

262 P NP **DM66.1**

Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

Mémoire Turcot

Présenté par



L'intérêt qu'Héritage Laurentien porte au projet du Complexe Turcot

- Héritage Laurentien, un intervenant actif sur le territoire au niveau de la gestion et la mise en valeur de milieux naturels et naturalisés urbains
- Notre intérêt primaire : Turcot, vu sur un angle écologique



Le contexte écologique et les potentiels de reconstitution de milieux naturels reliés au **Complexe Turcot**

- **Le Complexe Turcot touche un territoire n'ayant plus que très peu de milieux naturels.**
- **Étant donné le manque de milieux naturels. la falaise Saint-Jacques prend beaucoup d'importance**
- **La cour Turcot, un potentiel écologique significatif**
- **Le réaménagement du complexe Turcot, essentiel à la création d'une trame verte du grand Sud-Ouest**

la Trame verte du grand Sud-Ouest de Montréal

Une vision à promouvoir!

Légende

- | Milieus d'intérêts | Liens |
|---|---|
|  À protéger |  Liens longeant une voie ferroviaire |
|  À protéger partiellement |  Liens additionnels à aménager |
|  Parcs existants |  Liens en bordure de canaux |



Les problématiques et opportunités écologiques identifiées dans le projet de reconstruction du Complexe Turcot proposé





*Les problématiques et opportunités écologiques
identifiées dans le projet de reconstruction
du Complexe Turcot proposé*

- **1 : Une zone tampon insuffisante en bordure de la falaise Saint-Jacques**

Recommandation écologique 1 :

Éloigner l'autoroute de la falaise Saint-Jacques en la plaçant au sud de l'ancien chemin de fer du grand Tronc afin de créer une zone tampon efficace au pied de la falaise Saint-Jacques

*Les problématiques et opportunités écologiques
identifiées dans le projet de reconstruction
du Complexe Turcot proposé*

- **1 : Une zone tampon insuffisante en bordure de la falaise Saint-Jacques**

Photo 1990, vue vers l'est montrant dalles de la gare intermodale





*Les problématiques et opportunités écologiques
identifiées dans le projet de reconstruction
du Complexe Turcot proposé*

- **2 : Il faut ajouter des liens permettant la création d'une trame verte reliant l'ensemble des espaces verts du Grand Sud-Ouest au sein d'une trame verte utilisé non seulement pour le transport actif mais aussi par la faune.**

Recommandation écologique 2 :

Permettre la création d'une trame verte sur l'ensemble du Grand Sud-Ouest de Montréal en incluant dès le départ des corridors comportant tant une piste multifonctionnelle ainsi qu'un corridor de végétation pour la faune aux plans du complexe Turcot. Cette trame verte devra comprendre les liens suivants:



Les problématiques et opportunités écologiques identifiées dans le projet de reconstruction du Complexe Turcot proposé

Recommandation écologique 2 :

- Près d'Angrignon afin de relier la falaise Saint-Jacques au Canal de Lachine, à la rue Senkus, au secteur ouest de parc Angrignon et le bois des Caryers.
- À l'est d'Angrignon afin de créer un corridor vert vers la rue Irwin et l'ancien corridor ferroviaire allant vers le quartier Émard et la section est du parc Angrignon
- Le long de la section nord-sud du Complexe Turcot afin de relier la falaise Saint-Jacques, le canal de Lachine, le canal de l'Aqueduc pour se rendre jusqu'aux sentier riverain le long du Saint-Laurent (Verdun et future piste riveraine de Bonaventure)
- À l'ouest de la falaise Saint-Jacques afin de la relier au terrain Meadowbrook
- À partir de la falaise Saint-Jacques, former un lien vers le corridor ferroportuaire du Canadien Pacifique, reliant ainsi la falaise à aux trames vertes considérées pour l'ensemble de l'agglomération de Montréal.
- Vers le futur centre hospitalier de l'Université McGill.



*Les problématiques et opportunités écologiques
identifiées dans le projet de reconstruction
du Complexe Turcot proposé*

- **3 : une gestion plus écologique des eaux pluviales pouvant permettre la création de marais ou d'un lac.**

Recommandation écologique 3 :

Intégrer dès le départ à la reconstruction de la section Cour Turcot une gestion des eaux de surfaces afin qu'elle alimente divers milieux humides localisés près de la falaise Saint-Jacques. Ces eaux pourraient mener à un lac à l'est de la cour Turcot qui pourrait éventuellement se drainer vers le canal de Lachine.



*Les problématiques et opportunités écologiques
identifiées dans le projet de reconstruction
du Complexe Turcot proposé*

- **4 : Turcot pourrait contribuer à l'objectif de gouvernement du Québec d'atteindre 12% de milieux naturels protégés d'ici 2015.**

Recommandation écologique 4 :

Échanger la propriété de la cour Turcot avec le terrain Meadowbrook afin de répondre en milieu urbain au moins en partie à l'objectif du gouvernement du Québec annoncé par Jean Charest le 29 mars 2009 de protéger 12% de sa superficie. Cette alternative permettrait la naturalisation de Meadowbrook (57ha), la protection de la falaise Saint-Jacques sur sa surface entière et la création de milieux naturalisés au pied de la falaise (+27 ha) au sein de la portion du Québec ayant le moins accès à des milieux naturels.



*Les problématiques et opportunités écologiques
identifiées dans le projet de reconstruction
du Complexe Turcot proposé*

- **5 : Turcot pourrait augmenter la qualité de vie du quartier et créer des emplois et avoir un impact économique bénéfique, si le projet suit les quatre recommandations écologiques proposées.**

Il suffit d'entériner les quatre recommandations écologiques précédentes afin d'augmenter le nombre d'emplois, l'image de marque, l'impact économique et la qualité de vie des quartiers environnants!

Problématiques techniques additionnelles face à la section Cour Turcot





*Problématiques techniques additionnelles
face à la section Cour Turcot*

- **Problématique technique 1 : L'augmentation du nombre total de voies sur la cour Turcot permettant une simple transition pendulaire est-ouest semble excessif.**

Recommandation technique 1 :

Limiter le nombre de nouvelles routes en direction est-ouest le long de la cour Turcot en favorisant davantage le transport en commun.

Plus particulièrement :

- Ne pas construire de route au sud de l'autoroute, utiliser plutôt la rue Notre-Dame.
- Ne pas construire la rue Pullman comme voie alternative à l'autoroute. Si une future rue Pullman est requise entre l'autoroute et la falaise Saint-Jacques, elle devrait alors être construite uniquement pour desservir un développement local.



Problématiques techniques additionnelles face à la section Cour Turcot

- **Problématique technique 2 : les secteurs LaSalle/Sud-Ouest sont séparés de NDG/MTL-Ouest, il faut trouver une solution qui réduira l'enclavement**

Recommandation technique 2 :

Construire deux plus petits échangeurs plutôt qu'un gros à Angrignon :

- Un échangeur de circulation locale de plus petite envergure devrait être construit entre les rues Lapierre, à LaSalle et Sainte-Anne de Bellevue et permettrait l'accès à la rue Notre-Dame. Cet échangeur permettrait au plus un accès à l'autoroute du Souvenir vers l'ouest et un débarquement en provenance de l'ouest.
- Du même fait, l'échangeur Angrignon devrait devenir strictement un petit échangeur visant seulement l'accès à l'autoroute vers l'est et un débarquement en provenance de l'est.



*Problématiques techniques additionnelles
face à la section Cour Turcot*

- **Problématique technique 3 : les considérations face au transport en commun sont peu développées**

Recommandation technique 3 :

Intégrer les mesures de transport en commun en y incluant dès le départ les alternatives qui auront un impact direct sur la circulation au travers le complexe Turcot dont :

- Le train jusqu'à l'Aéroport de Dorval
- Le tramway de Lachine
- Une extension du métro ou d'un tramway jusqu'au pont Mercier et à la gare de train de LaSalle.

Conclusion



Conclusion

Sur le plan écologique, Héritage Laurentien est d'avis que le projet ne devrait pas être accepté tant que les quatre propositions, incluses dans le présent mémoire ne sont pas intégrées au projet du Complexe Turcot proposé par le MTQ et ce car :

- Les bénéfices, sociaux, récréatifs, économiques et touristiques de ses mesures seront extrêmement importants pour l'ensemble du Grand Sud-Ouest de Montréal tandis que les pertes découlant du projet actuel du MTQ seront significatives.
- Les modifications proposées ne sont pas très difficiles à intégrer au concept du MTQ et, dans le cas du maintien de l'autoroute du Souvenir au sud de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc et d'une gestion des eaux de surface de la cour Turcot, entraîneront des réductions de coûts significatifs.
- Les propositions contribueront à l'atteinte d'autres objectifs environnementaux du Gouvernement du Québec dont plus particulièrement la protection de 12% du territoire du Québec.

Conclusion

Quant aux trois recommandations techniques formulées uniquement par Héritage Laurentien, notre organisme est d'avis qu'elles devraient être considérées sérieusement étant donné les bénéfices potentiels y étant associées. Au minimum, sur le plan technique :

- le nombre total de voies en direction est-ouest doit être réduit par rapport au projet actuellement proposé que ce soit en maintenant une autoroute ou, selon la proposition alternative proposée par la table de concertation sectorielle Turcot associées au Conseil régional de l'environnement de Montréal, en le transformant en boulevard urbain.
- De plus, les secteurs NDG/Montréal-Ouest, présentement séparés et LaSalle/Émard, doivent être désenclavés en créant un axe de circulation direct entre les deux secteurs.
- Finalement, un réseau de transport en commun amélioré doit être mis en place avant que les travaux obstruant le trafic soit entamés.