

Nouveau parc-nature dans la cour Turcot

Opinions présentées à

L'Office de consultation publique de Montréal



Source : OCPM

par
François Arteau
Résident du secteur Émard
Arrondissement du Sud-Ouest

Soumis

Le 15 novembre 2018

Préambule

Ce document est présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation sur le projet du parc-nature dans la cour Turcot. Je le soumetts à titre de résident du secteur Émard de l'Arrondissement du Sud-Ouest.

Lexique

Projet Turcot : projet du nouvel échangeur Turcot du MTMDET et réalisé par le consortium KPH

Table des matières

OPINIONS ET COMMENTAIRES – NOUVEAU PARC-NATURE TURCOT	1
1 INTRODUCTION.....	1
2 ORIENTATION DU PARC-NATURE	1
3 AMÉNAGEMENT DU PARC-NATURE	2
3.1 Configuration du site	2
3.2 Présence de la voie d'accès à l'autoroute 20	2
3.3 Propositions d'aménagement et de vocation	2
3.4 Aménagement emblématique	3
4 AMÉNAGEMENT DU CORRIDOR D'ENTRÉE	4
4.1 Configuration du site	4
4.2 Propositions d'aménagement	4
5 DÉPLACEMENTS ENTRE NOTRE-DAME-DE-GRACE ET LE SUD-OUEST	5
5.1 St-Patrick à Notre-Dame (parc du Canal Lachine)	5
5.2 Traverse de la rue Notre-Dame	6
5.3 Sentier dans le parc-nature.....	6
5.4 Passerelle ou dalle-parc	6
5.5 Falaise St-Jacques et parc linéaire au pied.....	6
6 ACCESSIBILITÉ EN PROVENANT DU SUD-OUEST.....	7
6.1 Contraintes et conditions actuelles	8
6.2 Aménagement près du parc-nature	8
6.3 Traverse de la rue St-Patrick	9
6.4 Aménagement des rues vers le canal Lachine.....	9
6.5 Accessibilité en transport collectif	10
6.6 Accessibilité en hiver.....	10
7 CONCLUSION	11

Liste des figures

FIGURE 1 - VOIE D'ACCES SEPARANT LE PARC	2
FIGURE 2 – VOIES D'ACCES – ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST	7

Opinions et commentaires – Nouveau parc-nature Turcot

1 Introduction

Mes commentaires se divisent selon les quatre aspects suivants :

1. L'aménagement du parc.
2. L'aménagement du corridor d'entrée.
3. Les déplacements entre les arrondissements Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-ouest, incluant la dalle parc (ou passerelle)
4. L'accessibilité au parc en provenance de l'Arrondissement du Sud-Ouest.

Pour chaque section, j'y décris mes opinions et commentaires, les contraintes que je perçois, ainsi que des propositions ou orientations que pourraient prendre le projet. Afin d'illustrer le tout, j'ai utilisé des extraits de divers documents publiés par l'OCPM, le MTMDET ou le consortium KPH dans le cadre du projet Turcot.

2 Orientation du parc-nature

Selon moi, un parc-nature ne devrait privilégier que le contact avec un milieu naturel. Ce milieu peut prendre différentes formes, comme une forêt ou boisé, un marais, un étang, un pré. Le choix du milieu ou de la combinaison de milieux dépendra de la vocation du parc. Ce parc se doit de représenter une certaine forme de biodiversité.

Il m'est difficile de donner une préférence sur le milieu. À cause du sol existant ou des conditions à la fin des travaux du projet Turcot, certains milieux pourraient être difficiles ou impossibles à implanter.

Je pense que ce site ne devrait pas inclure des infrastructures sportives importantes, comme terrains de soccer, de baseball, de football, ... Je considère que ce type d'installations doit être localisé près des zones résidentielles et ne cadre pas dans l'aménagement d'un parc-nature. Par contre, on pourrait penser à inclure, dans une zone restreinte, des aires de jeux orientés par exemple vers l'hébertisme, plus près de la nature.

3 Aménagement du parc-nature

3.1 Configuration du site

Le nouveau parc-nature se situe entre l'autoroute 20 et la rue Notre-Dame. Sa géométrie est définie par la configuration du projet Turcot. La proximité de l'autoroute sera une source de bruit et de pollution. La rue Notre-Dame sert de voie de desserte pour les entreprises et industries du secteur.

3.2 Présence de la voie d'accès à l'autoroute 20

Le nouveau parc-nature est séparé en deux, par une voie d'accès entre l'autoroute 20 et la rue Notre-Dame. Ceci en fait une entrave importante aux déplacements entre les deux secteurs. Un accès direct (ex passerelle) doit être envisagé pour relier l'ensemble du parc. Il faudrait aussi analyser si cette voie d'accès ne pourrait pas être abaissée, afin de minimiser la hauteur du lien entre les deux secteurs et l'impact visuel et sonore de cette voie.



Source : OCPM

Figure 1 - Voie d'accès séparant le parc

3.3 Propositions d'aménagement et de vocation

En tant que parc-nature, on devrait privilégier un couvert végétal, incluant des plans d'eau. Il faudrait y retrouver une variété de milieux, tant terrestres qu'aquatiques. Par exemple, ce pourrait être des zones soit boisées, fleuries et de champs. Les milieux aquatiques pourraient comprendre de petits étangs, des marais, ... La biodiversité doit être prédominante.

Les déplacements à l'intérieur du parc se feraient par des sentiers le plus naturel possible (poussière de pierre, terre, ..). Tout au long des parcours, on retrouverait des places de repos (bancs), afin de permettre aux visiteurs de prendre contact avec le milieu. Pour assurer la tranquillité des lieux, on devrait soit limiter les vélos ou orienter leurs déplacements

vers des sentiers plus larges. Ce serait peu convivial d'avoir sur le même sentier, des visiteurs qui veulent prendre le temps d'être en contact avec la nature et des vélos roulant rapidement. Donc, il faudra établir la largeur des sentiers selon leur utilisation, afin d'assurer des déplacements agréables et sécuritaires pour tous les usagers. À titre d'exemple, la largeur des pistes longeant le canal Lachine ne permet pas, les fins de semaine, des déplacements faciles et agréables à cause du nombre d'utilisateurs et du type d'usage (vélo, coureur, marcheur, patin, moto électrique, chaise, ...).

On devrait aussi prévoir de l'animation en relation avec le milieu. Un centre d'accueil et d'interprétation regrouperait des services et un lieu d'expositions. Des visites guidées, des ateliers et des conférences pourraient être offertes. Tout au long des sentiers, on devrait aussi retrouver les panneaux explicatifs sur les milieux et espèces présents. Le volet éducatif pourrait aussi inclure l'agriculture urbaine et la production urbaine de miel, sujet en émergence. Avec les changements climatiques, ce parc-nature pourrait être un lieu de sensibilisation. L'information doit rester sous la forme écrite. Même si l'on peut y ajouter la transmission d'information par téléphone intelligent ou autre appareil électronique, il ne faut pas oublier que ce n'est pas tous les visiteurs qui auront accès à ce moyen de communication. L'aménagement du parc doit rejoindre tous les visiteurs. Je serais plus enclin à éliminer ou limiter le plus possible l'usage d'appareils électroniques afin que les visiteurs soient en contact avec la nature.

Afin de rendre les déplacements internes au parc plus agréables, il faut s'assurer d'isoler le parc du bruit des véhicules adjacents. Un talus et un mur végétal pourraient séparer le parc du côté de l'autoroute 20. Pour la rue Notre-Dame, il faudrait avoir une approche plus simple comme une série de plantations d'arbres et arbustes.

3.4 Aménagement emblématique

Il pourrait y avoir une tour d'observation donnant une vue sur le centre-ville et le canal Lachine. Comme rappel de l'activité industrielle du canal Lachine, la forme de cette tour pourrait s'inspirer de la grue de la compagnie LaSalle Cook, à proximité du parc.

Divers types de matériaux devraient être utilisés, tant pour des sculptures, le mobilier de parc ou les structures. Le bois devrait être prédominant, même pour les structures importantes. Par exemple, la tour représentant la grue de LaSalle Cook pourrait être en bois.

4 Aménagement du corridor d'entrée

Dans le document de présentation de la Ville, on aborde le thème de nouvelle entrée de ville. À ce niveau, il est regrettable que le REM (train de la Caisse et Dépôt du Québec) provenant de l'aéroport Pierre-Éloitt-Trudeau, n'emprunte pas ce corridor. Ceci limite le nombre de visiteurs étrangers qui pourraient transiter par cette entrée.

4.1 Configuration du site

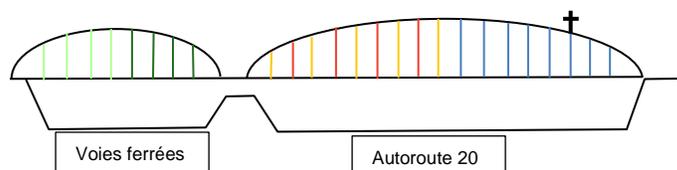
Le secteur s'étend sur une distance d'environ 2 km. Il est bordé au Nord par la falaise St-Jacques et au Sud par l'aménagement séparant l'autoroute 20 et le nouveau parc-nature Turcot. L'autoroute 20 serait à une élévation plus basse que les terrains environnants ou les talus adjacents.

4.2 Propositions d'aménagement

Comme le site s'étend sur une distance importante, l'aménagement des talus bordant l'autoroute 20, devrait représenter une évolution ou un changement dans le temps selon le thème choisi. Par exemple, on pourrait reproduire les changements de nos forêts selon les saisons. Un autre thème pourrait décrire l'évolution du site, à partir de la rivière St-Pierre en passant par l'industrialisation du canal Lachine et la cour de triage, pour finir avec ce nouveau parc-nature.

Le médium par lequel le thème serait véhiculé, pourrait être choisi par un cours. On a beaucoup questionné sur un cours international, mais on pourrait aussi penser à nos artistes avec un cours ayant comme critère de regrouper des artistes de différentes origines, incluant les autochtones. Ce serait une autre façon de montrer les origines de Montréal et son caractère multiculturel.

La passerelle ou dalle-parc au-dessus de l'autoroute 20 pourrait aussi être un élément significatif de ce corridor d'entrée. Ce pourrait être un complément aux aménagements longeant l'autoroute 20. A titre d'exemple, j'ai pensé à un pont en arc articulé. Voici un croquis très schématique. Avec ce type de structure, on peut évoquer la forme du Mont-Royal, l'un



des symboles de la Ville. Si la thématique longeant la 20 était les quatre saisons, l'éclairage de la structure pourrait suivre les couleurs du paysage au cours des saisons.

On pourrait aussi préconiser une structure avec un design ayant une signature distinctive, tout en s'intégrant au reste du corridor d'entrée.

5 Déplacements entre Notre-Dame-de-Grace et le Sud-Ouest

Cette section du document couvre la portion du lien entre le haut de la falaise et la rue St-Patrick. Le tronçon situé dans l'Arrondissement du Sud-Ouest (de St-Patrick au parc Angrignon) est traité à la section suivante.

Je vois deux vocations principales à ce lien, soit une voie de transit entre les Arrondissements de Notre-Dame-de-Grace et du Sud-Ouest et en second lieu, un accès aux différentes composantes du nouveau parc-nature et du parc linéaire au pied de la falaise St-Jacques.

On peut diviser le lien selon les segments suivants :

1. Rue St-Patrick à la rue Notre-Dame (traverse du parc du Canal Lachine – Parc Canada)
2. Traverse de la rue Notre-Dame
3. Sentier dans le parc-nature
4. Passerelle / Dalle-parc au-dessus de l'autoroute 20 et des voies ferrées
5. Haut de la falaise St-Jacques jusqu'au parc au pied de la falaise

5.1 St-Patrick à Notre-Dame (parc du Canal Lachine)

Présentement, près de la rue Irwin, il n'y a qu'une seule passerelle qui enjambe le canal et elle est peu large. Si l'on veut vraiment faire un lien multifonctionnel pour favoriser les déplacements entre les Arrondissements, on devrait ajouter une deuxième passerelle. L'une servirait aux vélos et l'autre aux piétons. Les sentiers, qui s'y raccorderaient, devraient aussi être doublés.

5.2 Traverse de la rue Notre-Dame

Le document de la Ville de Montréal indique vouloir rendre la rue Notre-Dame plus conviviale. Malgré ce vœu, il n'en demeure que cette rue sert d'accès à l'autoroute 20 et est situé dans un secteur industriel.

Dans ces conditions, la traverse de la rue Notre-Dame devrait être sécurisée par des feux de circulation. Un marquage distinctif au sol pourrait s'ajouter afin de bien marquer la présence des cyclistes et des piétons. Bien qu'une passerelle soit une option intéressante, il faudrait considérer la problématique du déneigement d'une telle passerelle avec une utilisation à l'année du parc.

5.3 Sentier dans le parc-nature

Pour le sentier faisant le lien entre les Arrondissements, je pense qu'on devrait absolument considérer des voies en site propre pour les vélos et les piétons. Les cyclistes en transit, risquent d'y circuler trop vite pour les piétons. Le type de surface devrait être différent des sentiers du parc afin de faire une démarcation entre les usages des sentiers (parc-nature et voie de transit).

5.4 Passerelle ou dalle-parc

La passerelle sera située au-dessus de deux voies de communication (trains et automobiles). Ceci n'a pas le même attrait qu'un cours d'eau. Je me demande quel sera l'intérêt des visiteurs de s'attarder sur la passerelle avec le bruit et la pollution juste en dessous. Pour cette raison, je pense que la passerelle serait plus un lieu de passage qu'un lieu de détente. Ceci n'empêche pas d'y avoir quelques espaces pour regarder le paysage ou pour se reposer. Cet aménagement ne s'oppose pas à l'idée que la passerelle soit verdie et ait une signature particulière et même novatrice.

5.5 Falaise St-Jacques et parc linéaire au pied

Si l'on veut permettre l'accès entre le haut de la falaise et le parc linéaire à son pied, cette section aura une pente assez forte.

On pourrait penser à des systèmes mécaniques, comme un funiculaire ou un téléphérique. Ceci faciliterait les déplacements aux visiteurs de toutes conditions. Mais comme inconvenients, il y a les risques de bris et il ne faut pas aussi oublier les coûts d'entretien. Ces

Cette situation peut devenir un obstacle à la fréquentation du parc par les résidents de ces arrondissements.

6.1 Contraintes et conditions actuelles

Actuellement, les seuls accès pour vélo, au canal Lachine, sont par la piste cyclable de la rue Senkus (arrondissement LaSalle) et le pont de la rue De L'Église (près du centre Gadbois). Sur la rue Senkus, il y a seulement un marquage au sol et l'on se situe dans un secteur industriel avec des véhicules lourds. Présentement, il n'y a aucune piste cyclable sur la rue Irwin et on retrouve un trottoir que sur le côté Ouest, où sont situées les industries. Il y a aussi beaucoup de véhicules lourds sur cette rue. Il existe aussi une ancienne emprise de voie ferrée à l'Ouest de la rue Irwin et qui se rend jusqu'au parc Angrignon. Cet axe pourrait certainement être considéré pour un aménagement plus convivial comme accès à partir du métro Angrignon.

Comme autre axe routier, il y a le boulevard Angrignon qui est plus un accès vers l'autoroute 20. Un trottoir se situe seulement du côté Ouest jusqu'à la rue Notre-Dame. Ce n'est absolument pas convivial pour les piétons et les vélos. Cela demanderait des travaux importants d'aménagement pour considérer ce boulevard comme accès.

Le nouveau parc-nature est relativement éloigné des zones résidentiels et des transports collectifs. Le tableau suivant donne les distances selon trois axes d'accès entre le métro Angrignon et le parc-nature. Le temps de parcours à pied est basé sur un déplacement à 4km / hre. La dernière distance présume qu'il y aurait un accès direct au parc-nature par le boul. Angrignon à l'intersection de la rue Notre-Dame, malgré la dénivelée.

- Rue Irwin : 2,0km (30 min)
- Rue Senkus : 3,1km (46 min)
- Boul. Angrignon : 2,2km (35 min)

6.2 Aménagement près du parc-nature

Sur la carte de la figure 2, on peut remarquer, du côté Ouest de la rue Notre-Dame ①, qu'une piste cyclable proposée (en tiret rouge) s'arrête à la piste du canal Lachine, à la hauteur du boul Angrignon. À l'Est de la rue Notre-Dame ②, une autre piste cyclable (en tiret rouge) se termine à l'intersection de la rue Pullman et de la rue Notre-Dame. Je trouve qu'une piste

devrait être ajoutée le long de la rue Notre-Dame (côté du parc) entre ces deux points (en tiret vert).

À partir du canal Lachine, il devrait y avoir trois accès vers le parc-nature.

1. À l'Ouest, près du boulevard Angrignon
2. Au centre, près du pont traversant le canal Lachine
3. À l'Est, près de la rue Place Turcot et Notre-Dame

La configuration proposée par le projet Turcot de l'intersection Angrignon et Notre-Dame rendra difficile l'accès à partir du boulevard Angrignon. Le boulevard Angrignon passe au-dessus de la rue Notre-Dame. Il faudra y avoir un accès universel comblant la dénivellation entre les deux rues.

6.3 Traverse de la rue St-Patrick

Dans ce secteur, la rue St-Patrick sert pour le camionnage lourd. Il sera indispensable que les intersections pour traverser cette rue soient munies de feux de circulation avec feux prioritaires pour les piétons et vélos. Le marquage et le fini de surface devront bien faire ressortir la présence de cette traverse. Ceci s'appliquerait pour les rues Irwin et Senkus.

6.4 Aménagement des rues vers le canal Lachine

Il a déjà été mentionné qu'il y a une présence importante de véhicules lourds sur la rue St-Patrick et les rues qui s'y raccordent. Afin de s'assurer de la sécurité pour les piétons et vélos, les pistes cyclables devraient être en site propre, séparés par un mail central (ex. boul. Maisonneuve). Les trottoirs y seraient élargis avec un aménagement convivial pour les déplacements (bancs, arbres, ...). J'appliquerais ce type d'aménagement sur les rues Irwin et Senkus. Où cela est possible, on pourrait utiliser l'emprise de l'ancienne voie ferrée près d'Irwin. Le seul inconvénient de cette emprise est le sentiment d'insécurité pour le tronçon entre Newman et St-Patrick. Ce tronçon est enclavé entre des industries.

Ce secteur de l'Arrondissement du Sud-Ouest comporte deux parcs importants, soit Ignace-Bourget et surtout le parc Angrignon. Il serait impensable de ne pas les relier au nouveau parc-nature. De plus, on retrouve, dans le prolongement Sud du parc Angrignon, le terrain de l'hôpital Douglas à Verdun. Ainsi, il serait possible de créer un lien entre la falaise St-Jacques et le fleuve St-Laurent, corridor similaire au lien de la montagne au fleuve dans le

centre-ville. On peut facilement penser à une signature significative avec comme thème, la nature et l'eau.

Une attention particulière devrait être portée au lien avec le parc Ignace-Bourget qui longe la rue Irwin. Je verrais bien un prolongement de ce parc le long de la rue Irwin, jusqu'à la rue St-Patrick. Ainsi, on aurait un accès attirant et agréable pour tous vers le parc-nature. Afin de s'intégrer au réseau cyclable de l'Arrondissement du Sud-Ouest, une piste cyclable pourrait partir d'Irwin, passer par le parc et se poursuivre sur Jolicoeur jusqu'à la rue Hadley (piste cyclable existante). Il faut donc planifier de se raccorder avec les pistes existantes.

En résumé, l'accessibilité au parc-nature doit se faire de façon sécuritaire et agréable, peu importe son moyen de déplacement.

6.5 Accessibilité en transport collectif

J'ai déjà mentionné les distances et temps de déplacements possibles vers le parc-nature. Pour plusieurs visiteurs, parcourir cette distance à pied sera un obstacle à se rendre au parc. Il est donc nécessaire de planifier un circuit d'autobus entre le métro Angrignon et le parc. Ce circuit pourrait aussi rejoindre le métro St-Henri afin de desservir les visiteurs arrivant de l'Est. On pourrait aussi penser à un système de navette électrique entre le métro Angrignon et le parc (ex. : basse-ville de Québec).

6.6 Accessibilité en hiver

Il est souhaitable que les activités s'y déroulent toute l'année. À cause des accès qui traversent le parc du canal Lachine, il est primordial que Parc Canada donne accès à ses installations douze mois par année. Si l'on veut encourager les déplacements en transport collectif, il faudrait vérifier avec la STM sa réglementation sur le transport d'équipements comme les skis de fond.

7 Conclusion

J'ai surtout voulu vous présenter mes orientations et objectifs pour la planification de ce nouveau parc-nature. Les propositions d'aménagement sont plus une illustration de mes idées.

En résumé, je reprends les deux aspects les plus importants pour moi. Je privilégie un parc-nature dont toute la superficie est axée vers les milieux naturels, avec un volet éducatif. Pour les arrondissements du Sud-Ouest et de LaSalle, il est important d'y aménager des accès conviviaux pour encourager l'utilisation du parc-nature par les citoyens de ces secteurs. Sinon, cela risque d'affecter la fréquentation du parc-nature.

J'espère que ce document puisse contribuer, avec toutes les autres opinions, à la réalisation d'un parc-nature qui sera significatif pour les arrondissements environnants et la Ville de Montréal. Il serait aussi souhaitable que ce parc-nature soit un point de départ pour un projet plus large de valorisation des parcs et milieux naturels des Arrondissements du secteur et de développement de leurs liens.