

### 1- Le devis ou les informations du devis pouvant être rendus publics concernant l'étude de faisabilité.

Afin d'amorcer l'évaluation de la faisabilité du lien Nord-Sud, la Ville souhaite être accompagnée par une firme spécialisée en ingénierie et en architecture d'ouvrage d'art afin d'obtenir une étude de faisabilité technique et financière. Cette étude vise à définir deux options d'un lien piétonnier et cyclable répondant aux différents défis à relever et aux objectifs et critères attendus et à en évaluer les coûts.

Pour réaliser cette étude, plusieurs intrants seront à considérer. Ces intrants sont d'ordre technique et fonctionnel, mais également liés aux usages et besoins des usagers. La considération de tous ces éléments viendra alimenter le travail du consultant pour proposer des scénarios viables et créatifs.

#### Étape 1 – Analyse du dossier

##### **Intrants- usages et besoins**

La démarche participative réalisée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) devrait permettre de préciser les besoins des citoyens et les usages souhaités par la population pour cette importante composante du futur parc-nature.

##### **Intrants- fonctionnels**

Au niveau fonctionnel, ces scénarios doivent permettre le franchissement des voies autoroutières et ferroviaires entre l'ancienne cour de triage Turcot et la bande verte aménagée au pied de la falaise Saint-Jacques. De plus, la proposition doit permettre de relier également le haut et le bas de la falaise dont le dénivelé est d'environ 30 mètres.



Illustration 1 – Schéma conceptuel indiquant l'emplacement des éléments à relier

### **Intrants- techniques**

L'étude devra tenir compte de l'environnement d'insertion du lien Nord-Sud ainsi plusieurs éléments devront être pris en considération soient notamment:

- La stabilité de la falaise Saint-Jacques ;
- La capacité portante des sols en place (emplacement de l'ancien lac à la Loutre) ;
- Le dénivelé important de la falaise (environ 30 mètres);
- Le nouveau contexte urbain ;
- Les différentes parties prenantes impliquées dans le projet.

Afin de documenter ces différents éléments d'ordre technique, nous proposons que le travail du consultant s'amorce en parallèle du déroulement de la consultation publique puisque ces aspects ne seront pas alimentés par la démarche participative. Le travail qui sera réalisé par le consultant à cette étape est :

- L'analyse des données existantes ;
- L'identification des éléments manquants ;
- La récolte des informations manquantes auprès des différentes parties prenantes ;
- La documentation des différentes contraintes et opportunités du site.

De plus, des visites de terrains seront également nécessaires et celles-ci devront se faire avant l'hiver afin de mieux comprendre le milieu d'insertion.

### **Étape 2 – Proposition de scénarios**

Dès que tous les intrants seront disponibles, le Consultant pourra passer à l'étape suivante soit l'élaboration de différents scénarios.

En plus de respecter les intrants identifiés à l'étape 1, les scénarios proposés devront minimalement permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Préparer des solutions efficaces et viables économiquement ;
- Articuler le lien Nord-Sud aux aménagements déjà prévus dans le cadre du projet Turcot ;
- Proposer un lien identitaire qui devient une composante du grand espace vert constitué de la bande verte et du parc proposé dans l'ancienne cour de triage ;
- Inscire ce lien dans le paysage d'entrée de ville ;
- Assurer la connectivité en déplacement actif dans le secteur ;
- Assurer la pérennité et la mise en valeur des milieux traversés.

### **Le livrable**

Le livrable de cette étude ne sera pas un plan d'aménagement ni une amorce de plans et devis, mais bien des propositions de scénarios.

Au final, le résultat de cette étude permettra notamment à la Ville :

- Évaluer la faisabilité et les coûts associés au lien Nord-Sud ;
- Mesurer les impacts (positifs et négatifs) de la réalisation de ce lien ;
- Proposer des actions à court terme afin de ne pas compromettre la possibilité de réaliser le projet ;
- Planifier les prochaines étapes.

## **2- Les informations sur la rue qui traverse le futur parc : directions, connexions, débit prévu, etc.**

Le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports précise que ce lien sera bidirectionnel et qu'il rejoindra la rue Notre-Dame et la voie de desserte donnant accès à la bretelle d'entrée de l'autoroute 20 en direction est.

Le débit prévu selon un horizon 2026 est de :

- AM : 464 véhicules/h
- PM : 773 véhicules/h

### 3- L'analyse concernant les îlots de chaleurs et le lien avec le projet

Le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la collectivité montréalaise 2013-2020 a été adopté en 2013, mais malgré ces efforts d'atténuation, certains bouleversements climatiques sont observables comme l'augmentation des températures moyennes et des pluies abondantes.<sup>1</sup>

En complément à ce Plan, la Ville de Montréal a adopté un Plan d'adaptation aux changements climatiques en novembre 2015. Avec ce plan d'adaptation, de nombreux engagements ont été pris. Les mesures annoncées visent entre autres la réduction des îlots de chaleur, la protection de la biodiversité, la gestion des eaux de ruissellement et l'adoption de nouvelles pratiques quant à l'offre d'activités récréatives.

Les parcs offrent une multitude d'opportunités pour mettre en place des actions permettant d'accroître la résilience face à plusieurs aléas climatiques. Par exemple, d'après certaines études, la température d'un îlot de chaleur peut être de 5 à 12 °C supérieure que celle d'un milieu naturel<sup>2</sup>. Cette différence est facilement perceptible sur les cartes présentant les îlots de chaleur et de fraîcheur urbains.<sup>3</sup>

Le projet de parc-nature présenté dans le cadre de cette consultation est un vaste projet de verdissement d'un secteur actuellement très minéralisé. En plus de transformer cet îlot de chaleur en îlot de fraîcheur, le projet propose la mise en place d'actions concrètes afin de réduire les impacts de l'augmentation des températures moyennes, des pluies abondantes et des vagues de chaleur, soient principalement:

- Protéger la biodiversité ;
- Adapter l'offre d'activités récréatives hivernales et estivales ;
- Lutter contre les espèces végétales indésirables ;
- Retenir ou récupérer les eaux de pluie ;
- Minimiser les surfaces imperméables ;
- Augmenter la couverture végétale ;
- Contrer les îlots de chaleur ;
- Aménager des lieux permettant d'éviter l'exposition à la chaleur accablante.

Ce projet offre donc une opportunité supplémentaire de venir consolider les expériences acquises et renforcer la capacité de la Ville à intégrer les enjeux climatiques dans son développement.

Pour plus d'information sur le Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal, nous vous invitons à consulter le lien suivant :

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7237,75085661&\\_dad=portal&\\_schema=portal](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75085661&_dad=portal&_schema=portal)

---

<sup>1</sup> Ville de Montréal, 2015. Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020 – Les constats, 171 pp.

<sup>2</sup> Giguère, M., 2009. Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains. Institut national de santé publique du Québec, Direction des risques biologiques, environnementaux et occupationnels, 95 pp  
[https://www.inspa.qc.ca/pdf/publications/988\\_MesuresIlotsChaleur.pdf](https://www.inspa.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf)

<sup>3</sup> Pour visualiser la carte des îlots de chaleurs au Québec, nous vous invitons à consulter l'outil cartographique au le lien suivant : <https://www.donneesquebec.ca/igo/apercu/?id=temperature>

#### **4- Liens avec Parcs Canada durant l'hiver puisque le canal est fermé.**

*Question à Parcs Canada : advenant qu'on ait un parc quatre saisons, un attrait, une piste cyclable peut-être quatre saisons, est-ce que Parcs Canada aurait l'intention de rendre accessible sa partie?*

La piste du canal de Lachine est entretenue par Parcs Canada pendant la haute saison, soit du 15 avril au 15 novembre. En dehors de cette période, la piste est accessible et dès que les conditions de neige le permettent, les adeptes de sports d'hiver utilisent le couloir du canal (bien que le site ne soit pas entretenu).

Depuis l'hiver 2016, Parcs Canada participe à deux projets-pilotes de la Ville de Montréal. L'un consiste à aménager des tronçons de pistes de ski de fond et un sentier hivernal sur les berges du canal et l'autre au déneigement d'une section de piste pour la circulation de vélos.

Par ailleurs, le plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine (2018) propose, en collaboration avec ses partenaires, une programmation d'activités sur quatre saisons avec la cible de mettre en œuvre d'ici 2022, un concept hivernal.

Des discussions entre Parcs Canada et la Ville auront lieu afin d'évaluer notamment les possibilités de faciliter l'accessibilité au parc-nature via le lieu historique national du Canal-de-Lachine et de développer ensemble une programmation quatre saisons attrayante.

Pour plus d'information le plan directeur du lieu historique national du Canal-de-Lachine, nous vous invitons à consulter le lien suivant :

<https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/canallachine/info/gestion-management/gestion-management-2018>

#### **5- Si l'arrondissement prévoit des dispositions supplémentaires concernant la rue Saint-Jacques aux abords de la Falaise en fonction du nouveau parc.**

Voir réponse à la page suivante



Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises  
5160, boulevard Décarie, bureau 410  
Montréal (Québec) H3X 2H9

Le 5 octobre 2018

**Par courriel**

Mme Estelle Beaudry  
Secrétaire-analyste  
Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalf, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**Objet : Consultation publique sur le nouveau parc-nature dans la cour Turcot**  
Suivi suite à la séance d'information du 25 septembre 2018

---

Madame,

Cette lettre fait suite à votre demande de suivi concernant les questions du public lors de la séance d'information du 25 septembre 2018 dans laquelle vous nous demandiez « si l'arrondissement prévoit des dispositions supplémentaires concernant la rue St-Jacques aux abords de la Falaise en fonction du nouveau parc ». Voici les informations pour répondre à ce questionnement.

**Réserve foncière à des fins publiques**

Le 4 juin dernier, le conseil d'arrondissement a décrété une réserve foncière sur 9 lots formant une superficie de 32 471 m<sup>2</sup> au sud de la rue Saint-Jacques Ouest et à l'est du boulevard Cavendish (Résolution CA18 170140 / numéro de dossier : 1183571008). Cette réserve vise à acquérir, de gré à gré ou par voie d'expropriation, les immeubles adjacents aux terrains municipaux existants pour permettre l'aménagement d'un parc en haut de la falaise, près de l'intersection de la rue Saint-Jacques et du boulevard Cavendish et ainsi, faciliter l'accès à la falaise.

Un guide est disponible sous le lien suivant pour de plus amples renseignements généraux concernant les réserves foncières à des fins publiques :

<https://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/financement-et-maitrise-fonciere/reserve-pour-fins-publiques/>



### **Actualisation de la planification urbaine**

La réalisation du CUSM et de l'échangeur Turcot transforme profondément le secteur sud de l'arrondissement, incluant la rue Saint-Jacques et ses abords. L'aménagement d'un parc nature dans la cour Turcot, d'une bande verte au pied de la falaise et d'un lien nord-sud renforce la nécessité d'une planification concertée de ce secteur de l'arrondissement. Or, le dernier exercice de planification du secteur a mené à la tenue d'une consultation publique de l'Office en 2012-2013 et à des réaménagements temporaires et permanents du domaine public aux abords du CUSM et de l'échangeur.

Le niveau d'avancement du projet Turcot permet maintenant d'actualiser les études de circulation et de lancer la planification de la prochaine phase des réaménagements. En parallèle, l'arrondissement prévoit commencer, l'hiver prochain, l'actualisation de la planification urbaine du secteur en tenant compte du potentiel des nouveaux espaces verts proposés et des conclusions de la consultation de 2012-2013.

### **Contrôle de l'utilisation du sol au sommet du talus**

L'escarpement de la falaise Saint-Jacques présente des risques de glissements de terrain. Afin d'empêcher le déversement clandestin de matières et de préserver l'intégrité du talus et du couvert végétal, la réglementation d'urbanisme interdit actuellement toute opération de remblai ou de déblai, ainsi que toute construction autre qu'une clôture, sur une bande de 5 mètres mesurée à partir du talus.

Des mesures de protection supplémentaires devront néanmoins être prises afin d'assurer la sécurité des nouveaux aménagements publics prévus. À cet effet, le 18 septembre 2018, l'arrondissement a mandaté la section géotechnique de la Ville de Montréal pour cartographier les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain du haut de la falaise St-Jacques. Cette cartographie permettra de compléter la réflexion en cours sur une modification à la réglementation en matière de verdissement obligatoire et de contrôle de l'utilisation du sol au sommet du talus.

Veuillez agréer, madame, mes salutations distinguées.



Lucie Bédard  
Directrice

c. c. : M. Stéphane Plante, directeur d'arrondissement  
M. Jocelyn Lavoie, chef de section géotechnique et chaussée  
M. Sébastien Manseau, conseiller en aménagement  
M. Louis-Henri Bourque, chef de division projets urbains  
Mme Claudine Deschênes, architecte paysagiste