

4.4 LE SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR TURCOT

4.4 LE SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR TURCOT

4.4.1 Le cadre urbain

Le secteur de l'échangeur Turcot est divisé entre les arrondissements Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce au nord de la cour Turcot et du Sud-Ouest au sud. Ce secteur représente le nœud central du complexe Turcot avec la présence de l'échangeur Turcot permettant des échanges entre les autoroutes 20, 15 et 720.

Ce secteur est traversé par plusieurs voies majeures de transport véhiculaire que sont les rues de Maisonneuve, Saint-Jacques et Notre-Dame, toutes trois d'est en ouest. Exception faite de l'autoroute 15, aucun axe de transport ne traverse tout le territoire à l'étude du nord au sud.

Le secteur de l'échangeur Turcot est aussi caractérisé par la présence des voies ferrées du CP dans l'axe de la rue de Maisonneuve ainsi que les voies ferrées et le tunnel ferroviaire du CN au nord de la rue Notre-Dame.

Plusieurs rues d'envergure plus locale sillonnent aussi le secteur de l'échangeur Turcot dont la rue Saint-Rémi, les chemins Upper-Lachine et Côte-Saint-Paul, le boulevard Décarie ainsi que l'avenue Carillon.



FIGURE 4.4.1: PLAN DE LOCALISATION DU SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR TURCOT

4.4.2 Les caractéristiques techniques du projet

Le réaménagement dans le secteur de l'échangeur Turcot prévoit principalement un abaissement général des infrastructures. Cet abaissement est permis par l'absence de l'ancienne contrainte de dégagement vertical au-dessus du canal de Lachine dû à l'abandon de la navigation commerciale dans cet axe.

De plus, le projet privilégie le déplacement de l'autoroute 20 et des voies ferrées du CN vers le nord, à proximité de la falaise Saint-Jacques, afin de permettre la requalification de la cour Turcot. Outre ces changements majeurs, le projet propose aussi :

- La reconstruction de l'échangeur pour la majeure partie en remblai, mais aussi avec des murs de soutènement;
- La reconstruction et la création de plusieurs ponts d'étagements et structures sur piles dont la hauteur par rapport au niveau du sol variera entre 8 et 20 mètres dans l'axe des rues Notre-Dame, Saint-Jacques, Saint-Rémi et des voies ferrées;
- La déviation des voies ferrées du CN vers le nord et la démolition du tunnel ferroviaire existant;
- L'aménagement de bassins de rétention entre les voies de transport.

Le projet propose aussi plusieurs réaménagements au réseau local de transport en périphérie des autoroutes dont :

- La fermeture du lien véhiculaire de l'avenue Carillon (qui devient un cul-de-sac) entre Notre-Dame et Pullman;



Rue Carillon

- La création d'un lien, partiellement en déblai, entre Saint-Rémi et Notre-Dame dans l'axe de la rue Pullman qui empiètera légèrement sur l'extrémité est de la falaise Saint-Jacques;

- Le prolongement vers l'ouest du chemin de la Côte-Saint-Paul, jusqu'au boulevard Monk;
- Parmi les solutions possibles pour la gestion de la circulation dans le périmètre du futur Campus Glen du CUSM, l'aménagement d'un lien direct entre le réseau autoroutier et le campus hospitalier est présentement analysé par les intervenants de ce projet;



Terrain du futur campus Glen

- La création d'un lien cyclable traversant d'ouest en est le secteur le long de la falaise Saint-Jacques puis le long de la rue Saint-Rémi pour se relier au réseau cyclable existant.

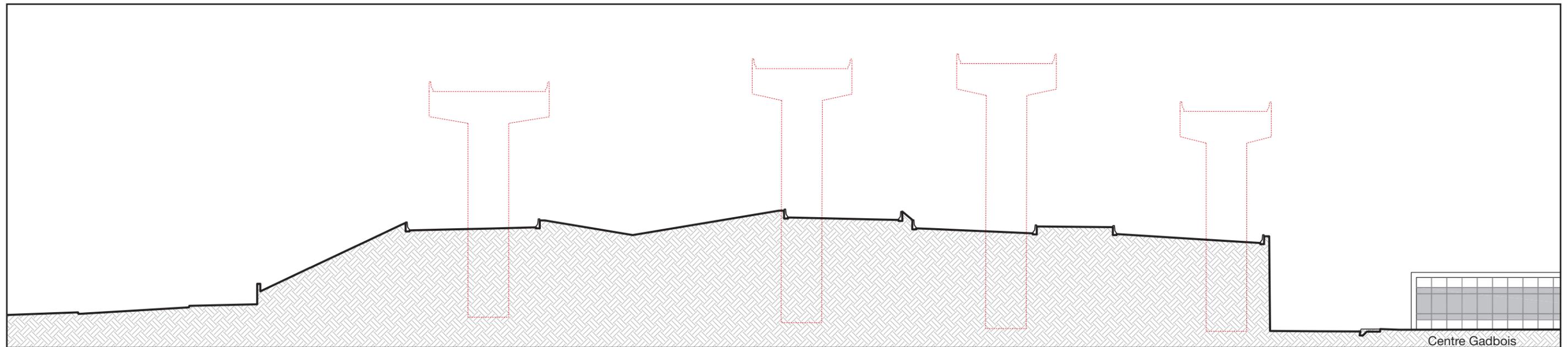
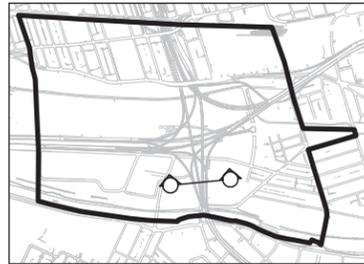


FIGURE 4.4.2: ÉLÉVATIONS ACTUELLES ET PROJETÉES DU SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR TURCOT

Source: SNC-Lavalin/CIMA

28030_Turcot_mtl_2009_02.indd

4.4.3 Les caractéristiques du milieu urbain

4.4.3.1 LES ASPECTS FONCTIONNELS, PATRIMONIAUX ET ARCHÉOLOGIQUES

Le territoire du secteur de l'échangeur Turcot se répartit assez équitablement entre l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et l'arrondissement du Sud-Ouest, respectivement au nord et au sud. La limite entre les deux arrondissements est située dans l'axe de la falaise Saint-Jacques et au pied de cette dernière.

Fonctions urbaines :

Le secteur de l'échangeur Turcot comporte une diversité de types d'occupation du sol et se divise en quatre sections selon la croix formée par l'échangeur. L'emprise de l'échangeur occupe elle-même une grande proportion du territoire à l'étude et n'est pas occupée actuellement à l'exception des voies ferrées et du tunnel ferroviaire, d'une chute à neige et d'un petit stationnement de véhicules neufs.

Le territoire au nord-est de l'échangeur est majoritairement dédié à accueillir le futur campus Glen du CUSM. Le territoire au sud-est est, quant à lui, caractérisé par un développement mixte à dominance résidentielle. Le territoire au sud-ouest est principalement occupé par des bâtiments de commercial lourd. Finalement, le territoire au nord-ouest du secteur comporte principalement trois fonctions soit un secteur mixte à dominance résidentielle en haut de la falaise, la présence de la falaise Saint-Jacques ainsi que la cour Turcot, espace à requalifier.



Vue depuis le terrain de balle du Centre Gadbois, vers les développements résidentiels sur Côte-Saint-Paul

• Fonction résidentielle :

La fonction résidentielle est constituée majoritairement de multiplex (deux à six unités surtout) en briques en rangée. Au nord-ouest de l'échangeur, quelques blocs à appartements comportent plus de six unités et, près du canal de Lachine, plusieurs nouveaux projets de condos se développent au sud-est de l'échangeur.

• Fonction commerciale :

Il est possible de distinguer trois catégories de commerces dans le secteur Turcot :

- Entre la rue Notre-Dame et le canal de Lachine à l'ouest de l'échangeur Turcot se concentre des activités de type commercial lourd.
- De nombreux commerces de proximité se retrouvent répartis dans les zones résidentielles, particulièrement en tête d'îlot sur les plus grandes artères comme Notre-Dame et Upper-Lachine. Sur cette dernière, ils sont situés au rez-de-chaussée de bâtiments résidentiels.
- Les commerces de détail établis le long de la rue Saint-Jacques sont hétérogènes et le cadre bâti est très déstructuré.



Coach Canada, rue Notre-Dame

• Fonction parcs et espaces verts :

Il existe quelques parcs et espaces verts sur le territoire du secteur de l'échangeur Turcot dont les deux plus importants, en termes de grandeur, sont le parc linéaire du Canal de Lachine ainsi que le boisé de la falaise Saint-Jacques.



Parc George-Saint-Pierre

• Fonction institutionnelle :

Il n'y a pas de pôle institutionnel à l'intérieur du secteur de l'échangeur Turcot. Cependant, plusieurs bâtiments institutionnels, principalement des écoles et des églises, sont répartis sur le territoire à l'étude. Le Centre récréatif Gadbois est un autre bâtiment institutionnel représentant un élément fort du milieu.

• Voies de transport véhiculaire :

Le secteur de l'échangeur Turcot est fortement marqué par les axes véhiculaires d'importance régionale que sont les autoroutes 720, 15 et 20.

Plusieurs voies d'envergure plus locale sillonnent aussi le secteur de l'échangeur Turcot dont :

- Saint-Rémi, boulevard Décarie, Monk et l'avenue Carillon dans l'axe nord-sud ;
- Upper-Lachine, Notre-Dame, Saint-Jacques et Côte-Saint-Paul dans l'axe est-ouest.

• Voies de transport cyclable :

Actuellement, deux voies traversent le secteur de l'échangeur Turcot d'est en ouest soit la voie le long de du boulevard de Maisonneuve et celle longeant le canal de Lachine.

• Voies pour le transport collectif

La station Vendôme, située juste au nord de la zone d'étude et adjacente au site du futur campus Glen, est le carrefour du transport collectif du secteur de l'échangeur Turcot. En plus de desservir la population locale par son réseau d'autobus et de métro, la station est le lieu de transition entre le métro et la ligne de train de banlieue Blainville/Saint-Jérôme.

• Voies de transport ferroviaire :

Le secteur de l'échangeur Turcot est aussi caractérisé par la présence des voies ferrées des deux transporteurs nationaux :

- Les voies du CP dans l'axe du boulevard de Maisonneuve;
- Les voies ferrées et le tunnel ferroviaire du CN au nord de la rue Notre-Dame.

Aspects patrimoniaux et archéologiques :

Les ensembles patrimoniaux et archéologiques du secteur de l'échangeur Turcot sont tous situés au sud des voies ferrées actuelles du CN.

Le secteur de l'échangeur Turcot distingue quatre ensembles d'intérêt patrimonial :

- Un premier ensemble industriel d'intérêt imposant se situe au sud de l'A-20 jusqu'au Canal de Lachine et se rend jusqu'au Centre Gadbois et l'école James-Lyng / Doorways.
- Un ensemble de valeur patrimoniale exceptionnelle se situe de part et d'autre de la rue Saint-Ambroise

Le secteur de l'échangeur Turcot contient aussi des ensembles d'intérêt archéologique correspondant assez fidèlement aux ensembles patrimoniaux. Parmi les ensembles d'intérêt archéologique, deux ensembles possèdent un fort potentiel soit celui sur le site du Centre Gadbois et celui sur le site de l'ancienne industrie Canada Malting Co.

Projets de revitalisation ou de développement

L'autoroute 20, dans le secteur de l'échangeur Turcot, sera déplacée vers la falaise Saint-Jacques. Ce faisant, la cour Turcot sera désenclavée, permettant son développement.

La vocation de ce futur développement est encore indéterminée, mais, dans le cadre de la présente étude d'intégration, il importe de mentionner que le développement devra se planifier/réaliser en s'intégrant à son environnement et en répondant aux besoins exprimés par le milieu.

Bientôt, le site de l'ancienne cour de triage ferroviaire Glen accueillera le nouveau campus hospitalier universitaire du CUSM. Ce projet majeur aura un impact considérable sur le milieu.

Depuis quelques années, selon la volonté de l'arrondissement, de nouveaux projets immobiliers se développent sur les terrains bordant la rue Saint-Ambroise le long du canal de Lachine. L'objectif est de revitaliser cette zone résidentielle vétuste et de mettre en valeur les abords du canal.

Les éléments suivants sont identifiés sur la figure suivante :

- A) Parc du canal de Lachine
- B) Parc Georges-Saint-Pierre
- C) Centre Gadbois
- D) École James-Lyng / Doorways
- E) Centre d'hébergement Saint-Henri
- F) Site du futur campus Glen du CUSM
- G) Falaise Saint-Jacques

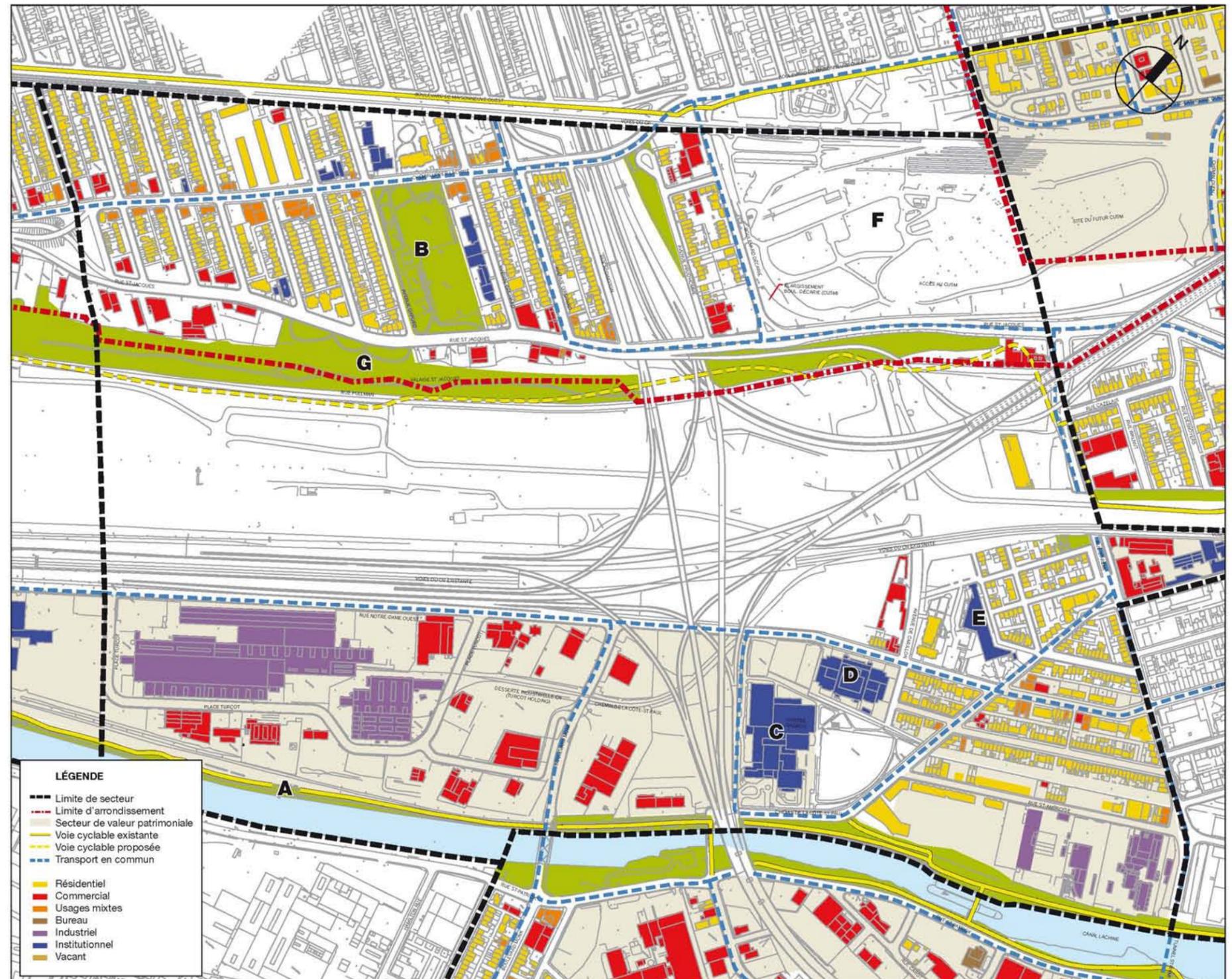


FIGURE 4.4.3: CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES DU MILIEU URBAIN DU SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR TURCOT

4.4.3.2 LES CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES

L'analyse morphologique du secteur de l'échangeur Turcot est basée sur les formes et structures dominantes du milieu. Cette analyse prend également en considération l'orientation des îlots par rapport à l'infrastructure autoroutière.

Ainsi, l'étude de ce secteur révèle la présence des caractéristiques suivantes :

- La trame de rues orthogonale qui est présente à l'ouest du secteur à l'étude.
- Des îlots mixtes sont présents le long des axes majeurs incluant le chemin Upper-Lachine et la rue Saint-Jacques. Ces îlots sont caractérisés par la présence des usages résidentiel et commercial ainsi que par des bâtiments aux typologies et gabarits variés.



Multiplex au nord de la rue Saint-Jacques

- Des îlots aux formes hybrides sont dispersés sur l'ensemble du secteur. La présence des voies ferrées, de la falaise Saint-Jacques, de l'autoroute 20 et du canal de Lachine ont orienté le développement de ce secteur.

Les caractéristiques générales de la forme urbaine constituent les fondements du paysage de ce secteur.

4.4.3.3 LES CARACTÉRISTIQUES PAYSAGÈRES ET VISUELLES

L'étude paysagère du secteur de l'échangeur Turcot prend en considération les caractéristiques des unités de paysage, des différents lieux d'observation stratégique, des champs visuels significatifs ainsi que des éléments particuliers du secteur.

A. Les unités de paysage

L'analyse du secteur de l'échangeur Turcot a permis d'identifier les différents types de paysage présents dans le secteur et se distinguant par leur forme, leur composition et par leur perméabilité visuelle. Ainsi, ce secteur est composé de six unités de paysage distinctes.

- **Les unités de petits gabarits sur îlots longitudinaux** sont concentrées dans deux secteurs au nord-ouest et au sud-est de l'infrastructure.

Des bâtiments résidentiels contigus de deux à cinq étages sont présents dans ces unités et les marges de recul par rapport à la rue y sont généralement faibles.

Les perceptions visuelles de ces unités par rapport à l'autoroute diffèrent selon leur situation. En effet, les îlots situés à l'ouest de celle-ci ont des vues presque inexistantes sur l'infrastructure autoroutière, contrairement aux îlots situés à l'est de celle-ci.

De plus, certains îlots des unités situées au sud-est de l'infrastructure constituent une zone dont la valeur patrimoniale est intéressante ou est un ensemble industriel d'intérêt.

Deux raisons majeures expliquent que la valeur accordée à ces unités soit forte : la prédominance de l'usage résidentiel et la valeur patrimoniale intéressante accordée.

- **Les unités de grands gabarits sur des îlots mixtes** sont concentrées au sud de l'infrastructure et sont adjacentes à la rue Notre-Dame.

Ces unités accueillent majoritairement l'usage commercial lourd. Des espaces ouverts sont recensés sur les îlots de ce type d'unité et les bâtiments y ont des gabarits variés dont la hauteur varie entre un et quatre étages.

Les vues vers l'infrastructure sont très grandes pour les unités adjacentes à la rue Notre-Dame ainsi que pour les deux unités de part et d'autre de l'autoroute A-720.

La valeur accordée à ces unités est forte lorsque l'usage prédominant est résidentiel et lorsqu'elles sont reconnues comme ensemble industriel d'intérêt.

- **Les unités de gabarits et de typologies mixtes sur îlots longitudinaux** sont présentes au nord-ouest de l'infrastructure de transport.

Ces unités sont principalement caractérisées par des bâtiments aux typologies variées reflétant les différents usages présents dans ces unités. De plus, les marges de recul par rapport à la rue y sont faibles ou moyennes.

La présence de la falaise Saint-Jacques implique une topographie limitant considérablement les vues vers l'autoroute, à l'exception des îlots situés de part et d'autre de celle-ci.

Pour ces unités, la valeur accordée correspond principalement au niveau de l'usage. Dans le cas présent, les lieux de résidence ainsi que les infrastructures desservant la population, comme la station de métro, sont des usages très valorisés.

- **Les unités à vocation récréative** sont répertoriées de part et d'autre de l'infrastructure. Elles englobent le parc du Canal de Lachine, le parc Oxford ainsi que la falaise Saint-Jacques.

L'infrastructure de transport est perceptible de la falaise Saint-Jacques, car elle longe l'autoroute 20, et du parc du Canal de Lachine, par la traversée sous l'autoroute 15/20.

La valeur accordée à ces unités est très grande autant pour la population que pour les professionnels. De plus, le parc du Canal de Lachine est considéré comme un secteur ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle et que la falaise fait partie de l'éco-territoire de la falaise Saint-Jacques.

- **Les unités libres, espaces à développer** représentent les sites des anciennes cours Turcot et Glen.

Les percées visuelles à partir des deux sites, vers l'infrastructure, sont très importantes. Malgré le fait que ces sites ne soient actuellement pas développés, ils seront valorisés dans l'avenir par les usages qui y seront pratiqués.

- **Les unités à caractère pavillonnaire et institutionnel** sont situées à l'est de l'échangeur Turcot.

Des bâtiments de moyens et grands gabarits sont présents sur ces deux unités et le nombre d'étages varie entre deux et cinq.

Les vues vers l'infrastructure de transport sont très importantes, particulièrement pour l'unité comprenant les écoles Doorways et James-Lyng ainsi que le Centre Gadbois.



Centre Gadbois

La valeur accordée à ces unités est grande, car elles représentent des lieux d'attachement fort, par la présence des équipements collectifs et des résidences.

B. Les lieux d'observation stratégique et les champs visuels offerts

Les lieux d'observation stratégique se situent aux principales percées visuelles vers l'autoroute ou certains éléments d'intérêt visuel. L'identification de ces lieux est déterminée par la composition et la perméabilité visuelle des unités de paysage du secteur. Ces lieux correspondent :

- aux axes véhiculaires, soit la rue Notre-Dame, la place Turcot, le boulevard Monk, le chemin de la Côte-Saint-Paul et la rue Pullman;
- à la cour Turcot;
- aux îlots adjacents à la rue Notre-Dame et à l'infrastructure (îlots du Centre Gadbois);
- à l'autoroute, par les vues qu'elle offre sur le secteur et sur l'infrastructure elle-même.

La falaise Saint-Jacques joue un rôle important, car elle permet la création d'une barrière de par sa topographie. Ainsi, les vues vers l'infrastructure sont limitées pour les îlots de part et d'autre de la rue Saint-Jacques. Par contre, au sud-est de l'infrastructure, la proximité de celle-ci augmente le nombre de vues vers l'autoroute. Les champs visuels significatifs correspondent :

- aux vues ouvertes, offertes sur l'autoroute depuis :
 - le parc du canal de Lachine;
 - la rue Notre-Dame Ouest et les îlots adjacents à celui-ci;
 - la rue Pullman;
 - la cour Turcot.
- aux vues dirigées, offertes depuis les bâtiments adjacents à l'infrastructure, la rue Notre-Dame, la place Turcot, le boulevard Monk, le chemin de la Côte-Saint-Paul et l'avenue de Carillon.

C. Les éléments particuliers du paysage

Les éléments particuliers du paysage sont des points de repère et des lieux d'attrait visuel. Dans le secteur de l'échangeur Turcot (voir figure suivante), ils correspondent :

- 1) au parc du canal de Lachine;
- 2) au canal de Lachine;
- 3) à la falaise Saint-Jacques;
- 4) au parc Oxford;
- 5) à l'îlot du Centre Gadbois.

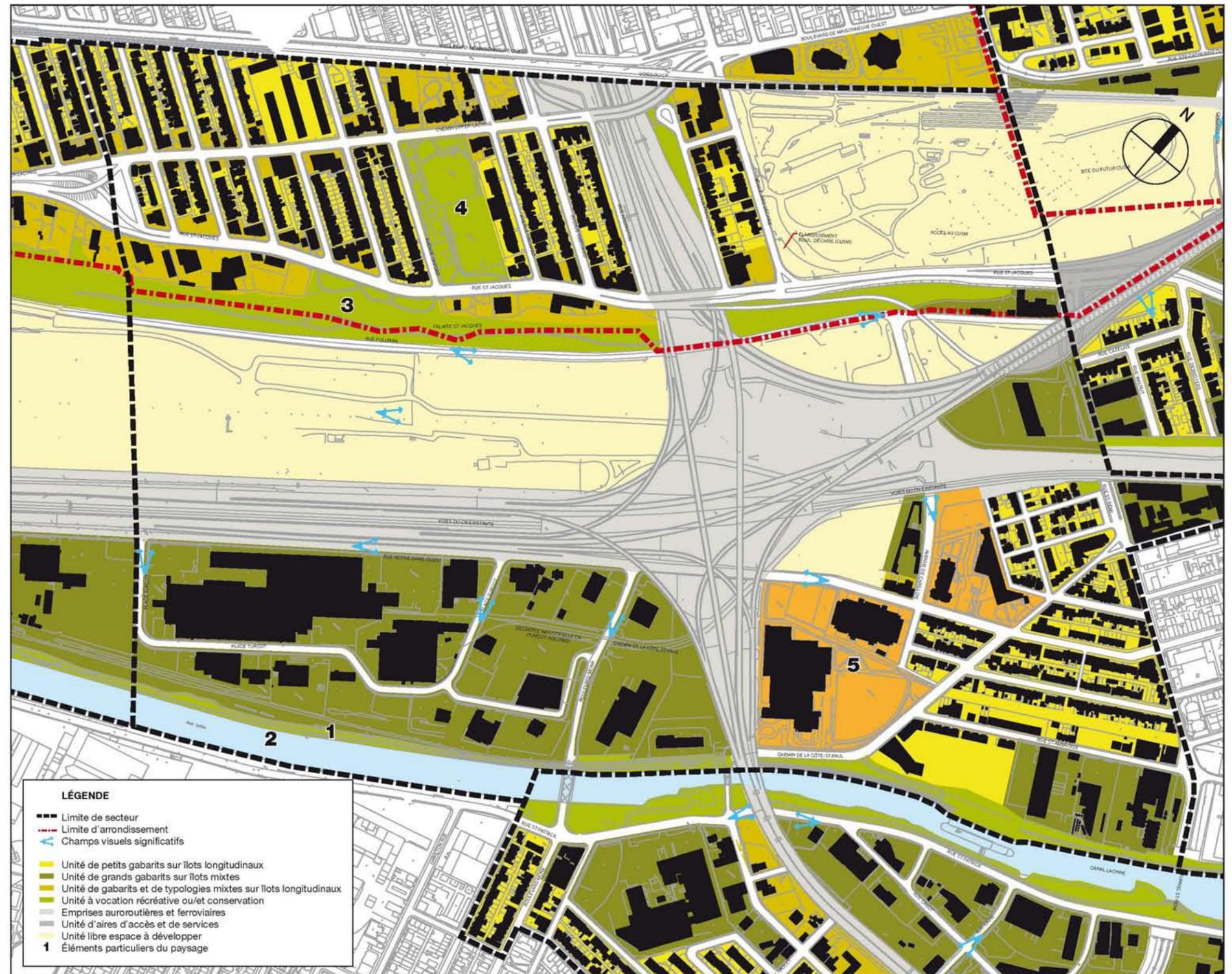


FIGURE 4.4.4: CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES ET PAYSAGE URBAIN DU SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR TURCOT

4.4.4 La problématique d'intégration et d'aménagements

L'étude du projet et du milieu du secteur de l'échangeur Turcot, a permis de déterminer des problématiques d'intégration et d'aménagements de l'infrastructure autoroutière projetée.

Ainsi, cette section vise à déterminer le niveau de sensibilité des différents milieux de ce secteur en considérant les enjeux. Elle permet aussi d'identifier le type d'aménagement devant être privilégié en considérant les aspects du projet pouvant contraindre ou favoriser l'intégration de l'infrastructure dans le milieu.

4.4.4.1 LA SENSIBILITÉ DU MILIEU

En plus de la proximité de l'autoroute, les caractéristiques fonctionnelles, morphologiques, paysagères et environnementales du milieu sont les principaux facteurs pris en considération pour déterminer les niveaux de sensibilité.

Ainsi, l'étude du milieu a permis de déterminer trois degrés de sensibilité, soit très fort, fort et modéré :

Les unités de très forte sensibilité du secteur sont caractérisées par une très grande proximité de l'infrastructure et par la prédominance de l'usage résidentiel. L'orientation des îlots permettant des vues directes sur l'infrastructure est considérée comme un élément majeur dans l'identification du niveau de sensibilité. De plus, la valeur accordée, autant par la population que par les spécialistes, aux différents milieux selon le sentiment d'appartenance, joue un rôle dans cette caractérisation. Dans le secteur de l'échangeur Turcot, ces unités sont :

- **l'unité autoroute Décarie**, à prédominance résidentielle, est située de part et d'autre de cette autoroute. Les îlots composant cette unité sont parallèles à cette infrastructure, augmentant le nombre de vues vers celle-ci. Ainsi, la valeur accordée à ce milieu étant très importante pour les deux éléments énumérés précédemment, cette unité est considérée comme ayant un degré de sensibilité très fort.



Bâtiment résidentiel, 780 rue Saint-Rémi

- **l'unité rue Saint-Rémi** englobe un seul bâtiment résidentiel. Ce terrain, situé entre l'autoroute A-720 et les voies ferroviaires, est très ouvert et offre des vues importantes sur l'infrastructure de transport. En ce sens et considérant l'acquisition projetée de la propriété située au 780 Saint-Rémi, la valeur accordée à celle-ci est très forte, car elle constitue un milieu de vie qui sera touché de façon très importante par ce projet.

Les unités de forte sensibilité représentent des secteurs ayant un fort potentiel au niveau écologique et/ou récréotouristique ainsi que des secteurs dont la dominance est résidentielle ou institutionnelle. Tout comme pour les unités précédentes, la valeur accordée par le sentiment d'appartenance au milieu est un facteur déterminant au niveau de la sensibilité. Dans ce secteur, ces unités sont :

- **l'unité falaise Saint-Jacques**, représentant la falaise. Sa topographie crée une certaine coupure dans le milieu, créant deux paliers. La forte sensibilité de cette unité est établie selon la valeur environnementale accordée et sa reconnaissance en tant qu'éco-territoire.
- **l'unité canal de Lachine** englobe le parc longeant le canal. Cette unité constitue un lieu récréotouristique important, favorisant un sentiment d'appartenance à ce secteur. De plus, il s'agit d'un lieu historique national du Canada. En ce sens, la valeur accordée à cette unité est forte, car elle est considérée, autant par la population que par les spécialistes, comme étant un lieu très important et valorisé. La traversée du canal par l'infrastructure joue un rôle important au niveau de la sensibilité de ce milieu.



Parc du canal de Lachine

- **l'unité CUSM** est un terrain non développé qui accueillera le futur campus Glen du CUSM. Sa situation par rapport à l'infrastructure et l'usage qui y est projeté oriente la sensibilité de ce milieu et justifie une sensibilité forte par sa valeur future.
- **l'unité avenue de Carillon** est constituée de lieux de résidence. Sa situation par rapport à l'autoroute et sa vocation au niveau fonctionnel augmente le degré de sensibilité de cette unité. De plus, considérant les travaux prévus afin de relocaliser les voies ferroviaires, des répercussions sur ce milieu sont à prévoir. Considérant ces éléments et la perception du milieu, cette unité est considérée comme étant sensible au projet.

- **l'unité Gadbois**, limitrophe à l'infrastructure, est composée de deux lieux de rassemblement majeurs pour le quartier soit, le centre Gadbois et l'école James-Lyng/Doorways. Considérant sa proximité par rapport à cette infrastructure, les vues offertes vers celle-ci ainsi que la valeur accordée par la population, cette unité est considérée comme ayant une forte sensibilité.

Les unités de sensibilité modérée sont caractérisées par une faible proximité de l'infrastructure et/ou par les usages qui y sont ou y seront établis. De plus, la valeur accordée et la faiblesse des vues vers l'infrastructure jouent un rôle prédominant au niveau de la détermination de la sensibilité. Dans le secteur de l'échangeur Turcot, ces unités sont :

- **l'unité mixte rue Saint-Jacques** est un ensemble diversifié au niveau fonctionnel et morphologique. Sa distance par rapport à l'infrastructure ainsi que la topographie diminuant considérablement les vues offertes sur l'infrastructure diminuent sa sensibilité par rapport au projet. En ce sens, cette unité est considérée comme ayant une sensibilité modérée.
- **l'unité Vendôme** est située à l'extrémité nord du secteur à l'étude. Elle est composée de bâtiments commerciaux et de la station de métro Vendôme. Malgré le fait que cette unité est considérée par la population, le peu de lien avec l'infrastructure projetée justifie la sensibilité modérée de cette unité.
- **l'unité cour Turcot** est une propriété non développée dont la vocation future demeure indéterminée. Les vues vers l'infrastructure y sont très importantes. Puisque l'infrastructure projetée laisse peu de place au développement dans le secteur à l'étude, la sensibilité du milieu est considérée comme étant modérée.



Cour Turcot

- **l'unité Saint-Ambroise**, dont la dominance est résidentielle, est située en retrait par rapport à l'infrastructure. Malgré le fait que ce secteur est un lieu de résidence et que la reconnaissance au niveau patrimonial par la Ville est réelle, cette unité est considérée comme ayant une sensibilité modérée par le peu de lien direct avec l'autoroute projetée et le faible nombre de vues directes offertes vers celle-ci.

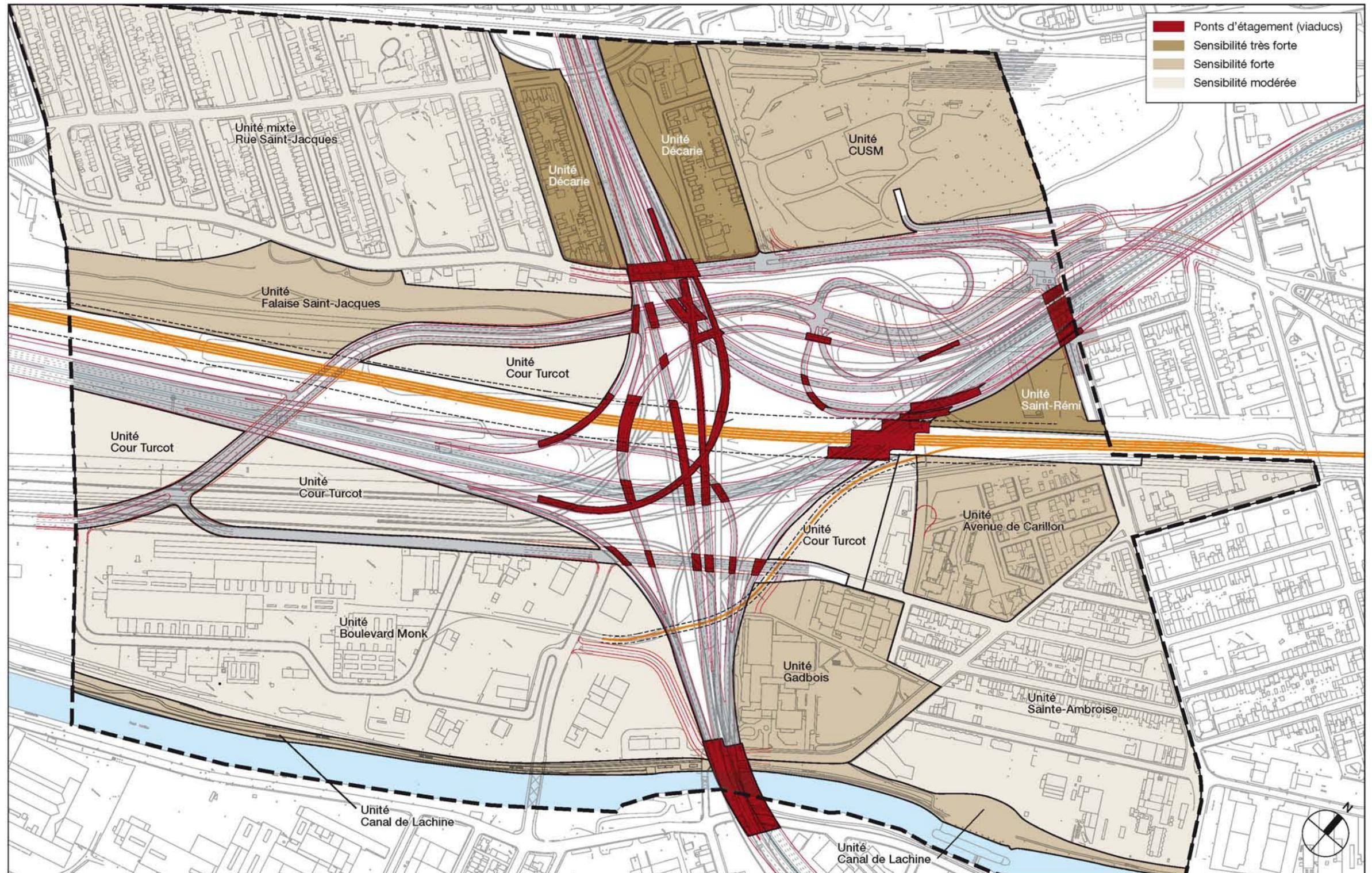


FIGURE 4.4.5: LOCALISATION DES UNITÉS DE SENSIBILITÉ DU SECTEUR DE L'ÉCHANGEUR TURCOT

28080_Turcot_mai_2009-02.indd

4.4.4.2 LES ENJEUX ET LES PRINCIPES D'INTÉGRATION ET D'AMÉNAGEMENTS RELATIFS AU SECTEUR

Le secteur de l'échangeur Turcot comporte plusieurs enjeux d'intégration et d'aménagements urbains qui nécessitent l'application de principes afin de déterminer les solutions adéquates :

Sur les plans fonctionnel, patrimonial, économique et social.

- **Enjeu :** L'acquisition d'un immeuble à appartements est prévue, pour le bâtiment situé au 780 rue Saint-Rémi. De même, des acquisitions de bâtiments commerciaux seront effectuées dans ce secteur. Finalement, le raccordement du chemin de la Côte-Saint-Paul nécessite un empiètement sur des propriétés privées.

De plus, la fermeture de la rue Carillon, qui se terminera après le projet de reconstruction du complexe Turcot par un cul-de-sac, libérera un espace à redéfinir.

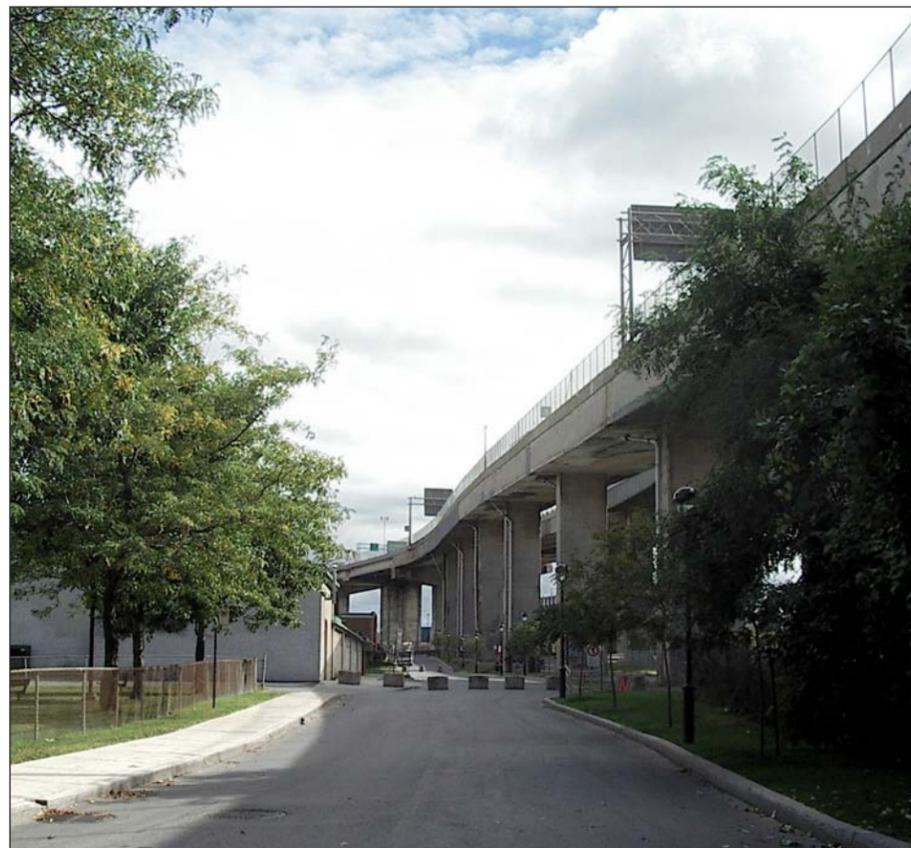
En termes d'intégration urbaine, ces caractéristiques du projet soulèvent l'enjeu du réaménagement des espaces libérés afin de bénéficier au milieu environnant.

Principes : En fonction de la géométrie de l'autoroute, il n'est pas possible d'assurer le maintien de certaines des activités existantes. En contrepartie, le potentiel d'implantation de vocation résidentielle ou commerciale à l'intérieur des embranchements des autoroutes sont faibles.



Potentiel de développement du terrain libéré

Solutions : Dans le cas du terrain libéré du 780 rue Saint-Rémi, un remblai à pente douce et aménagé favorisera la requalification de cet espace.



Proximité actuelle du centre Gadbois à l'autoroute

Pour le terrain libéré au nord de Carillon, aucun aménagement particulier n'est prévu. Il s'agit davantage de définir, par les autorités compétentes, la future utilisation du lieu.

- **Enjeu :** Certains bâtiments dont le centre Gadbois (au sud-est de l'échangeur) se retrouveront plus près de l'infrastructure suite au projet.

Deux enjeux sont soulevés par ces caractéristiques du projet de reconstruction du complexe Turcot. D'abord, le projet doit posséder la capacité de minimiser cet effet de limites en plus d'aménager une interface qui bonifie le milieu plutôt que seulement être un remblai autoroutier.

Principes : Assurer les conditions optimales pour les activités du milieu. Assurer la continuité de la circulation locale. Favoriser la convivialité et la sécurité pour tous les types d'utilisateurs (qu'ils soient cyclistes, piétons ou autres) par des aménagements appropriés.

Solutions : Il serait intéressant de respecter la zone la plus large possible pour la culée du pont au-dessus du canal de Lachine, de manière à libérer le plus grand angle de vue possible dans l'axe du parc du Canal de Lachine.

De même, un traitement architectural particulier du mur est à prévoir afin que ce dernier bénéficie au paysage du milieu.

Finalement, un éclairage approprié du corridor longeant le Centre Gadbois serait visuellement intéressant en plus de procurer un sentiment de sécurité pour les usagers l'empruntant.

- **Enjeu :** Une piste cyclable faisant le lien entre la piste multifonctionnelle de la falaise Saint-Jacques et le réseau cyclable du quartier traversera le milieu et sous les infrastructures autoroutières.



Dessous de l'infrastructure vue de la rue Notre-Dame

Principes : Favoriser la convivialité et la sécurité pour tous les types d'utilisateurs (qu'ils soient cyclistes, piétons ou autres) par des aménagements appropriés.

Solutions : Afin de mieux intégrer les déplacements actifs au projet, la piste multifonctionnelle au pied de la falaise Saint-Jacques doit être suffisamment large et éclairée notamment sous les ponts d'étagement le long de la future rue Pullman. Toujours pour les cyclistes, une signalisation adéquate doit aussi être prévue aux intersections Saint-Jacques et Pullman ainsi que sur Pullman et la voie d'accès à l'autoroute.

Sur les plans morphologique et paysager.

- Enjeu :** Une portion de la rue Saint-Jacques, qui fait actuellement face à un remblai gazonné, sera réaménagée dans le cadre du projet.

Principes : Améliorer le paysage de cette voie urbaine locale.

Solutions : Un traitement paysager particulier du talus avec des arbres et arbustes stabilisateurs et avec murets pour adoucir les pentes est à envisager.
- Enjeu :** Parce qu'il s'agit d'un échangeur, le projet conserve plusieurs structures dans ce secteur. Cela soulève l'enjeu de la capacité du projet à aménager les viaducs et ponts d'étagement comme des ouvrages qui, au-delà de leurs fonctions, participe au paysage des usagers.

Principes : Favoriser la convivialité et la sécurité pour tous les types d'utilisateurs (qu'ils soient cyclistes, piétons ou autres) par des aménagements appropriés. Améliorer le paysage des voies autoroutières et locales.

Solutions : Un traitement architectural extérieur particulier et intégré au caractère du milieu des ponts d'étagement doit être préconisé selon qu'ils sont situés au-dessus de l'autoroute ou des voies ferrées ou encore des voies urbaines locales comme Notre-Dame Ouest, Saint-Jacques ou Pullman. De plus, une harmonisation des ponts d'étagement entre eux doit être privilégiée. Finalement, un traitement doit aussi être réalisé pour l'intérieur des viaducs, notamment ceux accueillant des piétons et cyclistes, en termes d'éclairage.

Sur les plans naturel et environnemental.

- Enjeu :** Le déplacement des infrastructures autoroutières et ferroviaires près de la falaise Saint-Jacques menace l'intégrité de ce milieu. Le défi posé par ce déplacement est de protéger la falaise tout en bonifiant le milieu vécu par les futurs utilisateurs de la piste multifonctionnelle et les usagers de l'autoroute.

Principes : Assurer l'intégration harmonieuse du projet dans le milieu naturel valorisé.

Solutions : Il faut éviter les empiètements et aménager ou implanter une zone tampon. Dans le cas présent, la piste multifonctionnelle ainsi qu'une bande de végétation indigène doivent longer la falaise. De plus, pour consolider la présence de la falaise, il serait intéressant de privilégier des aménagements paysagers respectant le caractère naturel des lieux par rapport à un engazonnement ou un aménagement paysager très structuré.



Vue sur l'échangeur de la falaise Saint-Jacques

4.4.5 SOLUTIONS-TYPES EN PLANS

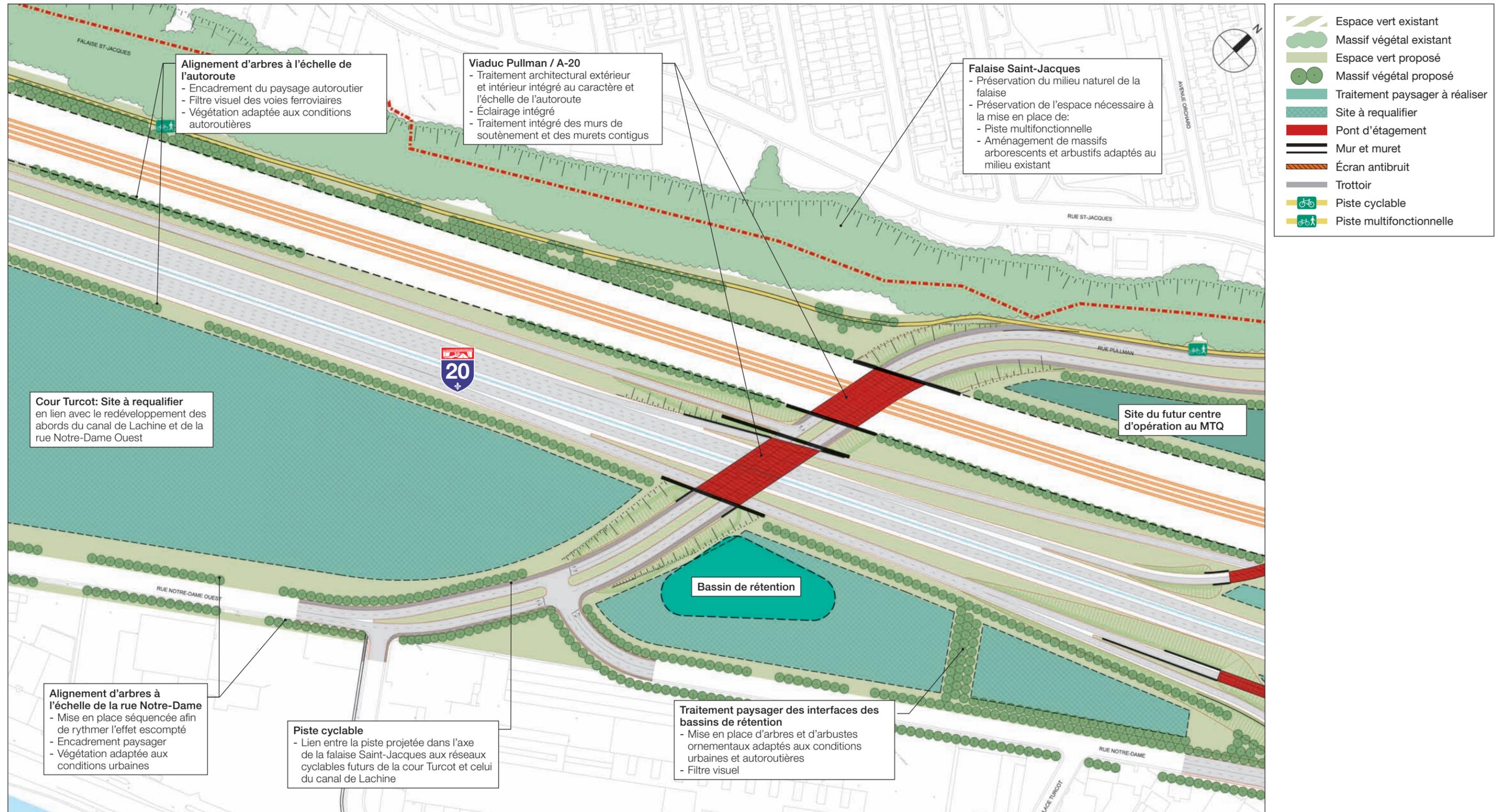


FIGURE 4.4.6: SEGMENT 12. JONCTION RUES NOTRE-DAME ET PULLMAN

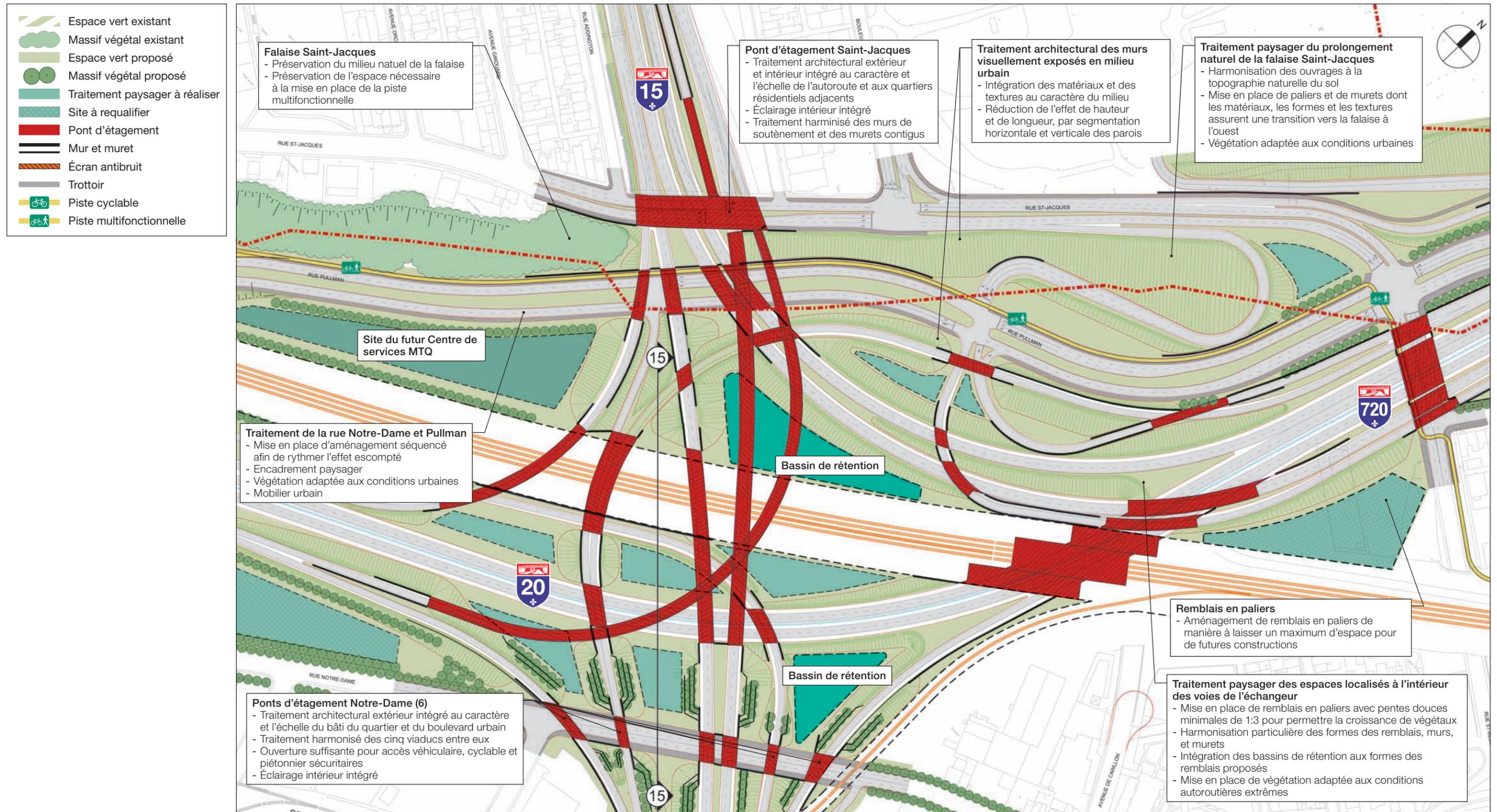


FIGURE 4.4.7 SEGMENT 13, VOIES ET BRETelles NORD DE L'ÉCHANGEUR

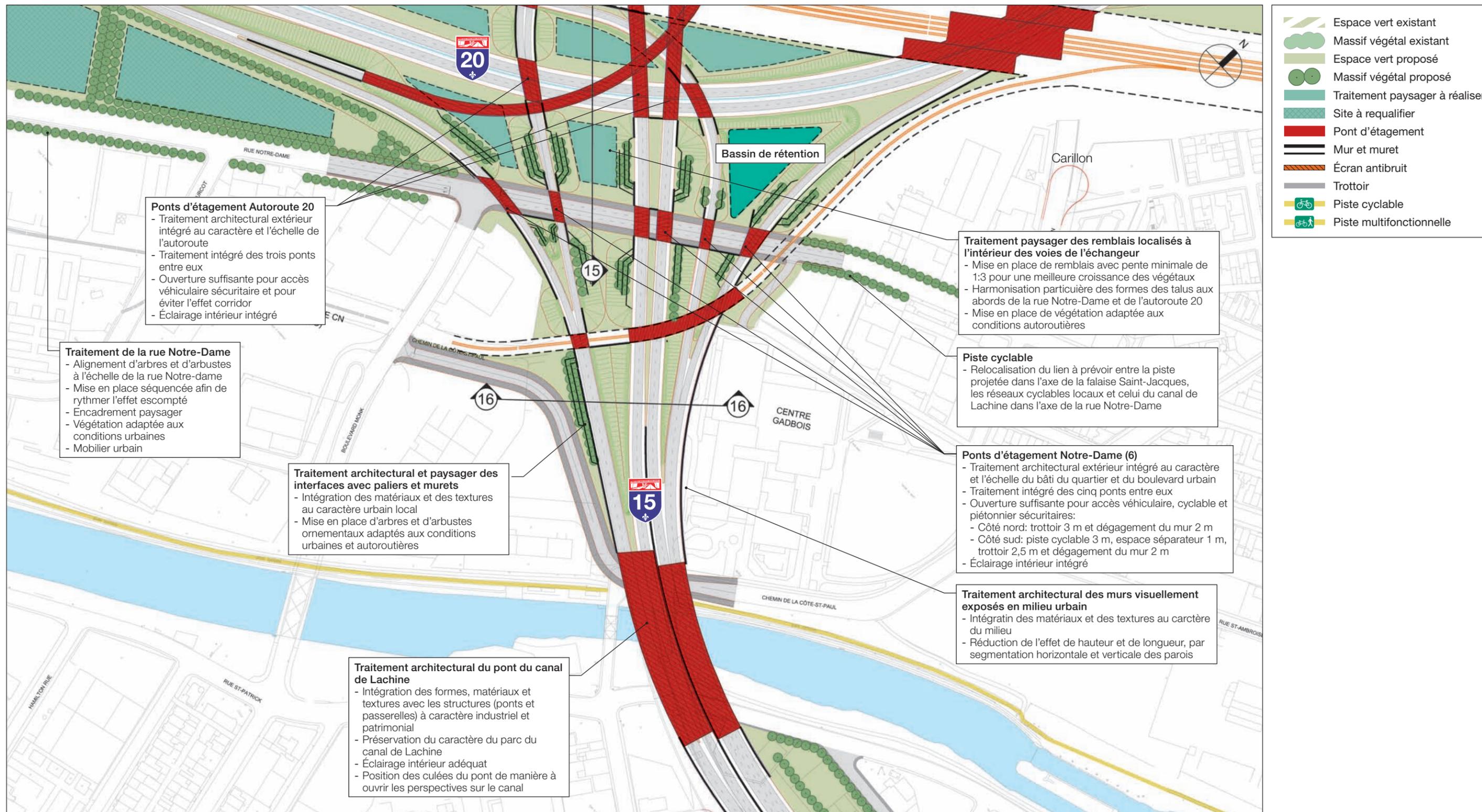


FIGURE 4.4.8: SEGMENT 14, VOIES ET BRETELLES SUD DE L'ÉCHANGEUR

4.4.6 SOLUTIONS-TYPES EN COUPES

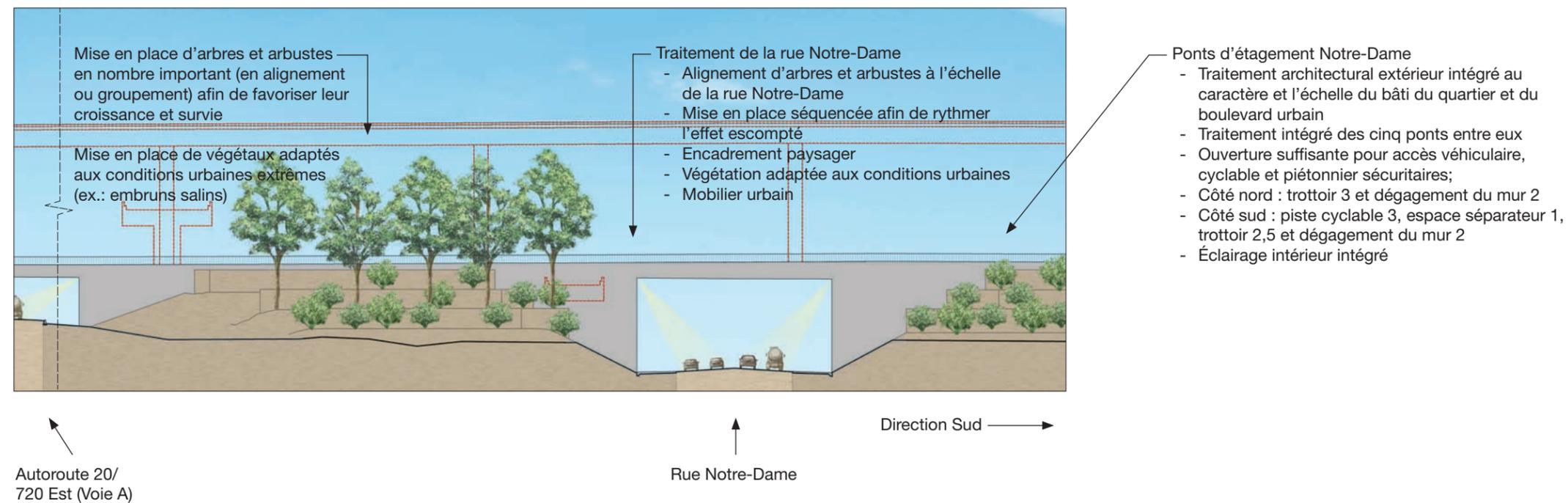
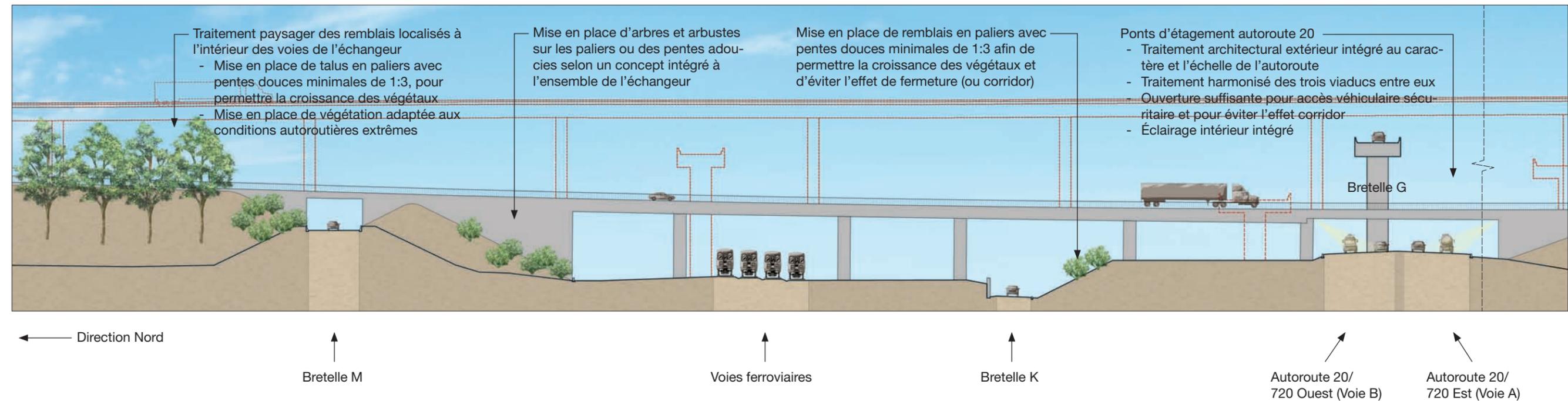


FIGURE 4.4.9 : COUPE 15, RUES PULLMAN ET NOTRE-DAME

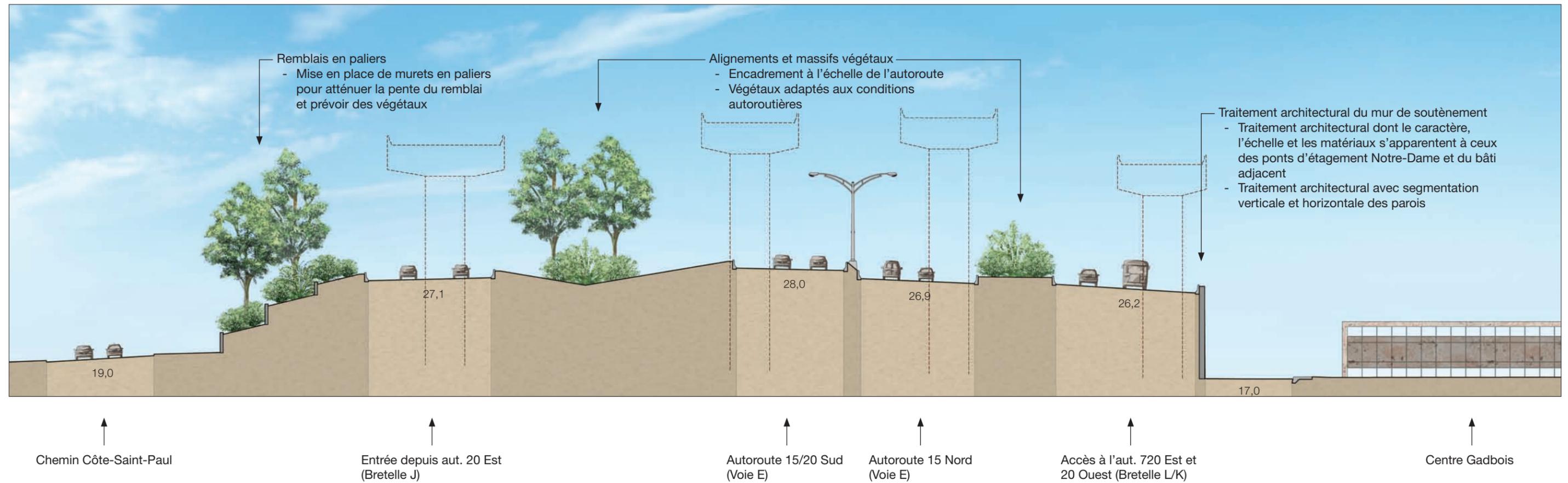


FIGURE 4.4.10 : COUPE 16, CHEMIN DE LA CÔTE-SAINT-PAUL ET SITE DU CENTRE GADBOIS

4.4.7 SIMULATIONS DE SOLUTIONS-TYPES



Rues Saint-Rémi et Cazalais - Après



Rues Saint-Rémi et Cazalais - Avant

FIGURE 4.4.11 : SIMULATION 6, RUES SAINT-RÉMI ET CAZALAI

28030_Turcot_mai_2009_02.indd

BIBLIOGRAPHIE

ARRONDISSEMENT CÔTE-DES-NEIGES-NOTRE-DAME-DE-GRÂCE (2007). Plan d'urbanisme de Montréal. Partie II : chapitre 4. Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, 57 p.

ARRONDISSEMENT DE LACHINE (2005). Plan d'urbanisme de Montréal. Partie II : chapitre 9. Arrondissement de Lachine, 45 p.

ARRONDISSEMENT SUD-OUEST (2008). Plan d'urbanisme de Montréal. Partie II : chapitre 12. Arrondissement du Sud-Ouest, 61 p.

ARRONDISSEMENT SUD-OUEST (consulté en 2008). Site internet Ressources communautaires – Opération Galt : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=81,7177643&_dad=portal&_schema=PORTAL

ARRONDISSEMENT VERDUN (2007). Plan d'urbanisme de Montréal. Partie II : chapitre 24. Arrondissement de Verdun, 48 p.

CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL (consulté en 2008). *Site internet du nouveau CUSM* : <http://www.cusm.ca/construction/>

CHAIRE EN PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL (2006). *La caractérisation paysagère de l'autoroute 20 sur l'île de Montréal. Les segments Dorval-Atwater et La Vérendrye*, 60 p.

CONSORTIUM ATELIER BRAQ / ATELIER IN SITU (2003). *Étude de caractérisation des secteurs Ouest et Sud-Ouest de la Ville de Montréal. Rapport final*, 109 p.

CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+ (2007). *Complexe Turcot. Études complémentaires et avant-projet préliminaire sommaire, rapport final*, 140 p., annexes.

CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+ (2008). *Visite du complexe Turcot du 5 juin 2008*, 105 p.

DESSAU / SMI (2008). *Projet de reconstruction du complexe Turcot : Étude d'impact sur l'environnement (Rapport principal et annexes), disponibles sur internet* : http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/liste_documents.htm#PR

PARC CANADA (consulté en 2008). *Site internet du Lieu historique national du Canal de Lachine* : http://www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/canallachine/index_f.asp

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (consulté en 2008). *Plan du réseau 2008* : <http://www.stm.info/info/reseau2008.pdf>

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce*, 70 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest*, 44 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Lachine*, 66 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de LaSalle*, 58 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement du Sud-Ouest*, 100 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Verdun*, 52 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Westmount*, 76 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Plan de transport 2008 : Réinventer Montréal*, 224 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal, chapitre 4, « La planification détaillée »*, 62 p.

VILLE DE WESTMOUNT (2007). *Plan d'urbanisme – version refondue*. 39 p.