



Parc-nature Turcot

**Mémoire des initiatives environnementales
du YMCA Pointe-Saint-Charles**

Rédigé par
Clélia Sève et Pauline Cordier



Table des matières

Introduction	3
1. Verdissement et biodiversité	4
1.1 Aménagement du parc-nature Turcot	4
1.2 Protection de la biodiversité.....	5
1.3 Réseau vert	5
1.4 Falaise Saint-Jacques.....	6
2. Accessibilité et connectivité.....	7
2.1 Connectivité	7
2.2 Transport actif et accessibilité universelle.....	7
2.3 La Dalle-parc.....	9
2.4 Transport collectif	9
2.5 Sécurité	10
3. Externalités négatives	10
Conclusion.....	11
Références	11



Introduction

En tant qu'organisme à vocation social et environnemental, nous suivons les consultations et le dossier Turcot depuis ses débuts en 2011. Ce mémoire regroupe un ensemble de préoccupations et de pistes de solution qui ont été offertes par les résident-e-s de l'arrondissement Le Sud-Ouest ainsi que nos propositions et celles de certains de nos partenaires du Sud-Ouest et de Montréal.

Nous tenons à rappeler que la consultation du parc-nature survient à la suite des travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot, un projet qui a été imposé au milieu par le Ministère des transports du Québec (MTQ), alors que la plupart des résident-e-s, des organismes communautaires, l'Arrondissement Le Sud-Ouest et la ville centre s'y étaient opposé-e-s (voir le rapport 262 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de septembre 2009 et la mouvement Mobilisation Turcot). **Nous considérons que le projet d'un parc-nature dans l'ancienne cour de triage devrait avoir pour vocation de mitiger les problèmes qu'ont entraînés les travaux et qu'engendreront les nouvelles autoroutes dans les secteurs avoisinants.**

La reconstruction des autoroutes génère les enjeux suivants :

- Contribution aux changements climatiques, alors que les études démontrent que nous devons rapidement réduire nos émissions GES avant qu'il ne soit trop tard. (Voir le rapport du GIEC 2018 <http://www.ipcc.ch/report/sr15/>)
- Minéralisation et augmentation des îlots de chaleur
- Augmentation de la pollution de l'air dû à l'abaissement des nouvelles infrastructures
- Augmentation de la pollution des sols
- Augmentation de la pollution des eaux
- Augmentation de la pollution sonore dans les quartiers avoisinants due à l'abaissement des nouvelles infrastructures
- Accentuation des problèmes de santé liés au transport
- Perte d'intimité pour certaines résidences qui sont situées en face des nouvelles infrastructures
- Perte d'habitat des faucons pèlerins et d'autres espèces qui circulaient dans la cour Turcot et dans la falaise Saint-Jacques
- Contribution à l'enclavement des quartiers dû à l'abaissement des nouvelles infrastructures

Les préoccupations ainsi que les pistes de solution mentionnées lors des dernières rencontres avec les résident-e-s, les organismes communautaires et lors des consultations publiques sont énumérées ci-dessous sous forme de liste. **Les grands thèmes directeurs sont le verdissement et la biodiversité, l'accessibilité et la connectivité ainsi que les externalités négatives que peut avoir un tel aménagement et comment les mitiger.**



1. Verdissement et biodiversité

Le verdissement devrait être la vocation principale du parc. Les résident-e-s aimeraient que ce parc serve de poumon pour contrer les effets néfastes de l'échangeur sur leur environnement.

1.1 Aménagement du parc-nature Turcot

Préoccupations :

- La pollution atmosphérique et les îlots de chaleur engendrés par les autoroutes, l'échangeur Turcot et les deux secteurs industriels entourant le parc-nature
- Les nuisances engendrées par le niveau sonore du parc (autoroutes et chemin de fer)
- La qualité des sols dans le parc
- La qualité des eaux à proximité des infrastructures routières
- La volonté de faire seulement 75% d'espace naturel dans le parc et permettre 25% d'espace aménager
- Le type d'activités qui seront réalisées ainsi que la vocation du parc
- Les aménagements de type Land art prévus par la ville à partir des excédents de sol générés par les travaux de l'échangeur et les risques de contamination

Pistes de solution :

- Réaliser un aménagement qui soit capable de mitiger la pollution atmosphérique, sonore et les îlots de chaleur due aux infrastructures autoroutières; densifier la plantation d'arbre dans le parc et prévoir peu d'espaces de type « prairie » ou de grandes places gazonnées
- Créer un projet de phytoremédiation en partenariat avec des universités afin de décontaminer les sols et éventuellement pouvoir planter des arbres fruitiers
- Rouvrir l'ancienne rivière Saint-Pierre et s'assurer de la qualité des eaux
- Concevoir un parc avec 100% d'espace naturel, considérant que les chemins piétons/multifonctionnels font partis de ces espaces
- Prévoir des activités qui respectent la vocation d'un parc-nature sans nuire la faune et la flore : marche, course, vélo, ski de fond, raquettes, patin à glace, etc.
- Soutenir le projet de vélo de montagne dans le talus (zone tampon entre l'autoroute 20 et le futur parc-nature) de Vélo-Québec qui vise à désengorger le parc du Mont-Royal
- Réaliser des aménagements permettant d'exercer des activités d'éducation relative à l'environnement (plantes indigènes, zone en friche, arboretum, panneaux éducatifs, etc.), telles que les animations faites par les Amis de la montagne sur le Mont-Royal
- Intégrer des éléments historiques qui mettent en valeur les autochtones; faire du parc-nature Turcot le premier parc de commémoration des peuples autochtones de Montréal
- Intégrer la structure de la Dalle-parc de façon harmonieuse avec le parc-nature
- Concevoir le parc pour la population locale
- Aménager le parc pour la nature et pour la biodiversité



1.2 Protection de la biodiversité

Préoccupations :

- Protection de la biodiversité
- Introduction d'espèces nuisibles ou envahissantes
- Santé et développement des populations
- Déplacement et sécurité des populations

Pistes de solution :

- Élaborer un parc à partir d'une approche écosystémique
- Prévoir des aménagements qui visent à protéger et laisser prospérer la faune et la flore : créer une forêt nourricière pour la faune, des zones en friches, des aménagements pour attirer les papillons et les oiseaux, installer des nichoirs, concevoir des pentes douces et des hauts fonds dans les cours d'eau afin de permettre aux espèces de s'établir
- Introduire uniquement des plantes indigènes et avoir un plan de lutte contre les envahisseurs et les espèces nuisibles
- Prévoir un budget pour qu'un organisme ou des universités puissent faire le suivi des populations et s'assurer de la santé, du développement et du bien-être de la faune et de la flore
- Installer des passages fauniques pour permettre les déplacements des espèces à travers la falaise Saint-Jacques, le parc du MTQ et le parc-nature

1.3 Réseau vert

Préoccupations :

- Discontinuité entre les espaces verts
- Ceinture verte isolée
- Espace enclavée inaccessible

Pistes de solution :

- Penser le parc à partir de plusieurs échelles spatiales cohérentes entre elles
- Intégrer ce parc dans un réseau vert plus large à différentes échelles (provinciale, montréalaise et municipale) pour créer des grands corridors verts permettant les déplacements de la biodiversité à travers l'île et se rattachant à d'autres espaces naturels en banlieue et en région
- Connecter ce parc aux autres espaces verts autour pour créer des promenades vertes qui permettent les déplacements sécuritaires et agréables pour tou-te-s
- Créer un réseau vert qui relie le parc-nature, la falaise Saint-Jacques, plusieurs parcs dans NDG jusqu'au parc Meadowbrook et qui connecte au sud au parc Ignace-Bourget, au parc Angrignon jusqu'au parc des rapide à Lachine



- Bonifier les ruelles vertes pour permettre à ce grand réseau vert d’être aménagé dans les zones urbaines

La carte qui suit présente un tracé envisageable du réseau vert reliant les espaces verts entre eux :



1.4 Falaise Saint-Jacques

Préoccupations :

- Les aménagements dans la falaise Saint-Jacques
- Les dépôts sauvages dans la falaise
- Les points de vue prévus dans la falaise Saint-Jacques

Pistes de solution :

- Consulter la population avant de faire un plan d’aménagement de la falaise Saint-Jacques
- Sensibiliser les entreprises et industries à l’importance de la falaise et prévoir des sanctions sévères pour lutter contre les dépôts sauvages
- Nettoyer la falaise des déchets et utiliser la phytoremédiation pour décontaminer les sols pollués par les industries
- Conserver la falaise et la protéger : ne pas détruire une partie de la falaise pour faire un belvédère ou autre point de vue



2. Accessibilité et connectivité

Dans le cadre de la création d'un nouveau parc, l'accessibilité est un enjeu très important. C'est aussi une occasion unique de concevoir un parc novateur à partir d'une approche en transition.

2.1 Connectivité

Préoccupations :

- Enclavement du parc entre les zones industrielles des rues Saint-Jacques au nord et Saint-Patrick au sud, l'autoroute et l'échangeur
- Le peu d'accès au parc, seulement 3 accès (via Irwin, la dalle-parc et Notre-Dame)
- Projet de stationnement favorisant l'accès par automobile

Pistes de solution :

- Prévoir des budgets pour verdier les zones industrielles autour du parc et y implanter des aménagements sécuritaires : sur la rue Saint-Jacques, dans Notre-Dame-de-grâce (NDG) et aux alentours, ainsi que sur la rue Saint-Patrick et à proximité dans La Salle et Ville-Émard
- Créer des éco-parc industriels novateurs dans ces deux zones afin de rendre le parc attrayant et de faciliter son accessibilité
- Proposer plusieurs entrées et sorties pour accéder au parc, trois entrées ne suffisent pas
- Ne pas intégrer de stationnement au projet du parc. Le parc au pied de la falaise conçu par le MTQ comprend déjà des stationnements ; il n'est pas nécessaire d'en ajouter
- Concevoir le premier parc accessible seulement par transport actif ou collectif et prévoir un accès universel

2.2 Transport actif et accessibilité universelle

Préoccupations :

- Accessibilité sécuritaire au parc en transport actif et collectif
- Connexion avec les pistes cyclables et accès piétons déjà existants ou à venir
- Accessibilité universelle
- Accessibilité par transport en commun
- Cohabitation entre les familles, les cyclistes et les camions (sur Saint-Jacques, Notre-Dame et Saint-Patrick)

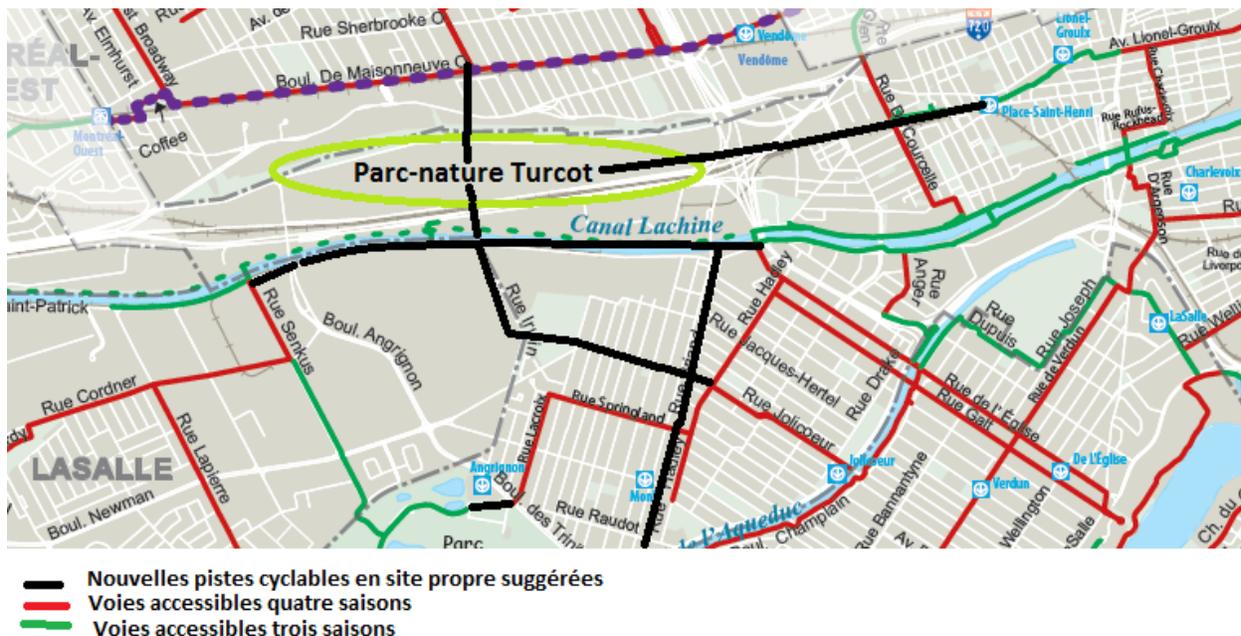
Pistes de solution :

- Aménager des pistes multifonctionnelles accessibles universellement (pour les familles, les personnes à mobilité réduite, etc.)



- Prévoir plusieurs accès en transport actif au parc pour qu'il soit accessible, sécuritaire et attrayant : pistes cyclables en site propre, trottoirs larges et ininterrompus, passages piétons sécuritaires et feux de circulation assez longs pour permettre à tou-te-s de traverser sécuritairement (minimum de 30 secondes pour traverser 2 voies de circulation et plus pour davantage de voies)
- Installer des feux de circulation où les piétons et cyclistes sont prioritaires en tout temps. Ne pas installer de feux de circulation qui ne laissent passer les piétons/cyclistes que sur appel
- Prévoir des sasses pour protéger les cyclistes des camions aux intersections
- Installer beaucoup de signalisation pour informer et sensibiliser les camionneurs
- Prolonger la piste cyclable en site propre, prévue par le plan de développement urbain économique et social (PDUES), sur la rue Notre-Dame jusqu'au parc
- Prévoir des pistes cyclables quatre saisons sur le nouveau réseau cyclable et réserver certaines pistes cyclables pour les damer et les rendre praticable pour les skieurs de fond qui se rendent des quartiers jusqu'au parc
- Aménager des pistes cyclables en site propre reliées aux pistes cyclables déjà existantes dans les quartiers (Notre-Dame de grâce, Saint-Henri, Ville-Émard, côte-saint-Paul, Lasalle) sur les rues: Notre-Dame (Saint-Henri); Irwin (Ville-Émard et Lasalle); Saint-Patrick (Lasalle, Ville-Émard et côte-saint-Paul); Monk (Ville-Émard et côte-saint-Paul); Cavendish (Notre-Dame de grâce); Saint Jacques (Notre-Dame de grâce); Pullman (Notre-Dame de grâce). Voir carte ci-dessous

La carte qui suit présente les liens cyclables manquants pour rendre le parc-nature accessible et sécuritaire aux résident-e-s des quartiers :





2.3 La Dalle-parc

Préoccupations :

- Accessibilité, transport actif et accessibilité universelle
- Sécurité
- Pollution
- Passages fauniques
- Signature harmonieuse de Montréal

Pistes de solution :

- Rendre la dalle-parc accessible en transport actif, aussi bien la marche que le vélo, et aménager la structure pour qu'elle soit universellement utilisable (poussettes, fauteuils roulants et transporteurs)
- Adoucir la pente pour la rendre accessible à tous
- Prévoir plusieurs accès à la dalle parc (escaliers et ascenseurs) tout au long de la structure pour la rendre sécuritaire et donner accès à tous les parcs
- Verdir autant que possible la dalle-parc pour mitiger la pollution et atténuer le bruit des autoroutes et du chemin de fer
- Aménager un passage vert qui permette à la faune de se déplacer d'un parc à l'autre via la dalle-parc de façon sécuritaire
- Faire un passage très vert qui relie le parc-nature, le parc du MTQ et la falaise Saint-Jacques de façon harmonieuse avec la nature
- Faire de la dalle-parc l'élément signature de Montréal à l'image du High line parc à New York, de la rivière de Cheonggyecheon à Séoul; utiliser la dalle-parc comme structure qui souligne l'entrée de Montréal, pour éviter de dépenser des coûts sur une deuxième structure

2.4 Transport collectif

Préoccupations :

- Accessibilité en transport en commun
- Faiblesse des réseaux d'autobus
- Arrêt d'autobus au centre de l'autoroute

Pistes de solution :

- Investir dans le transport en commun pour permettre aux résident-e-s des quartiers avoisinants le parc de s'y rendre en autobus
- Développer un réseau d'autobus dans toute l'île de Montréal afin de rendre le parc accessible à tou-te-s les montréalais-es



- Augmenter la fréquence des autobus
- Améliorer la fiabilité des autobus en implantant une voie réservée ou évaluer la faisabilité d'installer une voie de tramway sur Notre-Dame
- Installer des arrêts d'autobus sécuritaires sur l'autoroute, les rues Notre-Dame, Pullman, Saint-Jacques, Angrignon et Irwin

2.5 Sécurité

Préoccupations :

- Accès au parc en cas d'urgence
- Accident entre la faune et les usagers de la route

Pistes de solution :

- Installer plusieurs entrées à la dalle-parc pour permettre l'accès aux services d'urgence
- Aménager des passages sous l'autoroute et le chemin de fer afin de faciliter les déplacements à travers les parcs et éviter les accidents entre les animaux et les automobilistes
- Installer des feux de circulation, des panneaux de signalisation et des trottoirs larges pour assurer des déplacements sécuritaires

3. Externalités négatives

Préoccupations :

- Gentrification
- Zonage autour du parc
- Dépenses sur un monument soulignant l'entrée à Montréal

Pistes de solution :

- Prendre des mesures de mitigation pour éviter la gentrification des espaces autour du parc
- Garder un zonage d'emploi autour du parc et développer le résidentiel uniquement pour faire des logements 100% abordables
- Concentrer les énergies et ressources pour faire de la dalle-parc **l'élément phare** soulignant l'entrée à Montréal



Conclusion

La consultation pour le parc-nature Turcot est une excellente nouvelle pour les résident-e-s des quartiers avoisinants l'échangeur. Ce parc est considéré par la population comme une éponge qui pourra mitiger une partie de la pollution de l'échangeur et des autoroutes.

En résumé, l'aménagement de ce parc-nature devrait répondre aux trois enjeux principaux suivants : offrir une dense canopée et des activités pour les résident-e-s des quartiers avoisinants qui leur permettent d'établir un contact avec la nature et qui protègent la faune et la flore ; être accessible par la population locale et connecté de façon sécuritaire aux réseaux cyclables et piétons existants; éviter d'engendrer des externalités négatives et répondre aux besoins des résident-e-s locaux.

Références

Rapport 262 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de septembre 2009.

Rapport du GIEC 2018 : <http://www.ipcc.ch/report/sr15>