout de routes additionnelles en direction est-ouest. Or, au niveau de l'autoroute du Souvenir (20), les problématiques sont dues largement à une circulation pendulaire excessive en heure de pointe. Ceci pourrait être réduit avec le développement de diverses mesures de transport alternatif incluant le train de l'aéroport de P.E. Trudeau, le tram de Lachine et, possiblement, d'autres mesures. À noter que ces mesures devraient être mise en place avant le début des travaux de construction afin que, durant les périodes de construction, les utilisateurs puissent s'habituer à prendre le transport en commun.

Présentement, il existe seulement l'autoroute du Souvenir comprenant, 3 à 4 voies par direction et la rue Notre-Dame, comportant 2 voies par direction pour un total de 10 à 12 voies sur la cour Turcot entre les échangeurs Angrignon et Turcot. Une fois le projet terminé, en plus des ces voies, un accotement de part et d'autre de l'autoroute, 6 voies sur un nouveau Pullman et une route additionnelle construite jusqu'à mi-chemin à partir de l'ouest de la cour Turcot située juste en dessous de l'autoroute mais prévue de s'étendre éventuellement sur toute la longueur de l'autoroute. Sans connaître la largeur de cette route, on peut supposer qu'elle occupera 2 à 4 voies de plus. Finalement, on note une voie de transport en commun. Ainsi, avec les voies d'accotement, il y aura l'équivalent de 11 à 13 voies de plus en direction est-ouest et ce pour une autoroute d'usage majoritairement pendulaire. Alors que le plan de transport de Montréal prévoit une réduction de la circulation autoroutière, une augmentation aussi grande des voies de circulation de l'est vers l'ouest est à notre avis très excessive. De plus, les discussions que nous avons eu avec divers experts dans le domaine, sont d'avis que, tout comme la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain est possible, la transformation de l'autoroute du Souvenir en boulevard Urbain est aussi possible, si la mise d'un réseau de transport en commun est effectué au préalable.

Recommandation technique 1 :

Limiter le nombre de nouvelles routes en direction est-ouest le long de la cour Turcot en favorisant davantage le transport en commun. Plus particulièrement :

- Ne pas construire de route au sud de l'autoroute, utiliser plutôt la rue Notre-Dame.
- Ne pas construire la rue Pullman comme voie alternative à l'autoroute. Si une future rue Pullman est requise entre l'autoroute et la falaise Saint-Jacques, elle devrait alors être construite uniquement pour desservir un développement local.





707, 75^e avenue
LaSalle (Québec) H8R 3Y2
Tél.: 514 367-6540
Fax: 514 363-5509
info@heritagelaurentien.org

Problématique technique 2 : les secteurs LaSalle/Sud-Ouest sont séparés de NDG/MTL-Ouest, il faut trouver une solution qui réduira l'enclavement

Au niveau de la circulation partant des arrondissement et villes adjacentes, le problème de trafic est souvent lié au fait que ces quartiers sont enclavés tant par l'autoroute que par le canal et la falaise et doivent tous emprunter le système autoroutier alors qu'ils devraient utiliser des axes locaux qui sont largement inexistant, en particulier au niveau de l'axe nord-sud. À cette fin, il semblerait plus logique de désenclaver les quartiers tout en séparant la circulation vers l'autoroute de la circulation locale. L'échangeur du boulevard Angrignon est constamment congestionné, ceci est en grande partie due au fait que les résidents des villes et arrondissements du sud-ouest utilisent l'autoroute plutôt que des axes de circulation locale ou le transport en commun. Ceci est une nuisance pour les commerces du secteur qui sont bloqués du même fait dans le trafic.

À notre avis, un seul moyen nous permettrait de faire ceci. Il serait nécessaire de construire deux plus petits échangeurs plutôt qu'un gros :

- Un échangeur de circulation locale de plus petite envergure serait construit entre les rues Lapierre, à LaSalle et Sainte-Anne de Bellevue et permettrait un accès à la rue Notre-Dame. Cet accès permettrait au plus un accès à l'autoroute du Souvenir vers l'ouest et un débarquement en provenance de l'ouest.
- Du même fait, l'échangeur Angrignon deviendrait strictement un petit échangeur visant seulement l'accès à l'autoroute vers l'est et un débarquement en provenance de l'est. Il n'y aurait aucun accès à la rue Notre-Dame.
- Le petit bout de la rue Pullman ne serait alors plus nécessaire étant donné que la rue Cordner, entre Lapierre et Angrignon jouerait le même rôle au niveau de la circulation locale.

Les avantages de cette option sont nombreux :

- Des quartiers désenclavés et une circulation locale facilitée
- Circulation facilitée pour les industries et commerces du secteur qui utilisent les autoroutes
- Circulation facilitée aux heures de pointe à l'échangeur Angrignon
- Une circulation locale en provenance de Montréal-ouest et en provenance de Notre-Dame-de-Grâce qui, en devant utiliser Cordner, passerait près du carrefour Angrignon quand ils ont besoin d'aller sur l'autoroute vers l'est, y magasinerait plus souvent.
- Une circulation locale accrue sur la rue Notre-Dame vers le/en provenance du centre ville en heure de pointe.

Cette problématique permet du même fait à répondre au moins en partie aux préoccupations de plusieurs qui aimeraient avoir un accès additionnel à l'autoroute étant donné les problématiques de congestion significatifs à l'échangeur Angrignon. Alors que Transport Québec ne semble pas disposé à construire de voies d'échangeurs additionnels, cette option intermédiaire serait à privilégier.

Recommandation technique 2 :

Construire deux plus petits échangeurs plutôt qu'un gros à Angrignon :

- Un échangeur de circulation locale de plus petite envergure devrait être construit entre les rues Lapierre, à LaSalle et Sainte-Anne de Bellevue et permettrait l'accès à la rue Notre-Dame. Cet échangeur permettrait au plus un accès à l'autoroute du Souvenir vers l'ouest et un débarquement en provenance de l'ouest.
- Du même fait, l'échangeur Angrignon devrait devenir strictement un petit échangeur visant seulement l'accès à l'autoroute vers l'est et un débarquement en provenance de l'est.



Problématique technique 3 : les considérations face au transport en commun sont peu développées

Le plan ne fait qu'effleurer les possibilités au niveau du transport en commun alors qu'elles sont nombreuses. De plus, tous les experts dans le domaine que nous avons consulté nous ont dit que les alternatives en transport en commun n'étaient adoptées par la communauté quand des travaux de reconstruction autoroutière étaient effectués. Il semble donc important d'aborder davantage le transport en commun en proposant clairement des alternatives plutôt qu'en indiquant des éléments potentiels. Ceci implique qu'il faudrait clairement prévoir avant la construction de Turcot un plan précis et des mesures précises. À cette fin, de nombreuses suggestions ont été effectuées dont un tramway en provenance de Lachine et un train en provenance l'Aéroport de Montréal. Ces suggestions dans les documents du MTQ ne constituent toutefois pas des engagements formels.

De plus les nombreux membres d'Héritage Laurentien résidants de LaSalle aimeraient voir la poursuite du Métro Angrignon vers l'ouest ou le prolongement d'un tramway dans le même sens. Cependant, le coût de construction d'un métro souterrain étant très élevé, il semblerait plus pertinent de mettre le métro en surface au sein d'un tube similaire en suivant l'exemple d'autoroutes construites en milieu urbain en Chine ou en Allemagne. Ce métro serait très facile à aménager étant donné qu'il pourrait tout simplement emprunter une ligne de chemin de fer abandonnée qui part du métro Angrignon pour se rendre au pont Mercier. De plus il y a cinq terrains vacants stratégiquement positionnés près des artères principaux de LaSalle qui pourraient accueillir les arrêts de Métro. Ainsi grâce à un tel métro, le temps de transport en commun pour un bon nombre des résidents de LaSalle serait réduit par 30 minutes ce qui augmenterait significativement l'intérêt pour le transport en commun et réduirait la circulation pendulaire en provenance de LaSalle vers les autoroutes. De plus, en aménageant un échangeur d'autobus près du pont Mercier, il serait possible de réduire encore plus le nombre de voitures en favorisant un transport en commun sur le pont Mercier de même qu'en provenance de la portion la plus rapprochée de Lachine.

Finalement, ce tube pourrait être utilisé afin d'aménager des panneaux solaires qui alimenteraient le métro de Montréal. Ce concept a été mis de l'avant sur une autoroute en Allemagne est proposé pour un projet routier en Chine et pourrait facilement être adapté à cette ligne étant donné qu'une bonne partie ferait face au sud.

Une autre alternative serait le prolongement d'un tramway dans le même sens. Les avantages du tramway seraient au niveau du coût, de l'impact moindre sur le quartier et de la facilité de le joindre à la gare de LaSalle. Le désavantage du tramway est au niveau du temps perdu pour l'embarquement et le débarquement entre le tramway et le métro, ce qui réduirait le nombre d'usagers.

Recommandation technique 3 :

Intégrer les mesures de transport en commun en y incluant dès le départ les alternatives qui auront un impact direct sur la circulation au travers le complexe Turcot dont :

- Le train jusqu'à l'Aéroport de Dorval
- Le tramway de Lachine
- Une extension du métro ou d'un tramway jusqu'au pont Mercier et à la gare de train de LaSalle.

Conclusion

Sur le plan écologique, Héritage Laurentien et les partenaires appuyant les quatre propositions écologiques, représentant plusieurs milliers de résidents vivant aux environs de Complexe Turcot, sont d'avis que le projet ne devrait pas être accepté tant que les quatre propositions, incluses dans le présent mémoire ne sont pas intégrées au projet du Complexe Turcot proposé par le MTQ et ce car :

- Les bénéfices, sociaux, récréatifs, économiques et touristiques de ses mesures seront extrêmement importants pour l'ensemble du Grand Sud-Ouest de Montréal tandis que les pertes découlant du projet actuel du MTQ seront significatives.
- Les modifications proposées ne sont pas très difficiles à intégrer au concept du MTQ et, dans le cas du maintien de l'autoroute du Souvenir au sud de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc et d'une gestion des eaux de surface de la cour Turcot, entraîneront des réductions de coûts significatifs.
- Les propositions contribueront à l'atteinte d'autres objectifs environnementaux du Gouvernement du Québec dont plus particulièrement la protection de 12% du territoire du Québec.

Quant aux trois recommandations techniques formulées uniquement par Héritage Laurentien, notre organisme est d'avis qu'elles devraient être considérées sérieusement étant donné les bénéfices potentiels y étant associées. Au minimum, sur le plan technique :

- le nombre total de voies en direction est-ouest doit être réduit par rapport au projet actuellement proposé que ce soit en maintenant une autoroute ou, selon la proposition alternative proposée par la table de concertation sectorielle Turcot associées au Conseil régional de l'environnement de Montréal, en le transformant en boulevard urbain.
- De plus, les secteurs NDG/Montréal-Ouest, présentement séparés et LaSalle/Émard, doivent être désenclavés en créant un axe de circulation direct entre les deux secteurs.
- Finalement, un réseau de transport en commun amélioré doit être mis en place avant que les travaux obstruant le trafic soit entamés.

Nos recommandations détaillent plus précisément les interventions techniques que nous jugeons les meilleures. Que nos recommandations soient acceptées ou pas, nous jugeons qu'il est inacceptable au 21^e siècle que les trois considérations préalables n'aient pas été intégrées au projet proposé par le MTQ. Par conséquent, nous jugeons que le projet du MTQ ne devrait pas être accepté sans ses modifications.



Annexe 1 :

Solution alternative pour le réaménagement du complexe Turcot:

Voici une solution alternative au projet de réfection du complexe proposée par la Table sectorielle Turcot (Mobiligo, CRE-Montréal, Table de Travail Turcot, Équiterre, Greenpeace, Centre d'écologie urbaine, Vivre en ville, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, Groupe de recherche urbaine Mercier-Hochelaga, Fondation David Suzuki, Nature Québec etc.)

1) Amélioration de l'offre de transports collectifs avant le début des travaux

- Mise en place de la navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal
- Augmentation de l'offre de service des trains de banlieue Delson-Candiac, Dorion-Rigaud et Blainville-St-Jérôme
- Mise en service du réseau de tramways et de son prolongement à Lachine
- Mise en service de la voie réservée pour les transports collectifs
- Amélioration de la desserte par autobus

2) Démantèlement de l'autoroute 20 et création de la trame urbaine

- Démantèlement de l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur Turcot
- Recréation de la trame urbaine avec un réseau routier et une piste multifonctionnelle
- Développement mixte (résidentiel, commercial, industriel) sur les terrains de l'ancienne cour de triage Turcot
- Prolonger la «falaise» Saint-Jacques sur cent mètres en piémont pour en assurer l'accès

3) Réduction de la capacité routière de l'autoroute Ville-Marie

- Retranchement d'une voie de circulation par direction à l'autoroute existante
- Récupération de terrains pour améliorer la zone tampon entre l'autoroute et le quartier

4) Favoriser l'intégration urbaine

- Maintien de l'autoroute 15 en hauteur dans Cote Saint-Paul
- Étudier la possibilité de détourner le Grand Tronc du quartier Saint-Henri via le secteur industriel Cabot
- Optimiser les opportunités de mise en valeur et de re-développement des quartiers anciens.
- Mettre en place un plan d'apaisement de la circulation dans les quartiers touchés



707, 75^e avenue
LaSalle (Québec) H8R 3Y2
Tél.: 514 367-6540
Fax: 514 363-5509
info@heritagelaurentien.org

Annexe 2 : Informations écologiques sur le terrain Meadowbrook

Le contexte écologique local :

Afin de comprendre l'intérêt de conservation du terrain Meadowbrook, il faut avant tout comprendre le contexte écologique local.

Il n'y a pas d'autres milieux naturels...

Montréal fut en premier colonisé par le fleuve Saint-Laurent à cause de la présence des rapides de Lachine le long des rives du secteur sud-ouest de l'île. Il en résulte que les terres riches et fertiles ont été les premières colonisées. Aujourd'hui, le grand sud-ouest de Montréal est le secteur comportant le moins de milieux naturels au Québec. Il n'y a présentement aucun site naturel protégé entre le Mont-Royal (incluant le parc Summit et le parc Terra-Cotta à Pointe-Claire et aucun site entre le parc Angrignon et les grands parcs en bordure de la rivière des Prairies. Ainsi, la conservation de terrain Meadowbrook permettrait à près de 800 000 résidents d'avoir accès à un milieu naturel dont plus particulièrement les résidents de Lachine, Côte-Saint-Luc, Montréal-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce et Hampstead. Ainsi, malgré que le terrain Meadowbrook puisse être considéré par certains comme artificialisé à cause de son usage actuel comme terrain de golf, son intérêt écologique demeure extrêmement important d'autant plus qu'il possède déjà une valeur écologique significative et est facilement naturalisable. De plus, ce terrain en maintenant une vocation de golf depuis 90 ans et de parc ou de petite ferme auparavant a pu maintenir isolé des éléments naturels presque uniques à Montréal qui auraient autrement été détruits par l'urbanisation dont des îlots de milieux boisés, des zones d'inondation printanière et le petit ruisseau Saint-Pierre.

La qualité des milieux environnants est extrêmement pauvre...

Le terrain Meadowbrook est un des seuls grands espaces vert du sud et centre ouest de Montréal. Il a été créé en 1917, par la Cie de chemin de fer CP comme zone tampon entre les chemins de fer et les zones industriels de Lachine et les zones résidentielles avoisinantes de Montréal-Ouest et les fermes de Côte Saint-Luc. Le terrain Meadowbrook n'avait donc à l'origine pas été développé étant donné que, selon les standards d'il y a 90 ans, il était trop près des cours de triage de train pour permettre un développement résidentiel sécuritaire. En fait il est situé à proximité de la plus importante série de cours de triages au Québec. Le département de santé publique de Montréal a même recommandé en 2004 de ne pas développer des sites à proximité des cours de triage pour ces raisons (voir annexe). Les recommandations du 'Ontario Municipal Guidelines for safe set backs' et les FCM/Railway Association of Canada Guidelines' abondent dans le même sens.

Meadowbrook contribue à réduire un problème sérieux d'îlots de chaleur...

Comme vous pouvez noter sur la carte des îlots de chaleur en annexe, les nombreuses cours de triage de train, autoroutes adjacentes et quartiers urbains qui entourent Meadowbrook forment de massifs îlots de chaleur. Meadowbrook est un contraste important face à ses secteurs, il est un des seuls endroits n'ayant pas d'îlot de chaleur. Il a donc un impact significatif sur la chaleur pour les quartiers adjacents. (Voir annexes îlots de chaleur)

Un impact significatif sur la qualité de l'air...

Les villes et arrondissements du grand Sud-ouest de Montréal souffrent de problèmes de qualité d'air significatifs. Ceci est probablement dû à la présence de nombreuses autoroutes, des cours de triage et de quartiers industriels en amont dans le vent. Meadowbrook étant juste en amont dans le vent d'importantes populations joue un rôle significatif pour améliorer la qualité de l'air. Sa recolonisation graduelle risque d'augmenter la qualité de cet impact.

Un impact significatif sur la qualité de vie de la communauté...

N'ayant aucun milieu naturel adjacent, les communautés environnantes ont accès à aucun espace vert pour effectuer les simples loisirs de contemplation de la nature. L'absence de cette possibilité a un impact significatif sur leur qualité de vie.



Annexe 2 : Informations écologiques sur le terrain Meadowbrook (suite)

Un rôle important au sein d'une trame verte du grand-sud ouest...

En reliant Meadowbrook aux autres petits espaces verts du grand Sud-ouest par des voies vertes et des sentiers, il serait possible de créer une trame verte d'au moins 400 hectares. Meadowbrook est un élément clef essentiel à la création de cette trame verte au travers laquelle faune et communautés pourraient circuler. (Voir document descriptif Trame verte grand Sud-ouest en annexe)

Un milieu naturel correspondant aux standards de l'Union internationale pour la Conservation de la Nature (UICN)...

Des sites tels Meadowbrook sont spécifiquement reconnus par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature. Ce site, en milieu urbain, comporte des fragments d'habitats typique de Montréal, il y a deux siècles, ayant un potentiel éducatif en milieu urbain significatif correspond en fait tout à fait au descriptif de la catégorie 4 de l'UICN et mérite autant de considération que tout autre site naturel. L'objectif premier de cette catégorie est de "Maintenir, conserver et restaurer des espèces et des habitats" Cette définition intègre la notion de restauration qui sera nécessaire pour ce site étant donné la présence actuelle du terrain de golf.

Les objectifs secondaires de cette catégorie, identifiés par l'UICN, sont toutefois tout aussi pertinents au terrain Meadowbrook :

1. Protéger les formations végétales ou d'autres caractéristiques biologiques par des approches de gestion traditionnelles : en effet, le terrain Meadowbrook possède diverses caractéristiques physiques et biologiques représentatives des milieux naturels de Montréal, il y a quelques siècles (ruisseau, profil topographique, milieux boisés, plaines inondables, etc.) que nous entendons gérer par des approches traditionnelles afin de reconstituer un milieu représentatif de ce qui se retrouvait dans la région il y a quelques siècles.
2. Protéger des fragments d'habitats comme composants de stratégies de conservation à l'échelle du paysage terrestre ou marin ; Tel que mentionné précédemment, le site comporte des fragments qui seront non seulement protégés par cette initiative mais pourront croître pour s'étendre sur les aires présentement occupées par la pelouse.
3. Développer l'éducation du public et son appréciation des espèces et /ou des habitats concernés ; Cet élément sera nécessaire à la protection du milieu.
4. Offrir un moyen qui permet aux résidents des villes d'être régulièrement en contact avec la nature ; Cet élément est une des raisons les plus importantes pour la protection de ce site.

Il est donc mentionné dans le descriptif de la catégorie 4 que des fragments d'habitats, souvent de petite taille ou en milieu urbain correspondent à cette catégorie et que ces milieux peuvent correspondre à la catégorie même s'ils requièrent des efforts de restauration. Il est même indiqué qu'il est possible de faire dans cette catégorie une "Gestion active d'écosystèmes naturels ou semi naturels : pour préserver des habitats naturels ou semi naturels qui sont trop petits ou trop profondément altérés pour être autosuffisants" Ce site correspond donc tout à fait à cette catégorie.

De toute façon, notre expérience en naturalisation de milieux dégradés démontre que ce site aurait une fonction quasi-naturelle en 3 à 5 ans à peine avec quelques efforts simples de naturalisation des pelouses, le rendant ainsi un des sites les plus faciles à naturaliser de la région de Montréal.



Annexe 2 : Informations écologiques sur le terrain Meadowbrook (suite)

Meadowbrook, un milieu avec des caractéristiques écologiques uniques :

Il est important de noter que certains intervenants dans le passé ont refusé de protéger le terrain Meadowbrook parce que le terrain est actuellement maintenu par le propriétaire comme terrain de golf. Le rôle de terrain de golf est cependant nécessaire pour le propriétaire afin qu'il absorbe une portion de coûts significatifs associés au site de par sa valeur foncière élevée en milieu urbain. Ceci ne l'empêche pas d'avoir une valeur écologique majeure qui s'accroîtrait une fois le site protégé. À titre comparatif, Meadowbrook possède au moins autant de valeur écologique que des anciens champs agricoles et des friches envahies par des espèces introduites qui ont été protégés dans l'est de Montréal et à l'Ouest de l'île grâce aux efforts récents de la politique de protection des milieux naturels. De plus, l'évaluation d'experts en naturalisation de milieux urbains nous ont signalisé que le site compte parmi les plus faciles à naturaliser à Montréal. Selon eux, en 3 à 5 ans, les sites accomplirait naturellement une importante partie de leurs fonctions écologiques.

Ainsi, comme tous les milieux d'intérêt écologique de la région de Montréal, Meadowbrook a été modifié par la main humaine. Servant présentement de terrain de golf, il comporte plusieurs secteurs en pelouse. Cependant, ses caractéristiques écologiques sont surprenantes dont voici quelques éléments:

1. Un des derniers ruisseaux non canalisés de Montréal, le petit ruisseau Saint-Pierre, circule sur le site.
2. Près de la moitié de la surface du terrain comporte le profil topographique d'origine présent avant la colonisation de Montréal. Cette caractéristique est très rare à Montréal.
3. On y retrouve aussi diverses zones inondant au printemps qui pourraient, en cessant de couper la végétation, rapidement servir de plaines inondables. Canards et autres animaux utilisent déjà les trous d'eau présents sur le terrain.
4. Les secteurs naturels demeurant constituent des corridors vert qui n'ont pas été coupés ou labourés depuis 90 ans et recèlent des secteurs probablement jamais altérés par de la machinerie. Ils comportent une diversité de plantes incluant plusieurs espèces rares ou à statut précaire dont le Micocoulier occidental, le caryer ovale, le chêne à gros fruits, l'orme d'Amérique, etc. On y retrouve des populations isolés de plantes forestières provenant des vieilles forêts d'origine dont des fougères (ex. onoclée sensible, la dryoptère à sores marginaux, dryoptéride spinuleuse, matteucie fougère-à-l'autruche, etc.) et des fleurs printanières (ex. maianthème à grappe, anémone du Canada, podophylle pelté, etc.).
5. On y retrouve de plus un nombre surprenant d'espèces végétales associées à sites ou des anciennes communautés amérindiennes vivaient. Ils fort probablement occupaient le site étant donné que le terrain Meadowbrook était en rive d'un grand lac s'étendant jusqu'au lac Champlain (ex. chêne à gros fruits, caryer ovale, aubépine, sureau du Canada, viorne trilobé, etc.).
6. Le site a le potentiel de devenir un arrêt migratoire important pour les oiseaux migrants étant donné qu'il est situé directement sur un axe de migration partant du lac Saint-Louis vers les autres arrêts migratoires les plus importants de Montréal pour passereaux (parc Summit, Mont-Royal, jardin botanique de Montréal) on y note déjà au moins 45 espèces d'oiseaux (voir liste en annexe), il suffit de naturaliser les zones en pelouse pour que le plein potentiel soit atteint.
7. Le site, possédant plusieurs plants d'asclépiade, joue un rôle pour le monarque, une espèce à statut précaire qui est retrouvée en grande quantité autour du site en fin d'été et en automne.
8. Les milieux humides, sans avoir été répertoriées, abritent au minimum une population de ouaouaron qui, fort probablement est isolée des autres populations de l'île de Montréal depuis plus de 90 ans.
9. Le secteur a le potentiel d'abriter une population de couleuvres brunes. Quoiqu'un inventaire serait nécessaire pour le site, cette espèce a déjà été retrouvée sur divers sites naturels non loin dont l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Le terrain Meadowbrook est en haut de la portion ouest de cette falaise.



Annexe 3 :

Un concept alternatif permettant la protection du terrain Meadowbrook par la protection du pied de la falaise Saint-Jacques

(Ancien lac à la Loure aussi appelé la cour Turcot)

En considérant que :

1. Le gouvernement du Québec est propriétaire de la cour Turcot. Un site nécessaire afin de créer une zone tampon de protection pour la falaise Saint-Jacques et nécessaire afin de créer un parc pour la communauté qui ne sera pas excessivement dérangé par le bruit de l'autoroute.
2. Le gouvernement du Québec a annoncé le 29 mars 2009 l'atteinte de 8% de milieux naturels protégés au Québec et l'intention de protéger 12% de milieux naturels pour 2015. Cependant, sur les 135 326km² protégés jusqu'à présent, seuls 8km² 0,006% ont été protégés sur le territoire de la CMM. Si le gouvernement du Québec entend protéger 12% de sa superficie sur le territoire de la CMM (461km²), il sera nécessaire d'innover, les terrains étant beaucoup plus coûteux en milieu urbain.
3. Le propriétaire du terrain Meadowbrook propose présentement un développement vert de type One Planet Living afin de tenter de vendre la destruction d'un espace vert. Le concept de développement One Planet Living a plusieurs éléments intéressants dont le réaménagement d'espaces verts sur 50% de la superficie et la création d'un projet de développement résidentiel qui serait un modèle Nord-américain de développement durable. Cependant, il n'en demeure pas moins qu'il provoquera la destruction d'un des derniers espaces d'intérêt écologique du Grand Sud-ouest de Montréal. Cet espace comporte de la végétation (arbres, fleurs printanières, fougères, etc.) provenant des forêts d'origines de Montréal, des secteurs de plaine inondable qui sont recouvert d'eau à chaque printemps, une des derniers ruisseaux non canalisés de l'île de Montréal, et un potentiel important pour les oiseaux migrateur. Il mérite donc d'être protégé.
4. Que la ville de Montréal veut qu'un développement domiciliaire soit effectué sur la présente cour Turcot. Montréal privilégie cependant que le développement soit entre l'autoroute et le canal de Lachine. La vue sera alors sur une bande longeant le canal et un quartier industriel peu esthétique situé au sud du canal. En contrepartie, il serait possible de faire un développement domiciliaire entre le canal et la falaise Saint-Jacques. Le développement aura alors une vue sur la falaise de même que tout aménagement en pied de zone tampon en pied de falaise incluant des milieux humides, des prairies et des milieux forestiers. De plus, alors que le vent dominant pousserait la pollution de l'autoroute vers le développement proposé actuellement pour l'option sud, l'option en bordure de la falaise limiterait davantage la pollution.
5. Que les terrains Meadowbrook et falaise Saint-Jacques constituent les derniers espaces verts pouvant devenir des milieux d'intérêt écologique du Grand Sud-ouest et que ces milieux sont situés au cœur de la population ayant le moins de milieux naturels à proximité au Québec. Étant donné les nombreux bénéfices sur la santé, sur la qualité de vie et sur l'image de marque d'une communauté, il est impératif de maximiser la protection tant au niveau de Meadowbrook que des terrains environnant la falaise Saint-Jacques. Ces milieux pourraient s'intégrer au sein d'une trame verte du Grand Sud-ouest (voir plan à la fin)



Annexe 3 (suite) : Un concept alternatif permettant la protection du terrain Meadowbrook par la protection du pied de la falaise Saint-Jacques (suite) (Ancien lac à la Loutre aussi appelé la cour Turcot)

Il est proposé que :

1. Le **gouvernement du Québec** effectue une **entente d'échange des portions non requises de la cour Turcot (environ 100 ha) avec le propriétaire du terrain Meadowbrook** sous condition que le développement soit effectué en imposant les restrictions suivantes :
 - a. Faire le développement selon les principes One Planet Living afin que le projet devienne LE modèle Nord Américain de développement vert tel qu'ils proposent actuellement pour le terrain Meadowbrook
 - b. S'assurer que le développement soit fait sur uniquement 50% de la surface (il faudra convaincre Montréal d'autoriser un développement davantage en hauteur) et que le gros des espaces verts reconstitués forme une zone tampon en bordure de la falaise Saint-Jacques avec un maximum de diversité biologique.
 - c. L'investissement que le développeur entendait effectuer pour naturaliser le 50% restant du terrain Meadowbrook soit appliqué à verdier le pied de la falaise Saint-Jacques.
 - d. Céder les terrains graduellement selon les besoins pour la reconstruction du Complexe Turcot afin que le développeur puisse commencer une partie du développement dès que possible
 - e. Imposer que les sites naturalisés soient reliés à la trame verte du Grand Sud-ouest afin de maximiser les potentiels de mise en valeur et d'utilisation.
 - f. Imposer que Meadowbrook, la falaise Saint-Jacques et les portions naturalisés de la cour Turcot soit protégés par une servitude de conservation afin qu'ils deviennent partie intégrante du 12% d'aire protégés proposé par Jean Charest le 29 mars 2009.
2. **Qu'un programme de gestion participative** soit mis en place afin de réhabiliter et entretenir ces milieux dégradés, de les patrouiller, de développer des activités sur ces sites. Par exemple, Héritage Laurentien, qui a une équipe de bénévoles dans le secteur effectuant plus de 17 000 heures de bénévolat par année et qui reçoit annuellement de demande de bénévolat de plus de 1000 personnes par année pourrait apporter son expertise à cet effet.
3. **Qu'un fond de dotation** soit créé afin de couvrir au moins une partie des coûts d'entretien de ces milieux naturels à perpétuité. Héritage Laurentien désirerait mettre en place un fonds d'au moins cinq millions de dollars sur cinq ans, une fois en place, ce fonds couvrirait 200 000\$ de frais d'entretien annuellement. Cette campagne inclurait la création de programmes de dons en espèces ou par legs testamentaires, de dons d'actions et dons de polices d'assurance-vie. Ceci permettrait par la suite au fonds de s'accroître à perpétuité selon les appuis financiers de la communauté qui s'approprierait les milieux protégés.
4. Que les villes et le gouvernement du Québec concluent une **entente assurant les frais excédentaires reliés à l'entretien et à la naturalisation** de ces milieux. Cependant, étant donné les coûts assumés par le développeur de même que la présence du fond de dotation, ces coûts seraient moindres tant pour les villes que le gouvernement du Québec par rapport à s'ils avaient acheté et protégé ces sites.

Ainsi le gouvernement protège des espaces verts et a un projet de redéveloppement de la cour Turcot qui répond à un intérêt communautaire. Les villes ont des espaces verts à coût modique. Montréal bénéficie d'un développement domiciliaire durable qui serait un modèle Nord-américain et le développeur a son développement de type One Planet Living sur un site plus accessible et plus facile à promouvoir. Ces milieux pourraient totaliser plus de 125 hectares dans la portion du Québec ayant le moins de milieux naturels accessibles à la communauté. Tous les intervenants y gagnent!

