



**COUR TURCOT, FALAISE  
SAINT-JACQUES, PIED DE LA  
FALAISE ET DALLE-PARC :**

**QUATRE COMPOSANTES  
INDISSOCIABLES D'UN GRAND  
PARC-NATURE**

**MÉMOIRE DU CRE-MONTRÉAL**

PRÉSENTÉ À

**L'OFFICE DE CONSULTATION  
PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

LE

**15 NOVEMBRE 2018**





## 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  
Télé. : 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!



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>Mise en contexte</b>	<b>5</b>
L'aboutissement de nombreuses démarches de la société civile	5
Implication du CRE-Montréal et quelques dates importantes	5
<b>Une situation géographique particulière qui appelle à de grands principes</b>	<b>6</b>
Un réseau de transport majeur avec son lot d'impacts	6
Trois connectivités, à trois échelles	6
Un parc pour la population, en toute équité	7
Aménager un parc pour la Nature	7
Le phasage du projet : une opportunité à saisir	8
L'audace dans l'ADN du parc	8
<b>Recommandations</b>	<b>10</b>
1. Considérer la falaise St-Jacques, le pied de la falaise, la dalle-parc et le nouveau parc de la Cour Turcot comme les quatre composantes indissociables du nouveau parc-nature.	10
2. Assurer le financement de la réalisation de la dalle-parc, symbole de la mobilité active, par le Ministère des Transports du Québec pour en faire un projet ambitieux et un marqueur d'entrée de ville de renommée internationale.	10
3. Développer un réseau de mobilité durable autour de la dalle-parc pour assurer une meilleure connexion avec les quartiers limitrophes, par le réaménagement des voies locales et artérielles.	11
4. Intégrer les deux types d'expérience de la mobilité active, soit le transit et la promenade, dans l'axe nord-sud.	11
5. Faire de la dalle-parc un site multifonctionnel : en faire aussi un corridor de biodiversité.	12
6. Déployer une stratégie de protection et d'aménagement de la falaise.	12
7. Mettre sur pied une équipe de travail interdisciplinaire pour la conception d'un aménagement cohérent de l'ensemble des infrastructures.	13
8. Porter une attention particulière à l'aménagement des abords des autoroutes, pour améliorer l'expérience des usagers de la bande verte et réduire le stress sur les milieux naturels.	14
9. Faire un suivi régulier de la qualité de l'eau.	14
10. Dans le parc de la Cour Turcot, développer une offre d'activités cohérente avec le concept de parc-nature et l'évolution de l'écosystème au fil du temps.	14
11. Augmenter le nombre d'accès sécuritaires pour les piétons et les cyclistes aux différents milieux naturels de l'écoterritoire.	15
12. Assurer l'accessibilité au parc-nature par une panoplie d'options de transport durables et l'intermodalité.	16
13. Mettre sur pied un Comité de suivi du développement du parc-nature.	16
14. Soutenir les groupes locaux dans leur mission de veille et d'animation du parc-nature.	17
15. Convertir en écoparcs industriels les secteurs industriels inclus dans l'écoterritoire de la Falaise St-Jacques.	17
16. Développer un partenariat entre les Centres de gestion de déplacement (CGD) et les pôles d'emploi au sud de la Cour Turcot et dans les secteurs avoisinants, pour favoriser la mobilité durable des travailleurs.	18
17. Repenser le développement des TOD situés près de l'écoterritoire de la Falaise St-Jacques.	18



## INTRODUCTION

Nous accueillons avec beaucoup d'enthousiasme cette consultation qui marque le début d'une démarche visant la création d'un grand parc englobant la falaise Saint-Jacques, le pied de la falaise, la dalle-parc et la cour Turcot. Avec ce projet de société, nous avons une occasion unique d'améliorer le milieu de vie et de travail des populations avoisinantes mais aussi de doter la métropole d'un nouveau parc-nature unique en son genre. Les possibilités d'aménagement sont multiples, le territoire est immense et il reste tant à imaginer, ce qui laisse la place à l'innovation et à l'adoption de pratiques audacieuses.

Cette première étape récompense les efforts concertés de l'ensemble de la collectivité montréalaise afin d'améliorer un secteur qui en a bien besoin. De Mobilisation Turcot et du Comité de vigilance Turcot aux nombreuses actions pour le retour de la dalle-parc, une diversité d'organisations et de citoyenNEs se sont mobilisés au cours des dernières années afin de donner une place prépondérante à la nature, à la biodiversité, et aux transports actifs et collectifs dans les travaux de réfection de l'échangeur Turcot.

Nous considérons que ce projet de grand parc représente une formidable invitation à poursuivre cet élan et surtout à concrétiser des années de réflexion, de proposition et de rêves. La volonté du gouvernement du Québec, de la ville de Montréal et des arrondissements concernés d'aller de l'avant dans ce projet est à souligner. Bien entendu, la mise en œuvre des différentes facettes du projet va prendre plusieurs années et de l'argent. Il sera donc indispensable d'avoir une vision globale, un plan détaillé, un échéancier de réalisation et un budget assuré en conséquence. Différents paliers de gouvernement devront assurer leur part. Avec des travaux de plusieurs milliards de dollars pour l'échangeur, il apparaît normal que ce projet de grand parc incluant la dalle-parc soit à la hauteur de ce gigantesque chantier.



## MISE EN CONTEXTE

### L'aboutissement de nombreuses démarches de la société civile

Le CRE-Montréal est actif dans le dossier de l'échangeur Turcot depuis de nombreuses années. En tant qu'organisme de concertation en environnement et développement durable, nous avons assuré le suivi du dossier en étroite collaboration avec les acteurs locaux et régionaux afin de prendre en compte les diverses réalités et de mener une réflexion élargie et multisectorielle. C'est d'ailleurs l'approche qui a été adoptée pour la rédaction du présent mémoire, rédigé suite à des démarches de concertation avec nos partenaires.

### Implication du CRE-Montréal et quelques dates importantes

- En 2010, le CRE-Montréal se joint à une dizaine d'associations pour créer le **Comité Vigilance Turcot**. La mission du comité était 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, 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.
- Depuis 2016, les actions se multiplient afin en particulier d'obtenir le retour de la dalle-parc dans le projet Turcot :
  - [pétition](#) ayant récolté plus de 10 000 signatures;
  - manifestation;
  - [déclaration](#) signée par plus de 60 organisations de la société civile;
  - lettres et rencontres aux élus des différents paliers de gouvernement.
- En 2016, le CRE-Montréal dépose deux mémoires ([mai 2016](#) et [juin 2017](#)) dans le cadre des consultations sur le PDUES Quartiers avoisinants Turcot.
- Enfin, en 2018, l'annonce de la collaboration entre le MTQ et la Ville de Montréal pour la dalle-parc et de la création d'un parc dans la cour Turcot marque un tournant dans le dossier. En amont de la campagne électorale, nous demandons un engagement ferme de la Coalition Avenir Québec, Parti libéral du Québec, Parti Québécois et Québec Solidaire, de réaliser la dalle parc advenant leur élection, ce que nous avons obtenu.

Le temps est donc venu de passer à l'action et de se doter des moyens nécessaires pour assurer la concrétisation.



## UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE PARTICULIÈRE QUI APPELLE À DE GRANDS PRINCIPES

### Un réseau de transport majeur avec son lot d'impacts

Le projet de parc-nature dans la Cour Turcot se situe en plein cœur du plus grand chantier autoroutier actuel du Québec. L'échangeur Turcot accueille pas moins de 300 000 véhicules par jour, ce qui génère des impacts négatifs multiples en santé, en aménagement, en transport, en qualité de milieu de vie, que l'on parle notamment de pollution, de sécurité, du bruit, de l'effet de frontière et de la qualité paysagère.

À terme, le parc-nature sera bordé par l'autoroute 20, les voies ferrées du CN ainsi que de nombreuses artères dont les rues Notre-Dame Ouest, Saint-Patrick, Saint-Jacques et Pullman. L'enclavement du nouveau parc-nature soulève des enjeux d'accès et de sécurité, et par conséquent des enjeux de fréquentation et d'appropriation du lieu par les citoyens. Or, la question de l'accès n'est pas anodine, car ce parc revêt la plus grande importance pour les résidents des quartiers limitrophes qui, en plus d'être les premiers à subir (depuis longtemps et pour encore longtemps) les nuisances causées par les ouvrages autoroutiers, évoluent dans des milieux marqués par des taux de défavorisation matérielle et sociale élevés. Ces contraintes sans conteste importantes représentent donc autant d'occasions d'innover.

Cet enclavement n'est pas sans effets non plus sur la flore et la faune. La fragmentation du territoire, la pollution atmosphérique et la pollution des eaux de ruissellement sont autant de stress générés par les autoroutes et les échangeurs. Dans ce contexte, et à plus forte raison lorsqu'on sait que la falaise Saint-Jacques abrite une population de couleuvres brunes<sup>1</sup>, la protection des habitats et la connectivité écologique prennent la plus grande importance, et l'aménagement du parc de la Cour Turcot est appelé à jouer un rôle important à cet égard.

### Trois connectivités, à trois échelles

Ainsi, il devient évident que le nouveau parc de la Cour Turcot fait partie intégrante d'un tout écologique et social, et qu'il est indissociable ce milieu d'inscription. Sur la base de cette prémisse, on est appelé à concevoir le nouveau parc de la Cour Turcot comme un trait d'union, le maillon fort de différentes chaînes. En effet, les aménagements et les usages du nouveau parc permettraient d'établir et/ou consolider trois types de connexions qui sont mises au défi dans le secteur :

- un réseau de mobilité durable permettant de désenclaver les quartiers et facilitant les déplacements vers les pôles d'emploi;
- des liens d'échange communautaires et sociaux à l'échelle du grand Sud-Ouest;

---

<sup>1</sup> La couleuvre brune est une espèce de petite taille sensible à l'isolation de ses populations en raison de sa faible capacité à se déplacer sur de longues distances en peu de temps. Le besoin de connectivité écologique paraît alors plus évident pour cette espèce.



- une connectivité écologique.

Pour arriver à bien jauger les besoins en la matière et s'assurer d'imaginer les solutions les mieux adaptées au contexte, il nous semble essentiel d'étudier le projet de parc de la Cour Turcot en tenant compte de trois échelles spatiales :

- l'échelle du parc lui-même;
- l'échelle de l'écoterritoire (incluant la falaise Saint-Jacques, le pied de la falaise, la dalle-parc, les deux secteurs à vocation industrielle et les secteurs commerciaux au nord de la falaise);
- l'échelle des quartiers limitrophes (qui incluent notamment de grands espaces verts et réservoirs de biodiversité).

Cette perspective apporte de grandes opportunités et permet de dégager de grandes idées maîtresses - celles-là mêmes qui sous-tendent nos 17 recommandations.

### **Un parc pour la population, en toute équité**

Exemples d'innovation et marqueurs remarquables d'entrée de ville, le nouveau parc-nature et sa dalle-parc (la première dans la métropole) formeront un ensemble architectural d'envergure d'agglomération et même métropolitaine, voire internationale. Plus encore, ces nouveaux aménagements incarneront l'engagement de Montréal envers une vision de développement durable et de résilience. Au-delà du symbole, ces infrastructures et espaces verts profiteront à l'ensemble de la population de l'île : facilement accessibles en transport collectif et actif, les aménagements essentiellement naturels permettront de dispenser de précieux services écologiques (purification de l'air, apaisement sonore, rafraîchissement du climat local, gestion des eaux de ruissellement, dépollution, contact avec la nature comme facteur favorable à la santé physique et mentale, etc) à l'interface de plusieurs quartiers.

Subissant directement les effets négatifs de l'échangeur Turcot et des travaux de réfection, les populations riveraines espèrent beaucoup de ce projet. Heureusement pour elles, la dalle-parc et les sentiers du nouveau parc-nature pourront être conçus comme les maillons qui manquent présentement dans le grand Sud-Ouest et qui permettraient de relier le quartier Notre-Dame-de-Grâce aux quartiers et pôles d'emploi plus au sud. À cet égard, il sera important d'intégrer ces citoyens dans les réflexions quant à la conception du parc, au-delà du présent exercice de consultation publique.

### **Aménager un parc pour la Nature**

La nature doit occuper une place prépondérante dans le parc, ce qui semble bien normal dans un territoire déjà fortement minéralisé et dans un contexte de déficit d'espace vert sur l'île, constaté aujourd'hui et qui pourrait s'exacerber encore plus demain avec une démographie en croissance. Ainsi, le ratio de 75 % d'espaces naturels exigé pour un parc-nature doit être compris dans ce cas-ci comme un minimum; une belle occasion de poser un geste conséquent pour la biodiversité. Les aménagements devront par ailleurs tenir



compte des besoins des espèces les plus vulnérables qu'on retrouve dans l'écoterritoire, notamment la couleuvre brune (*Storeria dekayi*) de la falaise Saint-Jacques, une espèce inscrite sur la liste provinciale des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Les friches herbacées et arbustives constituent l'habitat de prédilection de cette espèce<sup>2</sup>.

En lien avec les trois échelles de réflexion du projet, les aménagements du parc de la Cour Turcot représentent un chaînon important dans l'amélioration de la connectivité écologique avec les réservoirs de biodiversité que sont le parc Angrignon, l'écoterritoire des Rapides de Lachine, le mont Royal, et le golf Meadowbrook.

### **Le phasage du projet : une opportunité à saisir**

Le parc-nature est à créer de toute pièce et il ne se fera pas du jour au lendemain. On peut penser à saisir cette opportunité pour appliquer un processus de création itératif impliquant la société civile et la population. De telles méthodes auraient pour effet d'arrimer l'aménagement et les usages du parc aux besoins sociétaux, tout en favorisant son appropriation. Cela peut donner des résultats inattendus et intéressants, il est donc important de garder une approche flexible.

Le corollaire de l'idée de phasage est celle du suivi, de l'amont à l'aval. Ainsi, il sera intéressant que toutes les parties prenantes à la création du parc et à sa gestion se donnent les moyens d'en faire un suivi complet et régulier, de manière à demeurer constamment en phase avec la vision première et les besoins exprimés, cela non seulement pour la partie aménagement mais aussi de gestion du parc.

L'écosystème du parc-nature sera lui aussi en évolution constante pour les prochaines décennies. Il sera important d'y exercer un suivi régulier, notamment sur la qualité des eaux, la composition floristique, les espèces exotiques envahissantes, etc.

### **L'audace dans l'ADN du parc**

Le nouveau parc de la Cour Turcot et la dalle-parc constitueront des marqueurs paysagers forts directement à l'entrée de la ville. De plus, ce parc sera le seul parc-nature dont l'écosystème est à créer et à être enclavé dans un important ouvrage autoroutier. Les contrastes inhérents au site (calme/effervescence, lien/frontière, etc.) devraient faire de ce lieu une destination de choix, offrant une expérience unique de l'écologie urbaine. La qualité des aménagements contribuera non seulement à l'amélioration des milieux de vie, mais aussi à la renommée de Montréal comme ville de design UNESCO.

---

<sup>2</sup> La falaise Saint-Jacques, grâce aux petites poches de milieux ouverts encore présentes, au fait qu'elle offre une longue lisière (milieu de transition) et qu'elle est orientée au sud donc plus de soleil, a permis de maintenir la population de couleuvres brunes. Mais, dans les faits, cette espèce ne vit que de façon passagère ou saisonnière en forêt. Ses habitats vitaux sont définitivement les friches.





**Notre lecture du territoire et ces idées-maîtresses ont été nourries par l'expérience et les connaissances de plusieurs organisations partenaires locales et pan-montréalaises. Elles nous permettent d'envisager la falaise St-Jacques, du pied de la falaise, de la Cour Turcot et de la dalle-parc comme un rendez-vous avec la beauté, l'audace, l'innovation et bien sûr l'aménagement et la mobilité durables. Nos 17 recommandations constituent autant d'opportunités pour une meilleure intégration des infrastructures de transport et la création d'un futur patrimoine collectif. Une grande richesse qui profitera à la qualité des milieux de vie, à la création de valeur et à l'attractivité de la métropole tant pour le(la) citoyenNE, l'entreprise et le touriste. Tous les investissements qui y sont attachés contribueront à faire de Montréal une métropole plus résiliente et plus durable, des principes mis de l'avant par les instances municipales.**

**Nous considérons cette étape de consultation comme le premier jalon de collaboration de toutes les parties prenantes à la réalisation de ce grand projet de société.**

**Voici le détail de nos recommandations.**



## RECOMMANDATIONS

- 1. Considérer la falaise St-Jacques, le pied de la falaise, la dalle-parc et le nouveau parc de la Cour Turcot comme les quatre composantes indissociables du nouveau parc-nature.**

Grâce à la construction de la dalle-parc, un lien de mobilité durable et une connexion écologique seront établis entre ces quatre unités paysagères qui, dès lors, formeront un tout indissociable, tant en regard de l'expérience des visiteurs que de l'écologie. Plus qu'un lien fonctionnel, la dalle-parc est une réelle composante paysagère et, traitée ainsi, elle pourra garantir la continuité de l'expérience entre la falaise et le nouveau parc de la Cour Turcot. Au plan écologique, l'écosystème existant (celui de la falaise), l'écosystème à créer (le parc de la Cour Turcot) et le corridor écologique qui les unira (la dalle-parc) sont à considérer comme un tout. Biodiversité, connectivité écologique, lutte aux espèces invasives, gestion écologique, protection de la couleuvre brune, suivi sur la qualité des eaux... voilà autant de sujets d'analyse et de volets d'action qui devront être abordés du point de vue de la dynamique d'ensemble. Ainsi, l'aménagement et la gestion des quatre unités paysagères ont tout intérêt à être harmonisés et à relever d'une même autorité.

- 2. Assurer le financement de la réalisation de la dalle-parc, symbole de la mobilité active, par le Ministère des Transports du Québec pour en faire un projet ambitieux et un marqueur d'entrée de ville de renommée internationale.**

Voici un geste attendu par la population montréalaise qui doit être considéré par le Ministère des Transports du Québec comme une occasion de prouver concrètement d'une part leur compréhension de la fracture urbaine que la présence de leur infrastructure dans le secteur induit, et d'autre part leur volonté de participer au désenclavement des quartiers habités et de la mobilité durable montréalaise.

La qualité architecturale et les dimensions de la dalle-parc apporteront innovation et beauté sur ce territoire aujourd'hui essentiellement fonctionnel. Montréal est reconnue comme une ville UNESCO de design. La dalle-parc doit faire honneur à ce statut. Montréal a l'occasion de se doter d'une infrastructure urbaine qui contribuera à la renommée de la métropole à l'international, et par-là même du gouvernement du Québec. La créativité et la beauté doivent donc être au rendez-vous : avec toutes les idées innovantes émises jusqu'ici, l'expertise montréalaise en aménagement, génie et design, avec les exemples internationaux inspirants, nous avons collectivement tout en main pour concevoir un ouvrage à la fois fonctionnel, esthétique et durable.

Pour obtenir les résultats escomptés, nous avons besoins de moyens à la hauteur de nos ambitions et suffisants pour répondre aux objectifs et orientations des différents paliers de gouvernement en termes d'adaptation aux changements climatiques, de protection



de la biodiversité et de mobilité durable. Dans cette perspective, il va de soi que le gouvernement provincial doit être le porteur d'une telle infrastructure.

Le CN, de par son emprise dans le secteur concerné, trouverait là une belle occasion aussi de poser un geste majeur en faveur de la métropole québécoise, en apportant sa contribution financière à la dalle-parc.

### **3. Développer un réseau de mobilité durable autour de la dalle-parc pour assurer une meilleure connexion avec les quartiers limitrophes, par le réaménagement des voies locales et artérielles.**

La dalle-parc permettra enfin aux résidents des quartiers limitrophes d'enjamber les obstacles qui nuisent à leur mobilité dans le « grand Sud-Ouest » et de relier Notre-Dame-de-Grâce aux quartiers situés plus au sud. Pour cela, la dalle-parc doit s'inscrire dans un corridor de mobilité active vert incluant des connexions avec le Canal-de-Lachine et le réseau de voies locales. Des liens sont également à poursuivre avec le [Lien fédérateur](#) proposé dans le PDUES et les [Parcours verts et actifs](#) du Regroupement des Éco-quartiers.

Ce projet invite donc à bonifier l'aménagement des artères entourant et donnant accès à l'écoterritoire afin d'en faire des axes plus accueillants pour les personnes se déplaçant à pied ou à vélo. Les axes est-ouest Saint-Patrick, Saint-Jacques, Notre-Dame Ouest, ainsi que les voies nord-sud Cavendish et Irwin, sont tous des axes à hauts volumes de circulation qui gagneraient à être apaisés. Une telle vision élargie de la mobilité contribuerait à améliorer la qualité des milieux de vie concernés.

### **4. Intégrer les deux types d'expérience de la mobilité active, soit le transit et la promenade, dans l'axe nord-sud.**

L'axe de mobilité nord-sud devra pouvoir soutenir deux expériences distinctes de la mobilité active : l'expérience de la mobilité de transit (c'est-à-dire la recherche du temps de déplacement le plus court possible entre le haut de la falaise et les quartiers au sud de la Cour Turcot) et l'expérience de la promenade (la recherche d'une expérience esthétique et sensorielle dans le parc-nature). Ce double objectif devrait guider la forme à donner à la dalle-parc : on pourrait y retrouver une voie axée sur le transit et un parcours plus contemplatif, pouvant accommoder les cyclistes comme les piétons.

Si l'on décidait de n'offrir qu'un seul parcours, il faudrait néanmoins penser à des aménagements clairs pour assurer la bonne cohabitation et la sécurité de tous les types d'utilisateurs de l'infrastructure.

Dans le parc de la Cour Turcot, entre la limite sud du parc et la dalle-parc, il faudra composer avec une pente de 5 à 6 %. Pour que le corridor de mobilité soit utilisé et



utilisable par le plus grand nombre, l'aménagement de méandres sera peut-être nécessaire dans la montée du sud vers la dalle-parc.

## **5. Faire de la dalle-parc un site multifonctionnel : en faire aussi un corridor de biodiversité.**

En premier lieu, la dalle-parc jouera un rôle central en termes de mobilité douce et de lien interquartier. Ce qui représente aujourd'hui un obstacle de taille dans l'axe nord-sud, voies autoroutières et voies ferrées, deviendra un symbole fort d'alliance entre le déplacement facilité, la promenabilité et la nature. Avec les parcs de part et d'autre, elle gagnera alors à être conçue pour répondre aussi au besoin de connexion naturelle à travers un territoire fragmenté. Ainsi que le suggère l'expression « dalle-parc », la nouvelle infrastructure pourrait être conçue et aménagée de sorte qu'un réel milieu naturel s'y déploie, de son point d'ancrage à la falaise Saint-Jacques jusqu'à son point d'ancrage dans le parc de la Cour Turcot. Plus qu'une bande verte à valeur paysagère, nous pensons à un véritable espace naturel, diversifié et complexe (présence de sol organique et des strates végétales herbacée, arbustive et arborescente). Aménagée de manière à répondre aux besoins d'alimentation et d'habitat d'espèces diversifiées, notamment de la couleuvre brune, cet écosystème serait graduellement conquis par la faune, ce qui aurait pour effet de favoriser les contacts et les échanges entre les populations animales de la falaise et de la Cour Turcot. À cet égard, les exemples du *Green Bridge* (Londres), de la *High Line* (New-York) et du *Land Bridge* (Vancouver), ainsi que le concept de « *wildlife overpass* » peuvent servir d'inspiration (voir notre [Fiche de projets inspirants](#)).

Constituant le lien physique, symbolique et paysager entre un écosystème en formation (le nouveau parc-nature) et un écosystème existant (la falaise), la dalle-parc pourrait être un symbole d'innovation. Imaginons qu'au point d'ancrage de la dalle-parc dans la Cour Turcot se trouve un bâtiment, qui jouerait simultanément les rôles de pavillon de services du nouveau parc de la Cour Turcot et de centre d'interprétation de la nature, voire de centre de recherche sur la création d'écosystèmes urbains. Ce lieu facilement accessible en transport collectif et actif pourrait être aménagé de manière à pouvoir accueillir des groupes scolaires, et pourrait opérer en synergie avec l'Université Concordia dont le campus Loyola se trouve tout près, les RUI et d'autres organisations et institutions qui seraient parties prenantes de la création du nouveau parc-nature.

## **6. Déployer une stratégie de protection et d'aménagement de la falaise.**

L'aménagement du parc dans la Cour Turcot et de la dalle-parc ne seront pas sans effets sur la falaise St-Jacques : les visiteurs en provenance du nord et de la station de métro Vendôme seront appelés à arpenter les sentiers de la falaise pour accéder à la dalle-parc puis au parc de la Cour Turcot. Incidemment, la fréquentation du nouveau parc de la Cour



Turcot aura sans doute un effet sur la fréquentation de la falaise. Dans ces circonstances, il apparaît important de penser dès maintenant à adapter la stratégie de protection et d'aménagement de la falaise, laquelle devrait minimalement comprendre ces six volets :

- Sensibiliser et impliquer les propriétaires riverains en haut de falaise sur la rue St-Jacques, afin de créer un sentiment d'appartenance à cet espace vert.
- Sensibiliser la population à la fragilité des lieux et donc aux bons comportements pour assurer leur préservation.
- Poursuivre les efforts de stabilisation des sols de la falaise.
- Appliquer les principes et recommandations contenues dans le Plan de conservation de la couleuvre brune au Québec<sup>3</sup>.
- Créer un sentier formel et bien balisé, tant pour des raisons écologiques que de sécurité.
- Aménager des percées visuelles, notamment au parc Terry Fox, d'où la vue sur le parc de la Cour Turcot sera imprenable. L'aménagement de points de vue formels pourrait contribuer à réduire la formation de sentiers informels par les promeneurs en quête d'ouvertures. Cela permettra aussi de mettre à l'honneur la topographie particulière des lieux ; un dénivelé important que seul le mont Royal offre.

## **7. Mettre sur pied une équipe de travail interdisciplinaire pour la conception d'un aménagement cohérent de l'ensemble des infrastructures.**

Le nouveau parc de la Cour Turcot est une occasion privilégiée de créer un écosystème de toute pièce. Ceci dit, il est essentiel de penser son aménagement en relation avec les autres milieux naturels connexes : la falaise, le pied de la falaise et la dalle-parc. Pour ce faire, il est essentiel que des biologistes de diverses spécialités (faune, flore, écologie du paysage) collaborent étroitement avec des architectes paysagers, des urbanistes, des ingénieurs et des spécialistes en mobilité douce, dès la conception du plan d'aménagement, pour s'assurer que le nouveau parc-nature contribue efficacement à enrichir la biodiversité, augmente la connectivité écologique et offre une expérience unique pour les déplacements à pied et à vélo.

Notons qu'à l'heure actuelle il est prévu d'aménager un long plan d'eau longiligne (étang permanent, chenal et fossé) dans la bande verte au pied de la falaise, avec quelques ponceaux dans la portion centrale et la portion Est pour permettre aux couleuvres et autres petits animaux de le traverser. Cette bande sera aussi parcourue par un chemin multifonctionnel qui offrira promenades et déplacements actifs Est-Ouest. Or, l'objectif d'améliorer la connectivité écologique entre toutes les composantes naturelles du grand parc-nature est une invitation à rechercher les meilleures façons de favoriser la mobilité de ces petits animaux entre la falaise et la Cour Turcot, notamment par un aménagement

---

<sup>3</sup> Bourgeois, P.-A. B., Rouleau, S., et P. Lamarre. 2018. *Plan de conservation de la couleuvre brune (Storeria dekayi) au Québec*. Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent. Sainte-Anne de Bellevue, Québec. 81 p + annexe.



de la dalle-parc conçu à cet égard (voir Recommandation 5). Voilà un exemple d'enjeu qui pourrait retenir l'attention d'une équipe interdisciplinaire.

**8. Porter une attention particulière à l'aménagement des abords des autoroutes, pour améliorer l'expérience des usagers de la bande verte et réduire le stress sur les milieux naturels.**

La bande verte du pied de la falaise joue un rôle écologique important dans l'ensemble des nouveaux aménagements, car elle constitue une zone tampon entre la falaise et les autoroutes. Du côté sud des autoroutes, les buttes du nouveau parc de la Cour Turcot formeront elles aussi une sorte de rempart contre la pollution chimique et sonore. Par ailleurs, chacune de ces composantes contribuera à forger un paysage d'entrée de ville remarquable pour les usagers de l'autoroute et un lieu de promenade de qualité pour les usagers du parc. On comprend donc l'importance d'accorder une attention particulière aux aménagements des abords des autoroutes, pour qu'ils concilient les considérations paysagères et environnementales.

Le choix des essences et les patterns de plantations des végétaux devraient tenir compte des embruns émanant des autoroutes, des eaux de ruissellement polluées et du bruit. Le CRE-Montréal, en collaboration avec le MTQ et l'UQAM, a récemment conçu un *Guide d'aménagement des abords des autoroutes et voies ferrées*, qui présente des principes d'aménagement tout à fait adaptés au cas qui nous occupe.

**9. Faire un suivi régulier de la qualité de l'eau.**

L'aménagement du parc de la Cour Turcot et celui de la bande verte au pied de la falaise accordent une place de choix à l'eau : lac, étang, chenal, fossé... C'est une excellente nouvelle pour les résidents des quartiers limitrophes et pour la biodiversité. Ceci dit, la proximité des autoroutes et des échangeurs commandent un suivi régulier de la qualité de l'eau dans tous ces plans et cours d'eau, incluant les noues. Ceci permettra de s'assurer que les aménagements phytotechnologiques (noues, fossés) remplissent adéquatement leur fonction de filtration, et que les plans d'eau qui seront fréquentés par les gens et par la faune soient exempts de pollution.

**10. Dans le parc de la Cour Turcot, développer une offre d'activités cohérente avec le concept de parc-nature et l'évolution de l'écosystème au fil du temps.**

L'offre d'activités des parcs-nature doit être orientée vers l'éducation à l'environnement et le loisir de plein air, en adéquation avec leur mission de conservation et de mise en valeur des milieux naturels. Nous recommandons donc, dans le cas du parc de la Cour Turcot, des aménagements les plus naturels possible, sans terrains de sport ni grandes surfaces asphaltées, pour laisser le plus de place à la nature.



Le lieu sera propice à des activités environnementales (interprétation, observation), culturelles et communautaires non intensives (pique-niques, rassemblements d'organismes communautaires, fêtes de quartier, etc.). Certaines activités sportives pourraient également s'y tenir sur sentiers balisés (vélo, ski de fond), dans la mesure où elles respecteraient les milieux naturels. Le vélo de montagne pourrait être pratiqué sur le versant nord des buttes qui pourront être aménagées en conséquence à la limite nord du parc-nature<sup>4</sup>. En revanche, il est important de spécifier que la falaise elle-même nous apparaît inadéquate pour le vélo de montagne, compte tenu de sa fragilité et des objectifs de protection énumérés à la Recommandation 7.

La transformation de l'écosystème du parc de la Cour Turcot invite également à concevoir une offre d'activités évolutive. Par exemple, lorsque le lieu accueillera une population d'oiseaux diversifiée, un club d'ornithologie pourrait être formé.

Enfin, faire appel à des méthodes participatives innovantes inspirées de l'expérience du Champ des Possibles, dans le Mile-End, nous semble une bonne façon de susciter la mobilisation citoyenne dès les premières étapes de vie du parc, de nourrir le sentiment d'appartenance au parc, et de s'assurer de faire évoluer l'offre d'activités tout en demeurant en phase avec les besoins de la population.

## **11. Augmenter le nombre d'accès sécuritaires pour les piétons et les cyclistes aux différents milieux naturels de l'écoterritoire.**

Selon les plans inclus dans les documents disponibles sur le site de l'OCPM, les points d'accès prévus sont (dans le sens horaire) :

- du côté nord de la falaise, sur la rue St-Jacques, dans le prolongement de l'avenue Benny, l'accès au sentier de la falaise et, de là, à la dalle-parc;
- à l'extrémité est de la bande verte du pied de la falaise, là où le sentier multiusage se raccorde à Pullman;
- au sud du parc de la Cour Turcot, le ponceau de la rue St-Patrick tout près de la Grue Lasalle-Coke qui permet d'enjamber le Canal Lachine, et, dans le prolongement de ce ponceau, la traverse de la rue Notre-Dame Est;
- le pôle d'accès à l'extrémité ouest de la bande verte au pied de la falaise.

Ce nombre d'accès nous semble insuffisant, tant pour des raisons d'accessibilité que de sécurité (réduction des zones de cul-de-sac dans le parc, augmentation du nombre de sorties d'urgence ou de points d'accès des secours, etc.). Voici quatre autres points où nous pensons que des accès sécurisés sont requis :

- un sentier piétonnier devrait relier le parc Georges-Saint-Pierre au bas de la falaise;

---

<sup>4</sup> Cette idée fait parfaitement écho à l'étude que Vélo Québec a menée l'année dernière pour identifier des sites autres que le mont Royal pour pratiquer le vélo de montagne à Montréal; le nouveau parc-nature Turcot figurait parmi ces sites propices, susceptibles de réduire la pression sur le mont Royal.



- à l'intersection de Pullman et Notre-Dame Est, le plan semble montrer un accès au nouveau parc de la Cour Turcot, mais ce n'est pas clair; il faudra s'assurer qu'il y ait un accès à cet endroit et qu'il soit sécurisé;
- à environ 500 mètres à l'ouest de la Grue Lasalle-Coke, le plan montre une voie traversant le parc de la Cour Turcot dans l'axe nord-sud; s'il était bien aménagé, cet axe pourrait constituer un point d'entrée au parc pour piétons et cyclistes;
- enfin, il est primordial de penser à relier par des escaliers ou un ascenseur la bande verte du pied de la falaise à la dalle-parc.

## **12. Assurer l'accessibilité au parc-nature par une panoplie d'options de transport durables et l'intermodalité.**

Le nouveau parc-nature et sa très médiatisée dalle-parc auront sans doute un effet attractif bien au-delà du sud-ouest de l'île. Les gens voudront atteindre cette destination depuis d'autres quartiers. Nous recommandons de miser sur le transport en commun et l'intermodalité pour mousser l'accessibilité au parc-nature pour tous les habitants de l'île de Montréal.

Selon les plans présentés, la dalle-parc se trouvera relativement près (2 km) de la station de métro Vendôme, une distance pouvant être franchie en 8 minutes à vélo. Si l'accès était plutôt aménagé dans le prolongement de l'avenue Oxford ou de l'avenue Harvard, entre le parc Georges-Saint-Pierre et le parc Terry-Fox, cette distance serait réduite à 1,2 km et le temps de transport à vélo réduit à 5 minutes. Le service d'autobus permet lui aussi de franchir ces distances rapidement. Au sud de la Cour Turcot, l'accès pourra se faire depuis les stations de métro Angrignon et Monk, en autant que des liens cyclables soient développés vers le parc. La ligne d'autobus 37, en provenance de la station de métro Jolicoeur, et le Lien vert et actif Jogues (parcours vert et actif du REQ) sont d'autres options à considérer. Le principe d'intermodalité invite également à prévoir l'emplacement de stations BIXI aux divers points d'entrée/sortie du parc de la Cour Turcot, le long de la falaise et à la dalle-parc. En complément, on pourrait déjà penser à développer un service de navettes reliant les points centraux des quartiers Notre-Dame-de-Grâce, St-Henri et St-Pierre à la dalle-parc et aux points d'entrée sud du parc-nature.

## **13. Mettre sur pied un Comité de suivi du développement du parc-nature.**

Nous recommandons de mettre sur pied dès maintenant un **Comité de suivi**, composé de représentants de la société civile (groupes locaux et régionaux), de municipalités (Services de la Ville de Montréal, arrondissements), de paliers de gouvernement (MTQ, Parcs Canada) et d'organisations directement concernées par le projet (entreprises voisines).

Le rôle du comité sera d'alimenter la réflexion dans la planification des aménagements et de la gestion du parc, de favoriser le partage d'information entre les différents acteurs





concernés par le projet, d'assurer un suivi dans l'avancement des projets tout en assurant une cohérence des interventions proposées avec la vision qui va se dégager des consultations.

Le rôle du comité sera amené à évoluer au fil des années, pour devenir, lorsque les grandes phases d'aménagement seront terminées, un espace d'échanges et de partage d'informations entre les différents partenaires, un lieu de discussion sur les projets touchant le site.

#### **14. Soutenir les groupes locaux dans leur mission de veille et d'animation du parc-nature.**

Plusieurs groupes communautaires sont impliqués depuis maintenant 20 ans dans le dossier de l'échangeur Turcot et de la dalle-parc. Les citoyens prenant part la vie de ces groupes ont joué un rôle de premier plan dans l'obtention de la construction et l'idéation, et pourront continuer de jouer un rôle tout aussi important dans le suivi du développement du parc-nature et de la dalle-parc, puis d'animation de ces lieux quand ils seront bâtis. Nous recommandons de reconnaître l'importance et de soutenir ce travail de mobilisation citoyenne à travers un financement particulier.

#### **15. Convertir en éco-parcs industriels les secteurs industriels inclus dans l'écoterritoire de la Falaise St-Jacques.**

L'écoterritoire de la Falaise St-Jacques comprend deux secteurs à vocation industrielle (voir figure 1). La création du nouveau parc de la Cour Turcot, l'achalandage qu'il générera et le réseau de mobilité durable qu'il contribuera à consolider, commandent selon nous une requalification de ces deux secteurs industriels, inspirée du concept d'« éco-parc industriel ».

Ainsi, les entreprises établies dans l'écoterritoire de la Falaise St-Jacques adopteraient des pratiques rattachées à une charte, comme dans l'éco-parc industriel de St-Bruno, qui intégrerait notamment des principes d'aménagement relatifs à la connectivité écologique et à la mobilité durable, ainsi qu'à un cahier des charges inspiré de celui en vigueur à l'éco-parc de Victoriaville<sup>5</sup>. Entre autres mesures concrètes, les entreprises pourraient par

---

<sup>5</sup> La Ville de St-Bruno définit un éco-parc industriel comme « une zone d'activité économique dont la conception tend vers un fonctionnement en écosystème (recyclage des déchets de l'entreprise implantée comme ressources pour elle-même et les autres, récupération des eaux de ruissellement, production d'énergie, etc.); dont les dessertes sont marquées par une recherche de multimodalité; et dont la conception et la réalisation répondent à des critères de haute qualité environnementale et de polyvalence d'usages. » À Victoriaville, on demande aux entreprises intéressées à s'implanter dans l'éco-parc de s'engager dans une démarche de développement durable et de se conformer à des exigences relatives aux pratiques d'affaires, à l'aménagement paysager, à l'environnement et à l'architecture, inscrites dans un cahier des charges. On offre aussi une démarche d'accompagnement des entreprises dans leur transition vers des pratiques durables.



exemple mettre en partage leurs stationnements, à la fois pour encourager le covoiturage et la mobilité active, et pour réduire la superficie des surfaces minéralisées au profit d'espaces verts et de corridors écologiques. Les stationnements restants seraient être aménagés suivant les principes de l'[Attestation Stationnement écoresponsable](#), développée par le CRE-Montréal. Notons que ce dernier point devrait s'appliquer tout autant aux propriétaires de stationnement du secteur St-Jacques, au nord et à l'ouest de la falaise.

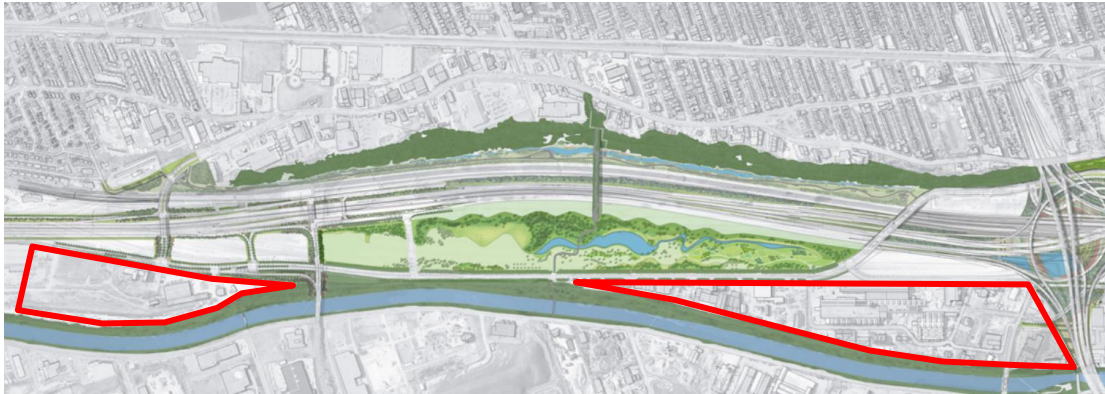


Figure 1. Emplacement des secteurs industriels compris dans l'écoterritoire de la Falaise St-Jacques

**16. Développer un partenariat entre les Centres de gestion de déplacement (CGD) et les pôles d'emploi au sud de la Cour Turcot et dans les secteurs avoisinants, pour favoriser la mobilité durable des travailleurs.**

Rappelons que de nombreux pôles d'emploi peuvent voir leur accès facilité par la mise en place de la dalle-parc et d'un réseau connexe de mobilité au sud de la Cour Turcot (pôles d'emploi de la Cour Turcot, Cabot, Ville Saint-Laurent et LaSalle). En effet, un rapport de PME-Montréal montre qu'il y a un bassin de plus de 30 000 emplois dans la zone industrielle du bas de la falaise. Pour faire de l'aménagement de la dalle-parc et de la Cour Turcot une opportunité de connexion efficace vers ces pôles, il serait pertinent de faire appel aux Centres de gestion des déplacements (CGD), dont le mandat consiste à accompagner les entreprises et institutions dans la mise en place de stratégies de mobilité durable adaptées à leurs besoins.

**17. Repenser le développement des TOD situés à proximité de l'écoterritoire de la Falaise Saint-Jacques.**

À court et moyen termes, deux TOD seront aménagés à proximité de l'écoterritoire de la Falaise Saint-Jacques (voir figure 2). Le premier, qui s'articule autour de la rue St-Jacques, entre les avenues Benny et Harvard, couvre 13,2 hectares de terrains connexes à la falaise. Le second, déployé au nord du parc Angrignon, couvre pas moins de 76 hectares.



Vu leur localisation stratégique et leur importante superficie, ces TOD recèlent un énorme potentiel et devraient contribuer significativement à consolider les connectivités que l'on cherche à bâtir à travers le nouveau parc-nature.

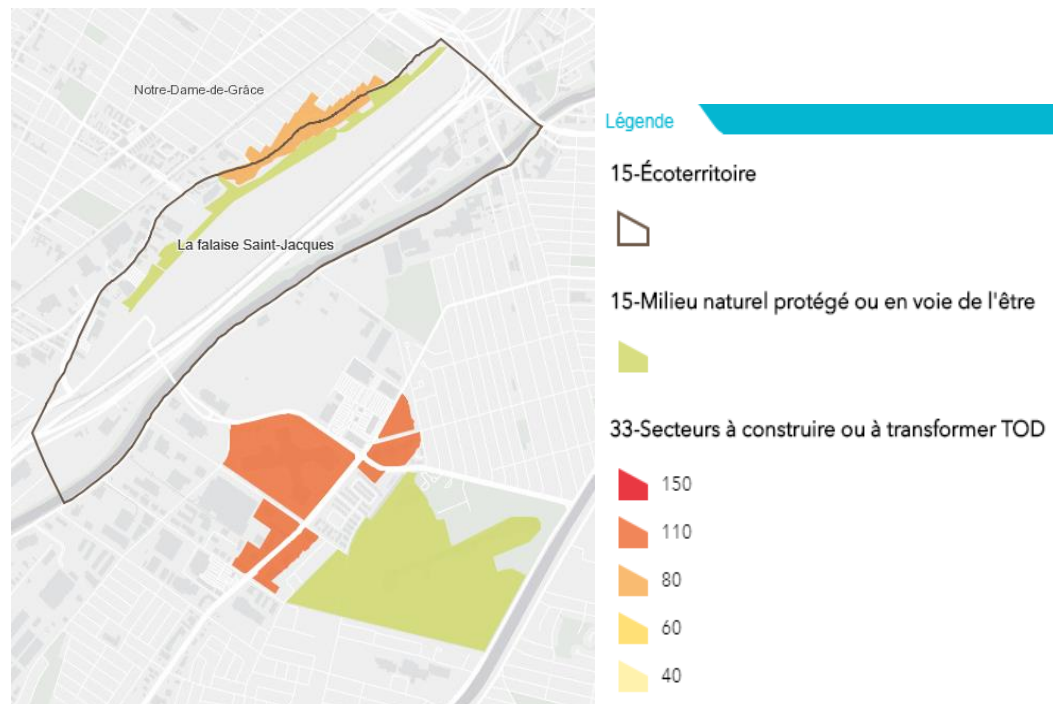


Figure 2. Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques et TOD situés à proximité

### TOD de la rue St-Jacques

Ici, la proximité de la dalle-parc et de la falaise devrait devenir un fondement du plan d'aménagement : il faudra penser à des aménagements qui facilitent l'accès à la dalle-parc depuis le métro Vendôme, notamment un lien cyclable. De plus, un accent majeur sur des aménagements végétaux diversifiés et l'application systématique des principes de l'attestation Stationnements écoresponsables auraient pour effets de réduire la pollution et les nuisances sur la falaise, d'étendre la superficie d'habitat des espèces végétales et animales qui la peuplent, et ainsi créer un effet protecteur sur l'écosystème de la falaise. Cette requalification devrait également viser à établir les bases de corridors écologiques depuis la falaise St-Jacques vers le mont Royal. En somme, la relation entre ce TOD et l'écoterritoire de la Falaise St-Jacques est telle qu'on pourrait même envisager d'inclure le TOD dans l'écoterritoire.

### TOD du pôle Angrignon

Ce TOD invite à repenser entièrement l'aménagement du Carrefour Angrignon et de ses stationnements : il est souhaitable et faisable de réduire significativement les surfaces minéralisées au profit d'espaces verts et bleus, au bénéfice des résidents (fraîcheur, qualité de vie), de l'arrondissement et de la municipalité (gestion des eaux pluviales et de



ruissellement, lutte contre les îlots de chaleur) et de la biodiversité. Pour des déplacements plus sécuritaires et conviviaux, une trame de rues secondaires devrait être déployée dans le secteur au nord du Carrefour Angrignon. Encore une fois, il s'agit d'une occasion à saisir pour développer un réseau de mobilité active, lequel pourrait se déployer notamment le long du boulevard Newman et dans l'emprise ferroviaire reliant Newman à St-Patrick, au niveau de la Grue LaSalle-Coke et du ponceau enjambant le Canal Lachine, point d'entrée du futur parc-nature. En outre, la requalification du pôle Angrignon devrait viser à augmenter la connectivité écologique entre l'écoterritoire de la Falaise St-Jacques et celui des Rapides de Lachine, via le parc Angrignon.

Les TOD nécessitent de construire des milieux de vie conviviaux et résilients, aménagés à échelle humaine, en priorisant la qualité de vie, la mobilité durable et l'environnement. La proximité du nouveau parc-nature est une invitation à concevoir ces TOD connectés avec ce futur joyau montréalais.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300  
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890  
info@cremtl.qc.ca  
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

