

PORTRAIT DES INITIATIVES  
DE MISE EN VALEUR DU  
FLEUVE SAINT-LAURENT

REGARD SUR LES 20  
DERNIÈRES ANNÉES

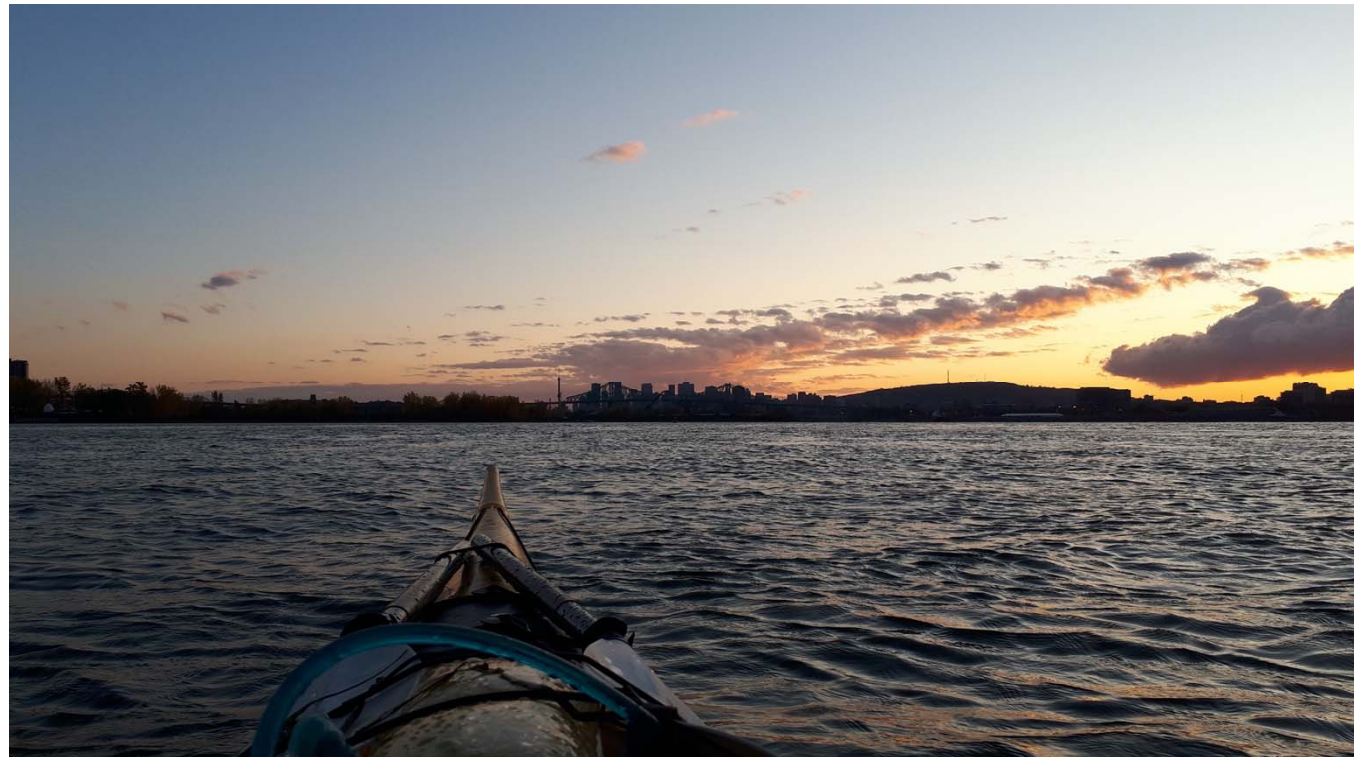
RÉALISÉ PAR MICHAEL WOPPERER

SUPERVISÉ PAR

FRANCK SCHERRER

DANS LE CADRE DU COURS  
URB3519 – PROJET TERMINAL

MAI 2020



## Table des matières

L'eau à Montréal.....	p. 3
Un retour vers le fleuve.....	p. 4
Les projets de planifications.....	p. 4
Aperçu méthodologique.....	p. 7
Les circuits récréatifs.....	p. 8
Protection des berges .....	p. 11
Appropriation des berges par la société civile.....	p. 15
Mise en valeur du fleuve comme attrait touristique.....	p. 20
Retour sur les catégories.....	p. 24
Constats.....	p. 24
Conclusion.....	p. 25
Bibliographie.....	p. 27
Annexe.....	p. 30

## L'eau à Montréal

La Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) se trouve au confluent de la rivière des Outaouais et du fleuve Saint-Laurent. Le fleuve draine l'eau des Grands Lacs jusque dans l'Atlantique et représentent à eux-seuls un des plus grands bassins versant au monde. Le bassin hydrique du Grand Montréal représente 12,3% de son territoire et comprend : le lac des Deux-Montagnes, le lac Saint-Louis, la rivière des Prairies, la rivière des Mille-Îles et, bien entendu, le fleuve Saint-Laurent ainsi que son bassin de La Prairie. La CMM est un archipel de plus de 300 îles pour un total de 1800 km de littoral. (Plan archipel, 2019) À eux seuls, ces chiffres représentent bien l'importance que l'eau ait pu jouer dans l'imaginaire des Montréalais et dans la confection de son tissu urbain. C'est alors qu'un bref retour historique des interactions ville-fleuve s'impose pour mieux comprendre ces enjeux d'aujourd'hui.

### Montréal : Métropole industrielle et financière

Au tournant du 19<sup>e</sup> siècle, Montréal se voit attribuer le caractère de Métropole industrielle et financière. L'atteinte de ce statut est inhérente au développement de ses activités portuaires. Effectivement, l'ère industrielle a structuré l'interface ville-fleuve par son appropriation monofonctionnelle. Il s'agissait du développement de sa portion portuaire jusqu'au point de former une véritable barrière entre la population et son fleuve. Montréal avait une situation géographique stratégique, puisque, au pied des rapides de Lachine, la ville était un point d'arrêt de navigation important. Le port de Montréal était un point de transbordement obligatoire des marchandises vers tout l'Ouest canadien et le centre des États-Unis. L'ouverture de la voie maritime en 1959 frappe un coup dur à la

Métropole puisque les navires de marchandises n'ont plus à s'y arrêter. C'est aussi par son appropriation industrielle, qu'à cette époque, les berges laurentiennes de Montréal étaient passablement négligées. Le Saint-Laurent subissait, sans traitement, le déversement de ses eaux usées ce qui a inévitablement détérioré la qualité de l'eau.

### Les corridors autoroutiers

Sur les couronnes nord et sud de Montréal, c'est l'implantation des corridors autoroutiers 132 et 138 qui ont formé une véritable barrière entre les résidents et leur fleuve. Les autoroutes étaient vues comme des prouesses d'ingénierie. Nous étions loin de nous soucier du rempart que créeraient ces infrastructures dans la détérioration du rapport ville-fleuve.

### Privatisation des berges

Certains centres de villégiatures situés sur les rives de la métropole avaient été développés pour profiter des qualités paysagères et récréatives que le fleuve permettait. Le développement urbain constant à absorber ces villégiatures et amener une privatisation des berges incontrôlée. Dans certains cas, la privatisation de ces berges en fait un enjeu d'accessibilité public. D'autant plus qu'encore aujourd'hui on assiste, dans les milieux périurbains de la Métropole, un recul du nombre d'infrastructures d'accès public au fleuve au profit d'une augmentation de la privatisation des accès aux rives.

## Un retour vers le fleuve

On assiste aujourd’hui à un véritable retour vers le fleuve. L’eau occupe une place de plus en plus importante dans l’esprit des Montréalais. Autant l’eau consommée au quotidien, que l’eau polluée par les activités anthropiques. De nouvelles valeurs sociales ont émergé et traitent, par exemple, des accès publics à l’eau à des fins récréatives, de sa mise en valeur, de la protection des rives et du vieillissement des infrastructures. Cette transformation de valeurs sociales témoigne d’une prise de conscience toujours plus importante des enjeux écologiques, mais aussi dans la valorisation que nous portons des impacts positifs de l’accès à la nature à l’intérieur de nos cadres de vie. (Dagenais, 2011) En outre, c’est aussi l’accès à la aux paysages d’intérêt que les rives du Saint-Laurent sont prisées. À l’instar de ces constats, les interactions ville-fleuve font, aujourd’hui, l’objet d’une redéfinition. (Gariépy, 1985)

## Les projets de planification

Depuis les années 1960, la société civile persiste et fait pression sur les instances décisionnelles afin de dépolluer les rivières, les lacs et le fleuve. Ces pressions ont pour but de redonner à la population des fenêtres sur son bassin hydrographique. Ainsi, elles ont largement contribué à construire une image et transformé ce désir d’accès à l’eau en enjeu politique et en une question de droit. Bref, pour des questions tant de santé publique, d’approvisionnement en eau potable, de restauration des milieux naturels et de communion avec la nature que l’eau occupe maintenant une place centrale dans la vie des Montréalais. Toutefois, l’ensemble hydrique de Montréal et ces enjeux d’aménagement n’ont pas souvent été abordé dans le cadre

de politique publique. (Boucher, 2017) C’est pourquoi un retour chronologique est inévitable pour comprendre les différents projets de planification qui ont tenté de prendre en charge la question de la relation ville-fleuve à l’échelle métropolitaine.

### *Projet archipel (1979 – 1986) – Gouvernement du Québec*

Le premier projet et certainement le plus ambitieux est le Projet Archipel lancé par le gouvernement du Québec en 1979. Ce projet était sans doute le plus structurant d’une vision globale de développement et de gestion intégrée des bassins hydriques de la région de Montréal. Ce projet visait à répondre à l’ensemble des problèmes inhérents aux pressions de l’urbanisation aux niveaux environnementales, économiques et sociales. Toutefois, une forte opposition dans l’opinion publique a eu raison du projet Archipel. Nous parlons ici de la portion du projet visant à exploiter le potentiel hydroélectrique des rapides de Lachine par l’implantation de barrages. Les coûts élevés de l’ensemble du projet (3 milliards en \$ de 1984) devaient être absorbés par les retombées économiques de la production électrique. Les études d’Hydro-Québec rendent compte des difficultés en matière de rentabilité économique de l’installation de ces barrages. Au niveau environnemental, Greenpeace, la fédération québécoise de la faune, les arrondissements de Lasalle et Verdun s’opposent au projet puisque la mise en péril des rapides de Lachine était en jeu. Toutefois, Archipel a permis, en 1979, une caractérisation approfondie des milieux hydriques montréalais et de ces enjeux d’aménagements tout en amorçant l’intérêt de planifier et de mettre en valeur les rives du Saint-Laurent à Montréal par les autorités publiques.

### *Montréal bleu (1995) – Ville de Montréal*

Il faut attendre 10 ans après l'échec du projet Archipel pour que la ville de Montréal, menée par l'administration Bourque, entame une nouvelle démarche de planification de son milieu hydrique. Contrairement au projet de planification précédent, *Montréal bleu* œuvrait uniquement sur la ville de Montréal et concernait tout particulièrement la mise en valeur des milieux riverains. Nous devons à *Montréal bleu* toute la mise en valeur du canal de Lachine en partenariat avec Parc Canada et de nombreuses interventions physiques comme des places publiques, des prolongements de rues ou parcs riverains ont été aménagés.

### *Grand Montréal bleu (1996) – Table des préfets et des maires de Montréal*

Parallèlement à *Montréal bleu*, le projet *Grand Montréal bleu* de 1996 a été lancé par la Table des préfets et des maires du Grand Montréal pour établir une vision structurante métropolitaine du développement des atouts touristiques de son bassin hydrographique. Tout comme son homologue *Montréal bleu*, le projet avait comme socle la mise en valeur de son territoire comme véritable levier de développement économique.

### *Réseau bleu (2002) – Sommet de Montréal*

En 2002, le Sommet de Montréal développe une initiative qui a pour but la protection et la mise en valeur du patrimoine naturel de l'agglomération de Montréal. Plus spécifiquement, ce nouveau plan consiste à mettre sur pied un réseau de partenaires afin d'assurer une concertation sur les nombreuses actions posées qui permettent la

mise en valeur des berges de Montréal. Ultiment, le but de cette initiative était d'augmenter le nombre d'accès à l'eau et la qualité de ces environnements. *Réseau bleu* met aussi en branle une campagne de sensibilisation et offre une vitrine promotionnelle sur la pratique d'activité de plein air liée aux berges.

### *Fonds bleu (2002) – Communauté Métropolitaine de Montréal*

Le *fonds bleu* a été lancé par la Communauté Métropolitaine de Montréal en 2002. Essentiellement, cette initiative métropolitaine est un programme d'aide financière qui a permis la mise en œuvre de plus de 68 projets de mise en valeur et de protection des rives dans le Grand Montréal. C'est grâce au financement du gouvernement du Québec (6 millions), de la CMM (10,5 millions) et des municipalités participantes (25,5 millions) que certains projets du *Réseau bleu* ont pu être réalisés. (Boucher, 2017)

### *Trame bleue (2011) – Communauté Métropolitaine de Montréal*

La *trame bleue* est l'œuvre de la CMM et est inscrite à l'intérieur de son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en vigueur depuis 2012. La mise en valeur ainsi que la protection des berges contribuent, selon la CMM, à l'atteinte d'une Métropole « attractive, compétitive et durable ». De grands projets d'envergure ont été réalisés grâce à la Trame bleue du PMAD comme la Marina du bassin de l'Horloge, les rives naturalisées de Verdun, et l'aménagement écologique à L'Île-des-Sœurs que nous verrons plus tard.

## Retour sur les projets de planification

Considérant la complexité qui persiste en ce qui a trait à la prise en charge des espaces naturels liés au fleuve et des conflits d'usages qu'on y recense, il n'a jamais été question, après l'échec du projet archipel en 1986, d'un projet aussi structurant que ce dernier. La pertinence du projet Archipel réside dans sa démarche de planification intégrée des aménagements riverains. Effectivement, les projets qui ont suivi celui-ci ne suivaient pas des objectifs de démarche de planification intégrée. En d'autres mots, les projets de planification aujourd'hui proposent simplement de grandes orientations et des objectifs d'aménagement depuis Montréal bleu en 1995. Nonobstant que la planification du bassin hydrographique de la région de Montréal ne fait pas l'objet d'une planification intégrée de ces aménagements, il est pourtant indéniable d'observer depuis les

années 2000 l'apparition d'un certain nombre d'initiatives qui ont permis la protection et la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent. Il serait alors intéressant de comprendre dans le cadre de mon projet terminal :

Comment la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent à l'intérieur de la CMM a-t-elle été prise en charge depuis les années 2000 ?

Le constat est qu'en étudiant les projets de planification à travers le temps, il est difficile de comprendre comment et quels acteurs se mobilisent pour traiter de cet enjeu urbain important. C'est pourquoi j'ai cru important d'aller relever une dizaine de projets et d'initiatives qui ont permis l'amélioration et la consolidation du lien ville-fleuve dans la CMM.

## Aperçu méthodologie

1. Pour répondre à la question de recherche, j'ai employé une méthodologie dont Gérald Domon s'est servi dans le cadre d'une recherche en 2017. Cette méthodologie consiste à inventorier les initiatives et les projets de mise en valeur du fleuve par mots clés à l'intérieur du patrimoine québécois / revu et journaux disponibles sur le site de la BANQ. Cette démarche permet de retrouver des articles de journaux locaux qui traitaient du sujet.
2. Après avoir retenu une dizaine d'initiatives, chacune d'elle a fait l'objet d'une fiche descriptive qui était basé sur un cadre d'analyse commun et présenté sous forme de tableau. (Figure 1)
3. À l'instar de toutes ces fiches descriptives, j'ai pu mettre en commun des initiatives qui présentaient des similitudes et les regrouper en quatre catégories distinctes.
4. Pour finir, j'ai cartographié chacune des initiatives et identifié celles-ci par code de couleur selon les catégories pour lesquelles elles appartenaient.

### **Motivation**

Quelles sont les motivations de l'organisme porteur de l'initiative ? (Par exemple : des raisons écologiques, récréatives, économiques, etc.)

### **Ressources**

Savoir d'où proviennent les ressources tant juridiques que légales ou règlementaires. Aussi, quelles ressources financières ont été utilisées.

### **Organisme porteur et partenaire**

Quels sont les organismes porteurs et les partenaires qui ont permis la réalisation du projet ?

### **Échelle d'implantation**

En terminant, comprendre à quelle échelle d'implantation l'initiative se trouvait. À savoir si le projet s'implantait dans un réseau régional ou était l'œuvre d'une intervention sporadique.

## 1<sup>re</sup> catégorie : les circuits récréatifs

La première catégorie d'initiative s'appelle *les circuits récréatifs* et comprend les projets : *fleuve à Vélo* et la *Route bleue du Grand Montréal*.

Ces initiatives ont pour motivation commune de promouvoir et de mettre en réseau les infrastructures existantes. Ce constat vient du fait que les infrastructures comme les mises à l'eau, les pistes cyclables ou les navettes fluviales sont déjà présentes et que ces initiatives mettent de l'avant leur potentiel de connectivité et de cohésion. De plus, ces initiatives ont un désir de sensibiliser les usagers des espèces en danger dans certains secteurs et prône une utilisation récréative écoresponsable.

Pour ce qui est des ressources, ces initiatives ne requièrent aucun aménagement supplémentaire de ce qui est présent aujourd'hui. Cela étant dit, dans le cas de la *Route bleue*, des ressources intellectuelles sont requises notamment pour la documentation cartographique et écologique des lieux qui doit être faite pour la mise à terme du projet.

Une entente entre les différentes instances municipales et partenaires est requise pour la création de ces circuits récréatifs. D'une part, puisque celles-ci permettent une vision globale partagée du projet. Et d'autre part, parce que ses circuits traversent différents arrondissements et municipalités.

L'échelle d'implantation de ces projets ont une portée supra locale puisqu'elle traverse différents arrondissements ou municipalité.

<b>Organisme porteur et partenaire</b>
Par entente entre partenaire.
<b>Motivation</b>
Mettre en réseau certaines berges du Saint-Laurent pour faire la promotion de l'accessibilité à l'eau et les différentes manières de les pratiquer.
<b>Ressources</b>
Aucun aménagement de plus n'est requis, car les initiatives profitent des infrastructures en place. Il faut seulement des ententes entre les différents partenaires et les ressources intellectuelles pour produire une documentation conséquente (cartographie, caractérisation biologique, etc.).
<b>Échelle d'implantation</b>
Supra locale



## 1. Fleuve à vélo

Les navettes fluviales sur le fleuve Saint-Laurent permettent de relier l'île de Montréal à sa Rive-Sud depuis bientôt 30 ans par la Compagnie privée Navark. Effectivement, leur première navette fluviale ayant sillonné les eaux du fleuve dans la Communauté Métropolitaine reliait le Vieux-Port de Montréal au quai de plaisance à Longueuil au mois de juin 1990. Ce programme était assuré par les deux instances municipales impliquées. Déjà à l'époque il y avait l'idée de joindre les deux rives à vélos puisque dans La Presse du 7 octobre 1990 on nous dit que « le bateau peut accueillir jusqu'à 90 passagers et 30 vélos. La navette est particulièrement appréciée des cyclistes qui peuvent ainsi joindre les pistes cyclables de l'une ou l'autre ville en évitant le pont Jacques-Cartier. » (Favreau, 1990)

Fleuve à vélo en est à sa 6e édition en 2019 et est une initiative propulsée par le partenariat entre l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, la Ville de Varennes et la Ville de Repentigny. La liaison en navette fluviale existait avant la désignation de ce projet. Alors, nous pouvons conclure que les municipalités et l'arrondissement impliqués ont profité des infrastructures déjà en place comme les navettes fluviales et leurs réseaux de pistes cyclables pour faire la promotion des richesses paysagères et écosystémiques du Saint-Laurent sur leurs territoires.

### **Organisme porteur de l'initiative**

Partenariat inter municipal entre l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, la Ville de Varennes et la Ville de Repentigny. La compagnie NAVARK est aussi un partenaire important puisqu'elle permet les liaisons entre ces villes en navettes fluviales.

### **Motivation**

Mettre en valeur les berges et offrir une opportunité originale aux citoyens de découvrir les beautés du Saint-Laurent, tout en explorant les municipalités environnantes en empruntant les réseaux cyclables.

### **Ressources**

Un service privé de navette fluviale avec tarification aux utilisateurs et les réseaux de pistes cyclables des municipalités impliquées.

### **Échelle d'implantation**

Supra locale

## 2. Route bleue du grand Montréal

En 1984, l'idée des sentiers maritimes sont apparus dans la foulée d'un désir de mettre en valeur le Saint-Laurent, de le protéger et d'en accroître son accessibilité. La route bleue est aussi arrivée dans un contexte où les pratiques récréatives d'embarcation à faible tirant d'eau ont gagné en popularité. À cette époque, s'installe une volonté d'encadrer cette pratique sans dénaturer la relation homme-nature que permettent ces activités nautiques. Depuis 2002, c'est en vertu de la Politique nationale de l'eau que le développement de ces sentiers maritimes a été pris en charge par la Fédération québécoise du canot et kayak (FQCK) en partenariat avec Tourisme Québec. (Route bleue du Grand Montréal, 2014)

### Organisme porteur et partenaire

Accès Fleuve / Comité ZIP Ville-Marie en collaboration avec : Fédération québécoise du canot et kayak (aujourd'hui appelé Canot Kayak Québec), les comités ZIP Jacques-Cartier, les seigneureries et du haut Saint-Laurent.

Partenaire : CRÉ de Montréal, de l'agglomération de Longueuil, de la Montérégie Est, la MEC et le CLD Pierre-de Saurel.

### Motivation

Le projet relève d'une volonté de mettre en valeur le Saint-Laurent, de le protéger et d'en améliorer l'accessibilité par l'encadrement des pratiques de navigations récréatives. Précisément, la route bleue du Grand Montréal est un outil de documentation cartographique où les mises à l'eau, arrêt d'urgence, lieu de repos et autres indications sont cartographiés. Cette initiative vient renforcer la sécurité de plusieurs activités de plein air et sensibiliser les usagers sur les dangers du fleuve en termes de navigation. Il y a un désir de conscientiser les usagers des milieux et des espèces animales sensibles aux activités anthropiques de plaisance.

### Ressources

Depuis 2002, en vertu de la Politique nationale de l'eau, la Fédération québécoise du canot et du kayak (FQCK), en partenariat avec Tourisme Québec, poursuit le mandat qu'on lui a confié de soutenir le développement du Sentier maritime. Les ressources sont aussi intellectuelles, car route bleue procède à des caractérisations écologiques pour mieux conscientiser les usagers des milieux et des espèces animales sensibles aux activités anthropiques de plaisance en plus d'élaboré l'outils de documentation cartographique.

### Échelle d'implantation

Supra locale

## 2<sup>e</sup> catégorie : protection des berges

La deuxième catégorie est celle que j'ai nommé la protection des berges qui comprend les projets de la *Vague à Guy* ainsi que *d'une bande riveraine sur la pointe sud de l'Île-des-Sœurs*.

Les motivations communes de ces initiatives sont pour des raisons purement écologique. Soit pour la protection des écosystèmes menacés ou pour limiter l'érosion des berges. La pratique populaire du surf de rivière à la vague à Guy, par exemple, a mis une forte pression sur ces berges, qui aujourd'hui, souffre d'un problème d'érosion. C'est pourquoi l'arrondissement de Verdun veut restaurer les berges afin de pérenniser et sécuriser cette pratique récréative.

Il est évident que ces projets doivent être financés d'une manière ou d'une autre par les arrondissements ou par d'autre programme financier qui vont dans le sens de la conservation écologique. Toutefois, pour cette catégorie, on s'aperçoit que des outils législatifs et règlementaires peuvent être mis en place. C'est le cas notamment pour l'Île-des-Sœurs qui a reçu la désignation d'écosystème exceptionnel par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec. C'est à la suite de cette désignation, que l'arrondissement de Verdun s'est doté d'une réglementation plus restrictive concernant l'accessibilité aux berges du Saint-Laurent et aux aires protégées de son territoire.

Ensuite, en ce qui a trait aux organismes porteurs de l'initiative, les aménagements liés aux protections des berges sont l'œuvre des instances décisionnelles, mais sont ensuite gérés par des organismes de protection spécialisés. Prenons l'exemple de la bande riveraine à l'Île des sœurs : l'arrondissement de Verdun a mandaté l'organisme Nature-Action Québec afin de faire l'entretien, l'aménagement, la

surveillance des écosystèmes et une sensibilisation des usagers de ces espaces.

### **Organisme porteur et partenaire**

Processus de type *top down* initié par des ministères provinciaux ou des instances municipales. Gérer ensuite par des organismes de protection spécialisés.

### **Motivation**

Protéger les espèces et les écosystèmes aquatiques et riverains en danger. Restaurer et renaturaliser les berges afin de restreindre l'érosion due aux changements climatiques ou aux activités anthropiques qui ont des impacts négatifs sur celles-ci.

### **Ressources**

Des servitudes de protection du gouvernement provincial ainsi qu'une réglementation municipale limitant l'accès à certains espaces, par exemple, peuvent être utilisées à des fins de conservation et de protection

### **Échelle d'implantation**

Locale

### 3. Réaménagement de la « Vague à Guy »

Au début des années 2000, un kayakiste sud-africain du nom de Corran Addison décida de surfer les vagues stationnaires du fleuve Saint-Laurent à Montréal. Il sera accompagné par un groupe d'ami, dont Hugo Lavictoire, le fondateur de Kayak sans Frontières (KSF). L'entreprise KSF offrait déjà des cours de kayak en eau vive dans la région de Montréal. Toutefois, c'est seulement après la rencontre du kayakiste sud-africain que celle-ci intégrera des cours de surf dans les vagues stationnaires montréalaises.

Quoique tolérées, les activités reliées au sport nautique de glisse génèrent des tensions avec l'arrondissement de Lasalle. En effet, les instances décisionnelles considèrent la pratique dangereuse, qu'elle est nocive pour les berges et qu'elle entre en conflit avec les autres usages du parc des Rapides.

Afin d'intervenir face à ces enjeux, l'arrondissement lance un projet de réaménagement de la vague à Guy pour l'été 2018. Ce dernier vise à sécuriser les lieux et à diminuer l'érosion des berges tout en réglant les dommages causés sur le milieu boisé (Messenger de Lasalle, 2017). Une démarche de consultation a eu lieu en 2016 afin de développer une vision concertée de la pratique du surf à Montréal (Transfert environnement et société, s.d.).

Fait intéressant, en 2007, un collectif d'ingénieurs québécois projette de développer de nouvelles vagues à partir des sites naturels actuels (Doyon, 2007). En plus des vagues déjà défrichées par des adeptes de sports nautiques, le groupe cible plusieurs sites qui aurait le potentiel de devenir de nouvelles ondes propices à la glisse comme, par

exemple, sur la rivière Richelieu à Chambly (Doyon, 2007). Le projet ne verra néanmoins jamais le jour, mais présente bien l'engouement qu'il y a à l'égard de cette pratique.

<b>Organisme porteur et partenaire</b> KSF et l'arrondissement de Lasalle (Protocole d'entente)
<b>Motivation</b> Développer et rendre accessible la pratique du surf de rivière à Montréal. Freiner l'érosion des berges et accroître la sécurité de l'endroit pour la pratique du surf et les conflits d'usage que cette pratique engendre notamment avec les passages sur la piste cyclable.
<b>Ressources</b> Financement privé (KSF) Protocole d'entente avec l'arrondissement
<b>Échelle d'implantation</b> Locale

#### **4. Travaux de restauration d'une portion de la bande riveraine de la pointe sud de l'Île-des-Sœurs**

Tout d'abord, la pointe sud de l'Île-des-Sœurs est composée du boisé du domaine Saint-Paul et du lac des Battures qui, en 2008, a reçu la désignation d'écosystème exceptionnel par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec. De plus, la protection de cet écosystème naturel est assurée par une servitude de conservation dans l'intérêt du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques. Riche de sa biodiversité, le statut d'écosystème exceptionnel de l'endroit lui est dû grâce à la présence de plus de 20 espèces fauniques et floristiques ayant été caractérisées d'espèces en situation précaire. En outre, la pointe sud de l'Île-des-Sœurs est aussi une halte migratoire très importante dans le corridor laurentien des oiseaux migrants.

Depuis 2008, l'organisme Nature-Action a été mandaté par l'arrondissement de Verdun afin de faire l'entretien, l'aménagement, la surveillance des écosystèmes et une sensibilisation des usagers de ces espaces. Ensuite, un projet de restauration des berges a été pris en charge par le même organisme dans le contexte de l'instauration d'un plan de conservation et de restauration pour le secteur de l'Île-des-Sœurs qui a débuté en 2015. Ce programme a pris fin à l'automne 2019 et les résultats sont très concluants : « près de 1 000 m<sup>2</sup> de superficie de contrôle d'espèces végétales exotiques envahissantes; la restructuration du sol avec la plantation de plus de 1 000 végétaux; la construction d'un hibernale pour les couleuvres; la réalisation de deux jardins pollinisateurs incluant des hôtels à insectes; l'installation de deux panneaux d'interprétation ainsi que l'organisation d'activités de plantations communautaires et de sensibilisation. » (Ville de Montréal, 2019)

**Organisme porteur et partenaire**

Nature-Action Québec (NAQ)

En partenariat avec : arrondissement de Verdun, Programme interactions communautaires, Communauté métropolitaine de Montréal, Fondation Hydro-Québec pour l'environnement, Fondation TD des Amis de l'environnement, Fondation de la faune du Québec

**Motivation**

Améliorer les fonctions écologiques de la bande riveraine de L'île-des-Sœurs, qui fait partie intégrante de l'écosystème du Saint-Laurent. En raison de sa position au sein du fleuve Saint-Laurent et la diversité des habitats qui s'y trouvent, L'île-des-Sœurs constitue une importante halte migratoire pour les oiseaux. Donc, la conservation des oiseaux est une motivation importante.

**Ressources financières**

Plan de conservation et de restauration de la bande riveraine de la Pointe-Sud de L'île-des-Sœurs réalisé en 2015  
Contribution de 187 000 \$ du Programme Interactions communautaires (lié au Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026, mis en œuvre par les gouvernements du Canada et du Québec) (Ville de Montréal, 2019)  
Apport financier de l'arrondissement de Verdun

**Ressources règlementaires**

Règlement sur la propreté, les nuisances et les parcs de l'arrondissement de Verdun (10 210012)  
– article 45.2  
Règlement modifiant le règlement sur la propreté, les nuisances et les parcs de l'arrondissement de Verdun (10 210012) (10 210012-1)  
Règlement sur les animaux (11 0210001)  
– art. 16, par. 7

**Échelle d'implantation**

Locale

### 3<sup>e</sup> catégorie : appropriation des berges par la société civile

La troisième catégorie que j'ai soulevée est celle de l'appropriation des berges par la société civile et comprend le *Parc des voiles de Boucherville*, la *vague éternelle de l'habitat 67* et le *village au Pied-du-Courant dans l'arrondissement Ville-Marie*.

Ces initiatives de mise en valeur ont en commun de vouloir légitimer une pratique récréative ou une occupation des lieux. Aussi, ces organismes ou collectifs tentent de faire valoir les qualités des lieux. En effet, cet aspect est fort intéressant dans le cas du village au Pied-du-Courant. À la base, ce site servait uniquement en hiver comme fondoir à neige. Étant sous-exploitée durant la période estivale, l'équipe de la Pépinière y a vu le potentiel de créer un projet d'accès aux berges collectif.

Pour ce qui est des ressources, on observe que des regroupements citoyens ou organismes se forment pour assurer une pérennité dans le temps de leurs pratiques récréatives. C'est le cas notamment pour le *Parc des voiles* où SOS Saulaie a employé des recours collectifs comme la manifestation et la signature d'une pétition pour promouvoir l'accessibilité au fleuve.

Dans cette catégorie, les collectifs ou les organismes sont souvent né des luttes pour légitimer leur occupation du territoire et se buttent toujours au même problème : la volonté politique des élus municipaux.

<b>Organisme porteur et partenaire</b> Regroupement citoyen ou organisme de la société civile spécialisée.
<b>Motivation</b> Faire valoir des pratiques récréatives ou une occupation des lieux.
<b>Ressources</b> Manifestation, pétition ou la création d'organismes sont des moyens utilisés par la société civile pour faire valoir leur intérêt en ce qui a trait à l'appropriation, la pratique, la protection ou la mise en valeur des berges du Saint-Laurent.
<b>Échelle d'implantation</b> Local

## 5. Parc des Voiles - Ville de Boucherville

Rocambolesque est l'histoire du Parc des Voiles de Boucherville adjacents au parc de la Frayères sur la Rive-Sud de Montréal. À son ouverture en 1966, le terrain aux abords du fleuve Saint-Laurent accueillait jadis le restaurant La Saulaie. Ayant été fermé et démoli en 2008, un groupe appelé SOS Saulaie s'est battu pour préserver l'un des derniers accès publics au fleuve de la ville. (La Seigneurie, 2009) Effectivement, les Bouchervillois jouissaient d'un accès autorisé par le propriétaire du restaurant aux berges du Saint-Laurent par une piste cyclable lorsque celui-ci était ouvert. C'est seulement en décembre 2009, suite au changement de l'administration municipale, que la Ville de Boucherville impose une réserve de deux ans sur le terrain convoité par les citoyens. (La Seigneurie, 2009) C'est-à-dire que le propriétaire ne peut ni vendre ni modifier sa propriété. Le déploiement de cet outil réglementaire par la municipalité est une réponse aux manifestations et aux pétitions envoyées de la part de SOS Saulaie. Dans le journal local de Boucherville, la nouvelle administration indique : « qu'il est dans l'intérêt de la population que ces espaces soient aménagés à des fins de parcs et qu'il est souhaitable que les citoyens puissent bénéficier d'accès au fleuve afin d'y pratiquer des activités récréatives. » (La Seigneurie, 2009)

**Organisme porteur :** Organisme SOS Saulaie

**Partenaires :** Société du patrimoine de Boucherville, Environnement Nature Boucherville, Fédération de l'âge d'or de Boucherville, Société d'histoire des Îles-Percées et le député de l'époque: Simon-Pierre Diamond (ADQ)

### **Motivation**

Préserver l'accès au fleuve et la piste cyclable dont profitaient les citoyens depuis des années.

### **Ressources**

La municipalité a procédé à une modification de son règlement de zonage pour protéger le lieu. Par peur d'une modification ultérieure dans le but de restreindre cette protection, l'organisme SOS Saulaie organise une manifestation et fait signer une pétition pour demande l'achat du terrain par la municipalité.

### **Échelle d'implantation**

Locale



## 6. Village au pied du courant

Le village au pied du courant dans l'arrondissement Ville-Marie a été mis sur pied en 2013 par un projet pilote lancé par l'Association du design urbain du Québec (ADUQ) dans le but de se réappropriier les berges d'un effort collective. L'année suivante, le projet a été propulsé grâce à la création de l'organisme la Pépinière | Espaces collectifs. Cet organisme a pour mission de faire des villes plus « humaines, plus participatives, résilientes » et aspire à transformer les villes par l'agir collectif. D'ailleurs, le village au pied du courant suit parfaitement cette vision notamment avec son volet participatif. Effectivement, ce village événementiel évolue selon les besoins des communautés locales et propose une façon innovante de redéfinir le vivre ensemble.

### **Organisme porteur et partenaire**

La Pépinière | Espaces collectifs en co-production avec l'Association du design urbain du Québec (ADUQ) et la participation des AmiEs du courant Sainte-Marie.

### **Motivation**

Projet collaboratif et participatif autant au niveau de l'aménagement que dans la programmation culturelle. Le village au pied du courant revalorise un site sous-exploité en saison estivale pour en faire un projet d'accès public aux berges. C'est un village événementiel à vocation culturelle, sociale, éducative et festive.

### **Ressources**

70% des revenus sont obtenus par la vente d'alcool et des campagnes de financement participatif. Comme le terrain appartient à la Ville de Montréal, un protocole d'entente entre la ville et l'organisme porteur est réalisé chaque année.

### **Échelle d'implantation**

Locale

## 7. Vague éternelle d'habitat 67

C'est seulement au tournant des années 2000 que la pratique du surf de rivière dans la vague de l'habitat 67 dans l'arrondissement Ville-Marie fut démocratisée. La pratique de surf et de kayak de rivière étaient présentes dans ces rapides, mais l'organisme KSF a contribué à faire connaître l'endroit au grand public puisqu'il y offre, depuis une vingtaine d'années, des cours d'initiations aux sports nautiques. La vague stationnaire se trouve directement en cour arrière des bâtiments emblématiques de l'Expo 67. Cette situation engendre plusieurs enjeux d'aménagement qui trouvent leur socle dans le manque d'installation et de sentier d'accès. Effectivement, dû à ce manque, les activités récréatives pratiquées à cet endroit provoquent l'accélération du phénomène d'érosion des berges et un conflit d'usage entre les résidents des habitats 67 et les surfeurs et kayakistes qui pratiquent l'endroit. L'appropriation de l'endroit par KSF s'inscrit parfaitement dans cette catégorie d'initiative puisqu'aucun aménagement n'a encore été fait à l'endroit, et donc, la pratique n'est pas encore légitimée. On peut croire que l'arrondissement Ville-Marie attend de voir les répercussions des aménagements de protection et de restauration des berges dans la vague à Guy pour s'en inspirer. Comme cet aménagement n'a été fait il y a que 2 ans, les répercussions de celles-ci ne peuvent être quantifiées aujourd'hui.

<b>Organisme porteur et partenaire</b>
KSF
<b>Motivation</b>
Tendre à régler le problème d'érosion des berges et les conflits d'usages entre les résidents à proximité et les surfeurs et kayakistes.
<b>Ressources</b>
Plan de l'eau (budget à déterminer). Études de caractérisation écologique pour évaluer le type d'aménagement requis.
<b>Échelle d'implantation</b>
Locale

#### **4<sup>e</sup> catégorie : Mise en valeur du fleuve comme attrait touristique**

La quatrième et dernière catégorie d'initiatives est celle de la mise en valeur du fleuve comme attrait touristique qui comprend les *plages urbaines de Verdun, Pointe-aux-Trembles* et du *quai de l'horloge* ainsi que la *promenade riveraine de l'île-Sainte-Hélène*.

Comme le décrit bien le nom de la catégorie. Les initiatives sont mises en œuvre comme un important levier de développement touristique dans la région de Montréal. De plus, la dimension du design est fortement mise de l'avant dans la conception de ces projets.

Ces projets récréotouristiques dépassent largement toutes les autres initiatives que nous avons vues précédemment au niveau des budgets alloués qui sont amplement supérieures des autres initiatives de mise en valeur du fleuve. Ce qui n'est pas surprenant considérant le souci d'intégrer la dimension du design et de la capacité d'accueil.

Les instances municipales initient ces projets d'envergure et ceux-ci sont ensuite pris en charge par les sociétés de développement comme c'est le cas au quai de l'horloge et à l'île-Ste-Hélène.

<b>Organisme porteur et partenaire</b>
Instances municipales et gérées par les sociétés de développement.
<b>Motivation</b>
Créer des espaces récréatifs ayant une grande capacité de rétention où la dimension du design est fortement mise de l'avant. L'idée de mettre en valeur des vues panoramiques sur le fleuve est toujours au centre de l'initiative.
<b>Ressources</b>
Selon les différents programmes financiers disponibles pour les projets. (Fonds bleus, Trame bleue verte, etc.)
<b>Échelle d'implantation</b>
Locale, mais dans le but de faire rayonner Montréal à une échelle internationale.

## 8. Plage urbaine de Verdun

L'arrondissement de Verdun possède plus de 15 km de rives et est situé au sud-est du centre-ville de Montréal. L'histoire de la baignade est forte intéressante. Au début du 20e siècle, une plage naturelle était comprise entre les rapides de Lachine et le Quai-De-La-Tortue. Cette station balnéaire pouvait accueillir jusqu'à 5 000 baigneurs. Toutefois, cette pratique s'est perdue au fil des années, mais l'arrondissement possède toutefois une longue tradition de pêche, dispose de certains quais flottants et offre certains points de location de petites embarcations.

Lors des consultations publiques organisées par la Ville de Montréal en 2014 en prévision des célébrations du 375e anniversaire de Montréal, l'aménagement de la plage urbaine dans l'arrondissement de Verdun fut un thème largement amené aux consultations ce qui fit de cette idée une action prioritaire du développement stratégique de l'arrondissement.

L'ouverture de la plage urbaine de Verdun le 22 juin 2019 s'inscrit à une échelle métropolitaine et représente une énorme occasion de renouer la relation ville-fleuve à Montréal. Effectivement, trop peu de financement ou d'engagement politique ont permis depuis le début du 20e siècle des aménagements propices à la baignade à l'échelle de la Métropole. Seulement quelques parcs riverains ont pu bénéficier d'un soutien financier et politique dans la région à l'exception du parc-nature du Cap-Saint-Jacques dans l'ouest de l'île

qui ne concerne toutefois pas le fleuve, mais bien la Rivière-des-Prairies.

<b>Organisme porteur et partenaire</b>
Arrondissement de Verdun
<b>Motivation</b>
Consolider et dynamiser l'offre de loisirs aquatiques, culturels et sportifs. Revitaliser l'activité commerciale et urbaine de l'arrondissement de Verdun surtout pour le secteur de la rue Wellington.
<b>Ressources</b>
Le plan de développement stratégique de Verdun 2015-2025 fait de l'aménagement d'une plage sur les berges de l'arrondissement une action prioritaire de l'orientation 2 (offrir des parcs et des espaces publics de qualité) de l'axe 1 (un milieu de vie familiale complet et de qualité).
<b>Échelle d'implantation</b>
Locale

## 9. Plage de l'est

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles possède plus de 12 km de rives fluviales. 3 km d'entre elles comprend aujourd'hui 12 parcs riverains différents. L'arrondissement a acquis la Marina Beaudoin en 2004 pour en faire la plage de l'est qu'il décide de démanteler l'année suivante. Outre la Marina Beaudoin, l'usage de ces berges étaient, au début du 19e siècle, à des fins de villégiature. Cependant, la détérioration de la qualité de l'eau par le rejet direct d'eaux usées en 1960 a provoqué un désintérêt pour ce lieu. Des consultations auprès des organismes du secteur et une consultation publique en 2012 sur la mise en valeur des rives ont fait mention de ce secteur. Ces consultations ont permis la création, par l'arrondissement, d'un Plan bleu vert qui met de l'avant les potentiels récréotouristiques de son territoire pour augmenter son attractivité « en capitalisant mieux sur les atouts naturels et riverains » (Arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles 2013). C'est pour cette raison que la plage de l'est se retrouve dans les 28 projets prioritaires à court terme de l'arrondissement. Le projet de la plage de l'est fut la cible d'un concours de design organisé en 2014 avait pour but de faire rayonner l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles à l'échelle de la ville, mais aussi Montréal comme ville UNESCO du design à l'échelle mondiale. Cette prétention à pouvoir remplir ce rôle est intéressante et difficilement défendable puisque cette dimension du design présente peu de cohérence avec le quartier où le projet s'insère qui ne se distingue pas au niveau architectural et difficile d'accès. De plus, c'est à se demander si les résidents de ce

quartier y trouveront intéressant tous les efforts mis, car la plage de l'est ne permet une liaison avec aucun autre parc ni secteur commercial, d'autant plus que la baignade n'a jamais fait partie de la culture des résidents de l'est de l'île de Montréal. (Nathalie Boucher, 2017)

<b>Organisme porteur et partenaire</b>
Arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles
<b>Motivation</b>
Accroître l'attractivité de l'arrondissement grâce à son paysage riverain unique et à le positionner comme secteur de design au sein de la Ville et internationalement (par son lien avec l'Agenda 21 et l'UNESCO)
<b>Ressources</b>
Modification du zonage à l'ancienne Marina Beaudoin (Le Devoir, 17 juillet 2011) Acquisition en 2004 de la Marina Beaudoin par l'arrondissement Budget : 3 millions \$ par le Plan de l'eau (2016-2017) Plan bleu vert de l'arrondissement Rivière-Des-Prairies-Pointe-aux-Trembles
<b>Échelle d'implantation</b>
Locale

## 10. Plage du quai de l'horloge

La création d'une plage urbaine est chose courante dans les grandes métropoles du monde. Chicago, Berlin, Copenhague, Barcelone, Sydney et plus encore se sont doté d'un projet de plage urbaine de la sorte. C'est pourquoi, en 2012, le Vieux-Port de Montréal, inspiré de Paris Plage, décide d'augmenter son offre récréotouristique dans un endroit déjà très prisé par les voyageurs internationaux. La plage urbaine du quai de l'horloge est l'œuvre de l'administration de l'ancien maire de Montréal Gérald Tremblay et demandait des investissements de 160 millions de dollars. (La Presse, 2011)

### **Organisme porteur et partenaire**

La Société du Vieux-Port de Montréal

### **Motivation**

Projet inspiré de Paris Plage sur le bord de la seine, la plage du quai de l'horloge permettra de « donner un environnement récréotouristique » (Maire Gérald Tremblay, 2011) dans le vieux port.  
Mise en valeur des percées visuelles sur le Vieux-Port et du fleuve Saint-Laurent.

### **Ressources**

Financière :  
Plan de développement du vieux port (4 millions sur 180 millions du programme qui s'échelonne sur 5 ans) et Gouvernement fédéral (Le Devoir, 26 mai 2011)  
Tarification journalière aux utilisateurs pour le droit d'accès au site.

### **Échelle d'implantation**

Local

## 11. Réaménagement de la partie ouest de l'île-Sainte-Hélène – Promenade riveraine

L'île Sainte-Hélène se situe entre l'île de Montréal et la Rive-Sud du fleuve et le projet de la promenade riveraine offre une vue panoramique sur le centre-ville de Montréal ainsi que son fleuve. Le présent projet est une initiative de la ville de Montréal et a été pris en charge par la Société du Parc Jean-Drapeau. Le site où s'insère le projet fait partie d'un site désigné patrimonial et constitue la phase 1a et 1b du Plan de mise en valeur (PAMV) du secteur ouest de l'île Sainte-Hélène. Cela étant dit, le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) a dû émettre des commentaires à l'issue de cette initiative de mise en valeur du bassin hydrique montréalais. Le CPM persiste sur l'idée d'envisager un plan directeur de l'ensemble du Parc Jean-Drapeau puisque le projet devrait « garantir un meilleur arrimage entre le projet et les autres composantes essentielles du paysage culturel et naturel du parc ». (CPM, 2017)

### **Organisme porteur et partenaire**

La Ville de Montréal et pris en charge par la Société du Parc Jean-Drapeau

### **Motivation**

Créer une agora naturelle et un village événementiel ayant une capacité de 65 000 avec une vue panoramique sur le centre-ville et le fleuve.

### **Ressources**

Phase 1b du Plan de mise en valeur (PAMV) du secteur ouest de l'île Sainte-Hélène : « le réaménagement de la promenade riveraine haute, afin d'améliorer les liens entre le débarcadère fluvial et l'allée du Calder, mettre en valeur le caractère riverain du lieu, et remplacer le mobilier et l'éclairage » (Horizon 2017)

### **Échelle d'implantation**

Locale

## Retour sur les catégories

Les deux initiatives formant la catégorie des parcours récréatifs sont les seuls projets recensés ayant une échelle d'implantation supra locale. En effet, ces projets sont le fruit d'un désir de connectivité entre les milieux riverains et leurs infrastructures. Fleuve à Vélo et la Route Bleue du Grand Montréal sont essentiellement des outils promotionnels des fenêtres existantes sur le fleuve. Une démarche participative et de concertation est de mise pour cette catégorie, c'est pourquoi elle est prise en charge par des organismes comme les comités ZIP ou par des protocoles d'entente entre les municipalités.

En ce qui a trait à la deuxième catégorie pour la restauration et la protection des berges, les aménagements sont effectués de manière sporadique. Ce phénomène s'explique par la caractérisation de la valeur écologique des lieux qui doit être effectuée en amont d'un projet. L'approche *top down*, dans le cas de la région de Montréal, est très efficace en ce qui a trait aux restaurations et aux renaturalisations des berges. D'une part parce que des servitudes de protection peuvent être désignées par un ministère provincial. D'autre part parce que ces aménagements requièrent une expertise scientifique pour en faire les évaluations.

Ensuite, ce qui est intéressant de soulever de la troisième catégorie qui regroupe des projets d'appropriations des berges par la société civile sont les processus étonnants qui ont mené à la réalisation des projets. Effectivement, des organismes ou des collectifs sont nés directement de ses luttes pour faire légitimer leurs pratiques sur le territoire. Ce qu'on remarque finalement de cette analyse est que les initiatives de réappropriations des berges respectent absolument tous les objectifs et les visions d'aménagement des plans

d'urbanisme et de développement. Pourtant, ces soulèvements citoyens se buttent à des problèmes récurrents : les circonstances budgétaires défavorables et une volonté politique des élus.

En dernier, il y a aussi la catégorie des initiatives de mise en valeur du Saint-Laurent comme attrait récréotouristique qui dépassent largement les budgets et le rayonnement de toutes les autres initiatives analysées dans ce projet terminal. Les villes sont plus souvent qu'autrement les initiatrices de ces projets et les perçoivent comme de véritable levier économique. C'est-à-dire que la mise en valeur du bassin hydrique doit nécessairement suivre un objectif lucratif. De plus, de par leur capacité d'accueil, des activités qu'on y pratique et des budgets alloués à ces projets, nous pouvons définitivement croire qu'ils aspirent à un rayonnement métropolitain et international. C'est le cas de la plage du quai de l'horloge, le réaménagement de la promenade riveraine et les plages dites urbaines puisque ces projets présentent une forte emphase sur la dimension du design et requiert d'énormes investissements.

## Constats

La définition d'objectif et l'élaboration d'une vision d'aménagement sont absolument nécessaires afin de développer des infrastructures de mise en valeur du fleuve cohérente et attractive. Les projets de planification aborder plus tôt sont un outil intéressant afin d'orienter les interventions. Toutefois, on se rend compte que les projets d'attractions touristiques de la 4<sup>e</sup> catégorie apportent assurément des retombées économiques immédiates. Ce déploiement d'aménagement d'envergure immense est traité souvent de cas par



cas et s'intègre mal dans les environnements limitrophes et de la vision globale de la mise en valeur du fleuve. Nous pourrions aller jusqu'à dire que les outils de planification sont destinés à des projets *bottom up* et que les interventions des instances municipales transcendent ces outils de planification. Cette mise en valeur du fleuve comme levier de développement économique est une façade sur le réel potentiel récréatif que renferme l'eau à Montréal et du développement qualitatif possible. En effet, j'ai l'impression que la ville et les promoteurs de ces projets importants sont fortement influencés par leur conception du concept de développement aux répercussions exclusivement quantitatives ou lucratives. Les nouveaux courants en urbanisme et les projets de planification de la CMM font pourtant part des impacts qualitatifs du développement de réseaux bleu et vert en intégrant les bonnes pratiques environnementales et sociales du développement. Cette volonté transparait difficilement lorsque nous étudions le processus de revendication de l'appropriation de certains lieux riverains par les citoyens. Il est indéniable que les regroupements citoyens sont un moyen efficace pour légitimer une fréquentation des lieux. Mais à quel prix? Les discussions entre les organismes de la société civile et les municipalités sont souvent hasardeuses. Pourtant, les investissements et les aménagements requis sont conséquemment moins importants et auraient des retombées sociales et environnementales très intéressantes. D'autant plus que cette réappropriation des berges par les citoyens respecte absolument tous les objectifs des outils de planification et serait essentiellement le socle d'un désir montréalais de renouer le lien avec son fleuve. Dans une situation de conjoncture budgétaire serrée, il est tentant de répondre aux citoyens que la municipalité n'a pas les moyens de développer des projets structurants d'accès à l'eau. Toutefois,

l'argument économique de la part des élus devient fortement associé à une morosité. C'est-à-dire que les instances décisionnelles n'osent pas se doter de projet structurant de mise en valeur du fleuve. Toutefois, si cette vision avait été partagée par toutes les administrations municipales, nous n'aurions pas la promenade Samuel-de-Champlain à Québec. Bref la distribution des interventions sur les berges du Saint-Laurent est inégale autant au niveau règlementaire que budgétaire. En outre, cette distribution ne participe pas à un développement et une vision structurante en ce qui a trait au renouement de notre relation avec le fleuve.

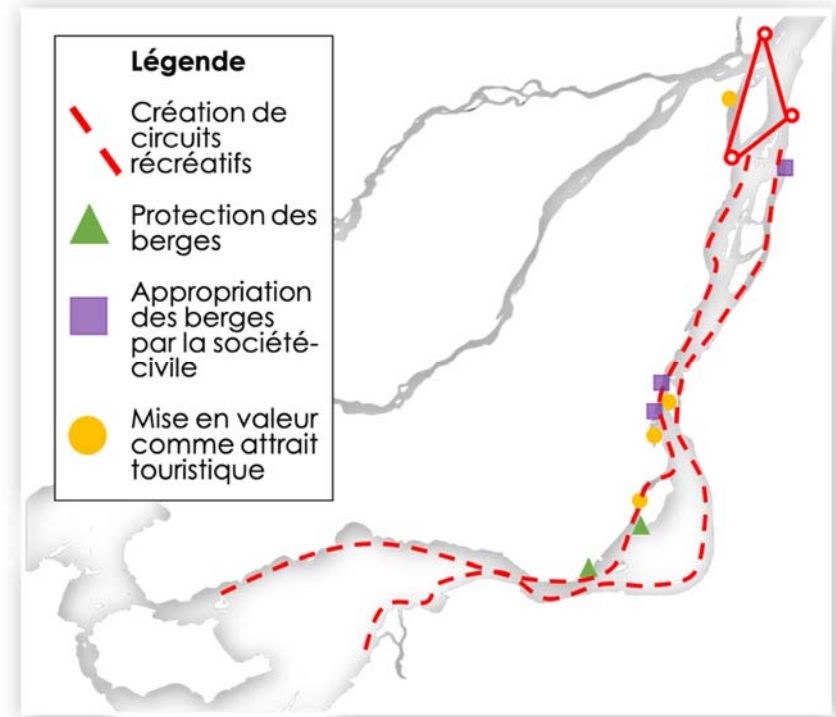
## Conclusion

Les quatre catégories d'initiatives sont issues des fiches descriptives faites à partir d'un cadre d'analyse bien précis. L'outil de documentation qui ressort de cette analyse servirait tout d'abord dans un contexte professionnel. Effectivement, comme les processus et les organismes porteurs des initiatives sont inventoriés par fiches descriptives, les MRC et municipalités pourraient s'en servir comme de véritables référents. Ces instances pourraient étudier quelques-unes des initiatives pour comprendre les différents processus qui ont permis la mise en valeur et la protection des milieux hydriques montréalais. C'est dans l'optique de pouvoir s'en inspirer, qu'ils auraient un cette documentation leur permettant de réaliser des projets qui soient le plus adapté à leur territoire en matière de processus et d'acteurs.

Encore plus important que cela ! Sans la présence, aujourd'hui, d'un projet de planification intégré du bassin hydrographique montréalais,

il est nécessaire de se doter d'un outil de documentation cartographique. Ce dernier est pertinent afin de recenser des initiatives, car une certaine cohésion et complémentarité entre ces espaces naturels offrirait un potentiel de développement harmonieux des aménagements riverains en plus d'ouvrir un dialogue de concertation important entre les acteurs qui œuvrent dans ce domaine.

Pouvoir spatialiser tous les projets de mise en valeur du fleuve sur une carte permet aux utilisateurs, dans un but récréatif, d'avoir une vue d'ensemble des possibilités récréatives le long du fleuve. Effectivement, avec un outil cartographique de ce genre, nous pourrions plus aisément planifier nos parcours et redécouvrir des façons insoupçonnées de pratiquer les berges du Saint-Laurent, et ce, tout près de chez nous !



## **BIBLIOGRAPHIE**

### **L'eau à Montréal**

GARIEPY, Michel, (1985, 14 mai). « Ville et fleuve ». Agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, p. 12-25

DAGENAIS, Michèle, (2011, mars 8). « L'eau à Montréal, une histoire environnementale ». Éditions Boréal, p. 308

Communauté Métropolitaine de Montréal (2012, avril). « Plan Métropolitain d'aménagement et de développement ». Montréal, p. 221

### **Un retour vers le fleuve et les projets de planifications**

BOUCHER, Nathalie, (2017, mars). « La reconquête du fleuve à Montréal par les plages - Problématique et littérature », Université de Montréal, p. 44

### **Aperçu méthodologique**

Chaire Desjardins en développement des petites collectivités, (2017, janvier). « La ruralité au Québec depuis les états généraux du monde rural (1991) : entre l'action et la recherche, bilan et perspectives ». Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue, p. 191

### **Les initiatives de mise en valeur**

#### **Fleuve à vélo**

FAVREAU, Mariane, (1990, 7 octobre). « Coup de pouce au centre-ville ». La Presse (Montréal), p. B6.

URL : <http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2170015?docsearchtext=navette%20fluviale%20inauguration%20montr%C3%A9al>

### **Route bleue du Grand Montréal**

Accès fleuve / Comité ZIP Ville-Marie, (2014). « Route bleue du Grand Montréal ». Sentier maritime du Saint-Laurent, p.118

### **Travaux de restauration d'une portion de la bande riveraine de la pointe sud de l'île-des-Sœurs**

Intendance des habitats naturels de l'île-des-sœurs, Nature Action Québec, URL : <http://www.nature-action.qc.ca/site/Restauration-bande-riveraine-Verdun>

Ville de Montréal, (2019, 29 novembre). « L'arrondissement de Verdun met tout en œuvre pour protéger et restaurer ses bandes riveraines ».

URL : [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=5798,42657625&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&id=32241](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=32241)

Ville de Montréal, (2020, 3 avril). « Verdun – Domaine Saint-Paul (boisé de L'île-des-Sœurs) ».

URL : <http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/node/879>

### **Parc des Voiles – Ville de Boucherville**

GILBERT, Nathalie, (2009, 18 décembre). « Boucherville impose une mise en réserve sur le terrain de La Saulaie pour en faire un parc », La Seigneurie, p. 3, URL :

<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2574226?docsearchtext=parc%20riverain%20boucherville>

GILBERT, Nathalie, (2009, 11 septembre). « Le terrain de l'ancienne Saulaie toujours à vendre », La Seigneurie, p. 8, URL : <http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2574205?docsearchtext=l%20seigneurie%20parc%20riverain>

### **Village au pied du courant**

MARCEAU, Julie, (2015, 12 avril). «Le Village éphémère veut renaître », Radio-Canada, [En ligne] URL :<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/715518/village-ephemere-campagne-socio-financement-participatif>

BÉRARD, Diane, (2016, 19 juillet), « Pépinière & Co vous invite à camper sous le pont Jacques-Cartier », Les affaires, [En ligne], URL : <https://www.lesaffaires.com/blogues/diane-berard/pepiniere-et-co-vous-invite-a-camper-sous-le-pont-jacques-cartier/588813>

[https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/ministere/aces\\_informations/Diffusion\\_informations/2016-190\\_contrat\\_convention\\_entente\\_5.pdf](https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/ministere/aces_informations/Diffusion_informations/2016-190_contrat_convention_entente_5.pdf)

COUTURIER, Catherine, (2019, 25 mai), « Bienvenue au Village du Pied-du-Courant », Le Devoir, [En ligne], URL : <https://www.ledevoir.com/culture/554928/au-pied-du-courant-bienvenue-au-village>

### **Vague éternelle d'habitat 67**

BOUCHER, Nathalie, (2017, mars). « La reconquête du fleuve à Montréal par les plages - Problématique et littérature », Université de Montréal, p. 44

### **Plage urbaine de Verdun**

BOUCHER, Nathalie, (2017, mars). « La reconquête du fleuve à Montréal par les plages - Problématique et littérature », Université de Montréal, p. 44

### **Plage de l'est**

BOUCHER, Nathalie, (2017, mars). « La reconquête du fleuve à Montréal par les plages - Problématique et littérature », Université de Montréal, p. 44

### **Plage du quai de l'horloge**

Maire Gérald Tremblay, (2011)  
Le Devoir, (2011, 26 mai), « Une plage à Montréal » [En ligne], <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/324073/une-plage-a-montreal>

CARDINAL, Vincent, (2015, 23 mars), « Une ville, une île », La Presse, p. A5, URL : <http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3244176?docsearchtext=plage%20de%20l%27est%20pointe-aux-trembles>

**Réaménagement de la partie ouest de l'Île Sainte-Hélène – La  
promenade riveraine**

CAMERON, Daphnée, (2015, 15 avril), « Société du Parc Jean-  
Drapeau : La présidente du C.A. démissionne », La Presse, p. A17

URL :

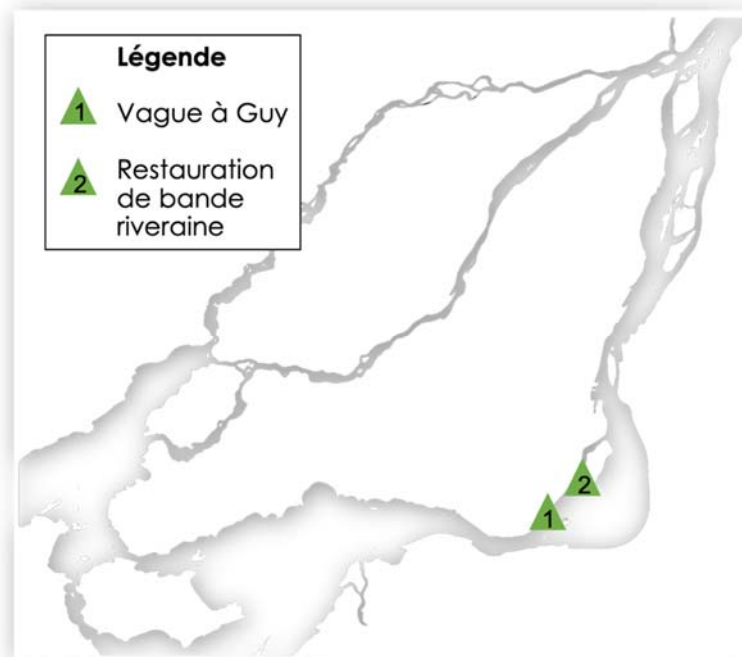
<http://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3244339?docsearchtext=%C3%AEle%20Sainte-H%C3%A9lie%20Promenade%20riveraine>

## ANNEXE

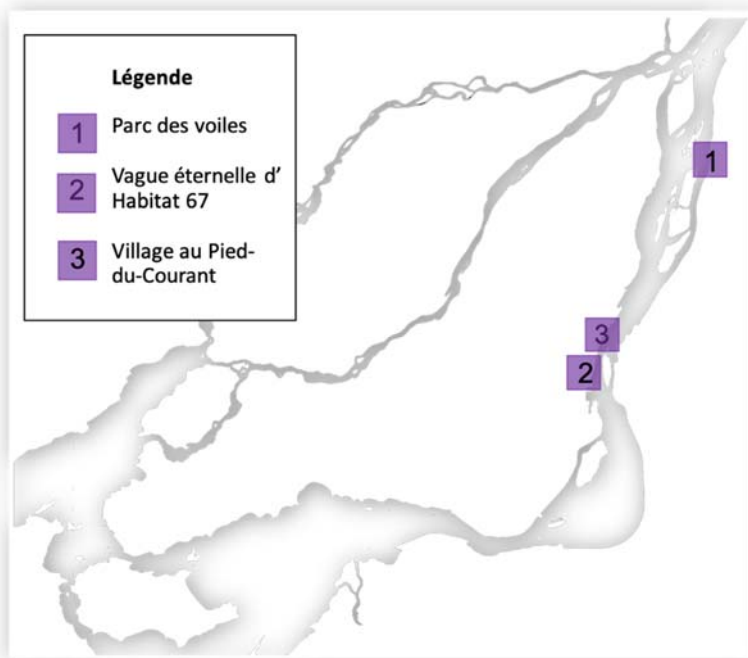
### 1<sup>ère</sup> catégorie : les circuits récréatifs



### 2<sup>e</sup> catégorie : protection des berges



3<sup>e</sup> catégorie : réappropriation des berges par la société civile



4<sup>e</sup> catégorie : mise en valeur du fleuve comme attrait touristique

