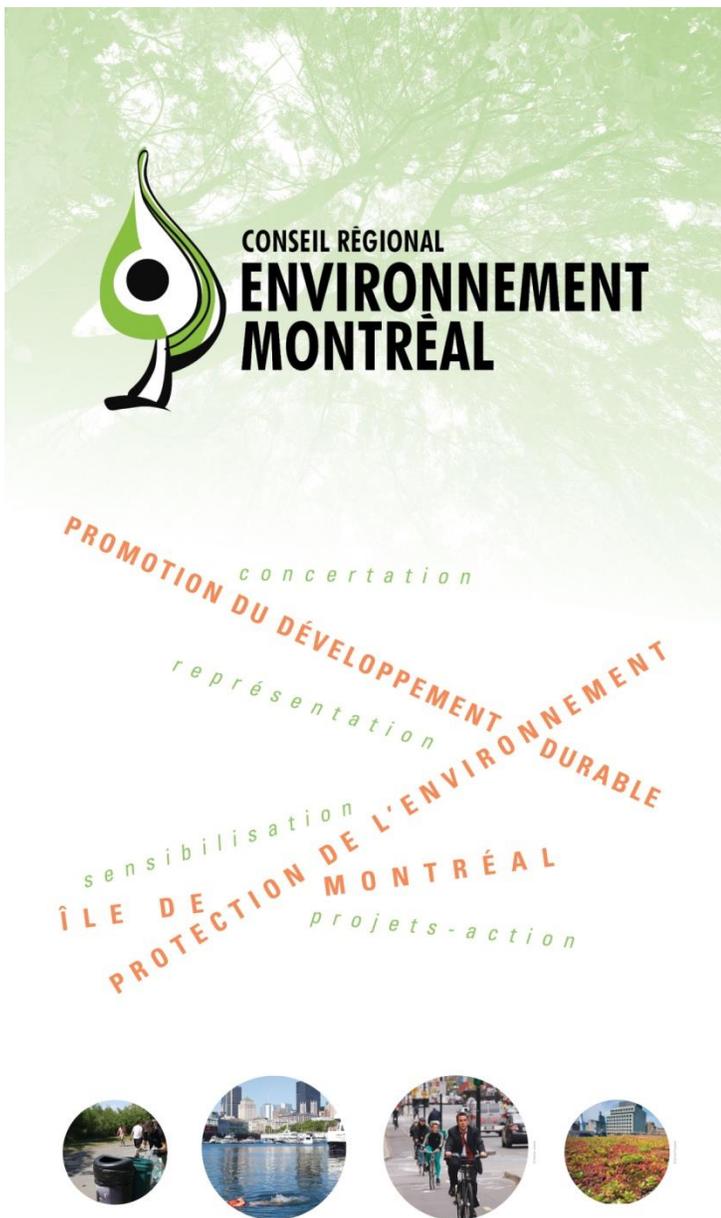


Mémoire



## Consultation publique sur l'avenir des quartiers avoisinant Turcot

Mai 2016

[cremtl.qc.ca](http://cremtl.qc.ca)



## Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300

Montréal (Qc) H2X 3V4

Tél. : 514-842-2890

Télec. : 514-842-6513

[info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)

[www.cremtl.qc.ca](http://www.cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

### Suivez-nous!



**Rédaction** : Emmanuel Rondia, Responsable des dossiers espaces verts et milieux naturels

## Présentation du CRE-Montréal

Depuis sa création en 1996, le CRE-Montréal, instance régionale en environnement, œuvre dans le domaine de la protection de l'environnement et de la promotion du développement durable sur l'île de Montréal, et plus largement au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Le CRE-Montréal agit pour faire progresser les dossiers environnementaux, sur de grandes thématiques, telles que les espaces verts et milieux naturels, les matières résiduelles, le transport ou encore l'eau et l'air, ainsi que sur des dossiers transversaux comme le développement durable, l'aménagement du territoire, les changements climatiques.

Fort de l'expertise de son équipe, de ses nombreux membres et partenaires, le CRE-Montréal travaille à l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies et de moyens pour faire avancer les dossiers environnementaux. Sont au cœur de ses actions : le suivi de l'actualité locale et régionale pour une vigilance soutenue quant à des prises de décisions ayant un impact majeur sur l'environnement et sur le développement durable, diffusion des prises de position du CRE-Montréal, formation d'alliances, renforcement de la voix des groupes locaux et partage d'expertise avec la communauté.

Convaincu de l'importance capitale de la mobilisation de tous pour atteindre des standards de qualité de milieux de vie dans la métropole, le CRE-Montréal est au cœur de nombreux lieux de réseautage et de partage de connaissances, membre de tables de discussion et comités consultatifs, et il entretient un lien soutenu avec un grand nombre d'organismes de la communauté montréalaise. Le CRE-Montréal s'est doté d'outils de communication pour faire rayonner les prises de position et les projets de l'organisme et de ses membres, comme le bulletin Envîle Express, Twitter et son site Internet.

Comme les 15 autres conseils régionaux de l'environnement répartis sur le territoire du Québec, le CRE-Montréal fait partie du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec.

## Le CRE-Montréal, un acteur impliqué dans le dossier de réfection de l'échangeur Turcot depuis 2010

Le CRE-Montréal se penche sur le dossier de l'échangeur Turcot depuis plusieurs années. En tant qu'organisme de concertation en environnement, il assure le suivi du dossier en étroite collaboration avec les acteurs locaux et régionaux afin de prendre en compte les réalités de chacun et de mener une réflexion élargie et multisectorielle.

En 2010, le CRE-Montréal se joint à une dizaine d'associations pour créer le **comité Vigilance Turcot**. La mission du comité est de s'assurer que le projet de réfection du complexe Turcot proposé par le ministère des Transports du Québec réponde aux objectifs de réduction de gaz à effet de serre (GES) de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, de réduction de la pollution atmosphérique et de réduction des volumes de circulation de la Ville de Montréal, ainsi que d'optimisation de l'aménagement urbain.

Durant plus de deux ans, le comité mène une série d'actions sur le terrain et des rencontres auprès des décideurs municipaux et provinciaux.

Fin 2015, alors que les travaux ont déjà débuté et alors que les échanges avec les groupes locaux et régionaux mettent en lumière des préoccupations communes, le CRE-Montréal met sur pied le **Comité Turcot vert et actif**. Le comité a pour objectif de s'assurer que le projet de réfection de l'échangeur Turcot donnera aux aménagements verts et bleus, ainsi qu'au transport actif, toute la place qu'ils méritent.

Le comité est convaincu que l'ampleur du projet (avec un budget de plus de 3,5 milliards de dollars) requiert des aménagements urbains d'égale envergure afin de faciliter la connexion entre les quartiers et d'améliorer l'accès aux espaces verts pour l'ensemble de la population.

Bien que les travaux vont se poursuivre jusqu'en 2020 et même au-delà avec la réfection de l'échangeur Saint-Pierre, c'est maintenant qu'il faut assurer de planifier les aménagements car après, il sera trop tard.

Piloté par le CRE-Montréal, le comité réunit à ce jour une dizaine d'organisations locales et régionales :

- Green Coalition Verte
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)
- Héritage Laurentien
- Les Amis du Parc Meadowbrook
- Mouvement Ceinture Verte
- Piétons Québec
- Prévention CDN-NDG/Éco-Quartier NDG
- Sauvons la falaise!

- Sierra Club Québec
- SH Initiatives urbaines
- The Association of Pedestrians and Cyclists of NDG / Association des piétons & cyclistes de NDG
- Vélo Québec

*Plus d'informations : <http://www.cremtl.qc.ca/realisation/comite-turcot-vert-actif>*

La démarche de consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) est une belle occasion de mettre la qualité de vie des citoyens au premier plan dans un secteur adjacent à l'échangeur Turcot. Cette démarche est d'autant plus importante que les citoyens subissent déjà quotidiennement les désagréments liés aux travaux entourant le réaménagement de l'échangeur Turcot.

Il faut donc dès maintenant réfléchir aux aménagements qui pourront atténuer les nuisances de l'autoroute tout en améliorant le milieu de vie et de travail afin de redonner à ce secteur une échelle humaine.

Le projet de réfection de l'échangeur, avec son budget de plus de 3,5 milliards de \$, ne peut se résumer à un ouvrage de génie civil qui consiste à déplacer des voies routières et ferroviaires. Il doit faire la part belle à la mobilité et à l'aménagement durables et contribuer à améliorer l'environnement direct des montréalais, en particulier des citoyens des quartiers avoisinant Turcot.

## Un dossier d'envergure métropolitaine

### Élargir le territoire d'analyse

Bien que les consultations concernent un territoire spécifique, le CRE-Montréal considère que la réflexion doit se faire à une échelle plus grande. Le dossier Turcot et l'ensemble des actions qui sont attachées est en effet un dossier d'ampleur métropolitaine. Les impacts sur la mobilité, sur la qualité de l'air, sur les aménagements verts dépassent le périmètre défini dans le cadre de cette consultation et ont (et auront) des répercussions sur l'ensemble de l'île-de-Montréal et même de la communauté métropolitaine de Montréal.

### Recommandation 1

**Mener la réflexion en prenant en compte un territoire plus large qui comprend la cour Turcot, la falaise Saint-Jacques, le canal Lachine ainsi que les quartiers entourant ces éléments clé.**

C'est en travaillant à cette échelle qu'il sera possible de créer un changement majeur tout en assurant la cohérence dans les interventions des différentes parties prenantes dans le dossier. À ce titre, le territoire visé par le PDUES joue un rôle important car il constitue la porte d'entrée par l'est et représente un lien privilégié vers et depuis le centre-ville de Montréal.

## Assurer une cohérence des démarches entourant le secteur

### Recommandation 2

**Assurer l'arrimage de la démarche du PDUES avec les autres démarches de consultation et de réflexion menés localement et régionalement : processus de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, révision du plan directeur du Canal Lachine.**

Cet arrimage ne pourra se faire que par un travail concerté entre les différents acteurs qu'ils soient locaux (arrondissements), régionaux (agglomération et CMM), provinciaux ou nationaux.

L'exemple de la décontamination des terrains illustre bien cet enjeu, en particulier dans la future Cour Turcot. La question se pose en effet de savoir qui va assumer les frais de la décontamination préalable à toute utilisation.

## Respecter des orientations définies dans les documents de planification

L'agglomération montréalaise s'est engagée dans son Schéma d'aménagement et de développement (SAD) à protéger 10 % de milieux naturels et la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) s'est donné l'objectif de protection de 17 % en zone terrestre dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

### Recommandation 3

**Baser les décisions et les choix d'aménagement sur les orientations et les objectifs définis dans les documents de planification que sont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.**

Entre autres, la revitalisation de certains secteurs doit se faire dans l'optique d'une densification incluant tous les critères de durabilité, favorisant notamment la reconstruction de la ville sur elle-même ainsi que la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

## Tisser un réseau actif et vert intra et inter-quartiers

Les liens entre et dans les quartiers sont des éléments clé qui vont conditionner la création du milieu de vie convivial et sécuritaire pour les citoyens. Cette connexion doit être à la fois établie au niveau des transports actifs (vélo et piéton) et de la biodiversité via la création de liens verts.

### Recommandation 4

**Déterminer dès maintenant les liens à créer et à consolider dans le territoire du PDUES et vers les pôles d'intérêt existants et en devenir du secteur Turcot (Cour Turcot, Falaise Saint-Jacques, Parc Angrignon).**

Plus spécifiquement, dans le territoire du PDUES, les liens doivent être consolidés afin de faciliter l'accès vers et entre les différents pôles d'intérêt que sont entre-autres le Centre Gadbois, le canal Lachine, le Centre universitaire McGill et la station de métro Place Saint-Henri.

À l'échelle plus large, les éléments incontournables du secteur Turcot à considérer sont :

### La cour Turcot

Bien que l'espace ne sera pas accessible avant la fin des travaux de l'échangeur Saint-Pierre (au-delà de 2020), c'est maintenant qu'il faut se pencher sur son futur usage et sur les liens à établir afin d'en assurer l'accessibilité.

L'espace de grande superficie qui va être libéré suite au déplacement des voies routières et ferroviaires a le potentiel de devenir un grand parc à relier avec d'autres espaces d'envergure que sont la falaise Saint-Jacques, le canal Lachine et le parc Angrignon.

### Recommandation 5

**Prévoir dès maintenant les infrastructures à aménager vers le nord et le sud afin de donner accès à ce futur grand parc aux citoyens du Sud-Ouest.**

### La falaise Saint-Jacques

La falaise présente des spécificités physiques qui font qu'elle doit être avant tout protégée et mise en valeur et cela dans le cadre de la réfection de l'échangeur Turcot. Des aménagements doivent être prévus en haut et en bas de falaise à la fois pour les citoyens et pour la biodiversité. C'est seulement par la création de liens que la falaise sera connectée aux citoyens.

La piste multifonctionnelle en bas de falaise prévue par le Ministère des transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports (MTMDET) fait partie de ces aménagements. Actuellement, selon les plans disponibles, l'accès à cette piste de 4 km ne peut se faire qu'à ses extrémités. Enclavé entre la falaise au nord et les voies ferroviaires et autoroutières au sud, cet espace doit devenir vraiment accessible. Il ne suffit pas de construire une piste multifonctionnelle, encore faut-il que les citoyens se l'approprient et souhaitent l'emprunter.

### La dalle-parc : lien nord-sud indispensable

Dans la version précédente du projet présentée par le MTMDET en 2010 et comme l'avait annoncé le ministre de l'époque, M. Sam Hamad, une dalle-parc était prévue afin d'assurer la traversée des voies et ainsi relier le canal Lachine.

La mise en place d'une telle infrastructure s'avère importante afin d'assurer la connexion Nord-Sud et passer outre cette véritable cicatrice urbaine que représentent les voies autoroutières et ferroviaires.

Cette dalle-parc est donc l'occasion de désenclaver certains secteurs et de donner un accès à des espaces verts pour des populations situées dans des secteurs très minéralisés.

### **Recommandation 6**

**Prévoir les liens piétons et cyclistes entre cette piste multifonctionnelle et le territoire du PDUES.**

#### **Des traverses sécuritaires et conviviales**

Dans la perspective d'assurer la connexion, les propriétaires des grandes infrastructures de transport routières et ferroviaires doivent agir comme des citoyens corporatifs responsables en contribuant à l'aménagement de traverses sécuritaires et conviviales.

Cela concerne autant les viaducs à sécuriser et embellir que les traverses de voies ferrées à multiplier. Une approche spécifique pour les interventions en milieu urbain doit être adoptée afin de prendre en compte la réalité et les contraintes de milieux densément peuplés.

### **Recommandation 7**

**Assurer l'aménagement de traverses des différentes bretelles de l'échangeur et des voies ferroviaires qui soient à la fois sécuritaires et conviviales pour les piétons et les cyclistes.**

#### **Une occasion d'innovation et d'exemplarité**

Adaptation aux changements climatiques, biodiversité en milieu urbain, mobilité active, les enjeux sont nombreux et diversifiés. Pour y répondre, les villes doivent modifier leurs pratiques et faire preuve d'innovation et de vision.

Le projet Turcot est une occasion pour Montréal de mener une transformation exemplaire de son territoire dans ce secteur.

Les solutions existent, il reste à les mettre en œuvre :

- Mesures d'apaisement de la circulation
- Gestion durable des eaux pluviales
- Phytoremédiation des sols contaminés
- Aménagements favorables à la biodiversité
- Gestion différenciée de la végétation

### **Recommandation 8**

**Que ce soit dans le cadre du PDUES ou plus largement dans l'ensemble des interventions à venir autour du projet, implanter des mesures d'aménagement durables qui pourront placer Montréal parmi les villes exemplaires.**

## Se donner les moyens de ses ambitions

La concrétisation de la vision qui va émerger des consultations ne pourra se faire qu'en ayant l'assurance d'un financement à la hauteur des défis.

### **Recommandation 9**

**Assurer un financement à la hauteur des enjeux et des défis pour une transformation durable du territoire.**

Pour cela, les différents paliers de gouvernement devront être mis à contribution afin que l'exercice ne se limite pas à des grandes orientations mais conduise à des actions majeures sur le terrain.

**En conclusion, nous avons, dans le cadre du projet de réfection de l'échangeur Turcot, l'occasion à la fois d'atténuer les importantes contraintes liées à cette infrastructure autoroutière située en plein cœur de la ville et d'apporter des améliorations notables pour le bénéfice de toute la population montréalaise. Il y a là aussi la capacité de participer concrètement à la création de la trame verte et bleue active du Grand-Montréal, où piétons et cyclistes auront la place qu'ils méritent.**