

Mémoire et recommandations présentés le 20 juin 2017

À l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM) dans le cadre
de la Consultation publique sur Plan de développement urbain,
économique et social (PDUÉS) Turcot.

Rédaction : Alexandre Campeau-Vallée et Manon Pawlas

Sous la direction de Jonathan Théoret

Pour le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

www.grame.org



Groupe de recherche appliquée en macroécologie

Table des matières

Qui sommes-nous?.....	3
Contexte.....	4
Introduction : L'échangeur Turcot et ses environs.....	4
Le PDUÉS	4
Recommandations.....	5
Détail des recommandations.....	5
1. Réserver et planifier un axe de transport collectif structurant vers l'ouest.....	5
2. Pendant et après les chantiers, développer un réseau d'infrastructures de transports actifs incitatif, sécuritaire et connecté.....	8
3. Exiger un lien de type dalle-parc pour la mobilité nord-sud.....	9
4. Verdissement	10
5. Intervenir sur les espaces transitoires.....	12
6. Réflexion sur le patrimoine autoroutier.....	12
Conclusion	15
Annexe	

Image de couverture : <http://viaverde.com.mx>

Qui sommes-nous?

Le Groupe de recherche appliquée en macro-écologie (GRAME) est un organisme à but non lucratif (OBNL) fondé en 1989 et reconnu comme organisme de bienfaisance enregistré en 1991. Son objectif est de développer des outils d'analyse et de gestion propres au développement durable en tenant compte des enjeux globaux. *Think tank* crédible, le GRAME a réalisé de nombreux travaux de recherche et mémoires, lesquels ont porté sur l'utilisation d'instruments économiques en gestion de l'environnement ainsi que sur l'aménagement, les transports et l'énergie. L'organisme est membre fondateur du Regroupement de Lachine, entité qui a été formée pour la transformation d'un ancien supermarché en bâtiment vert exemplaire qui sert comme espace de bureau à plusieurs organismes communautaires de l'arrondissement de Lachine.

L'équipe multidisciplinaire du GRAME a beaucoup travaillé sur les enjeux énergétiques et a démontré une grande objectivité. Le GRAME fut ainsi un des rares groupes environnementaux à appuyer publiquement les projets hydroélectriques pour leurs bénéfices macro-écologiques, tout comme il fut un pionnier pour faire connaître les avantages de l'écofiscalité et faire reconnaître les coûts de l'étalement urbain. L'expertise du GRAME a été sollicitée par le Gouvernement du Québec à plusieurs reprises et ses travaux ont contribué à la reconnaissance de l'hydroélectricité comme énergie renouvelable aux États-Unis et à l'utilisation d'outils économiques en gestion environnementale. Le GRAME a été à l'avant-garde sur plusieurs enjeux et c'est pourquoi plusieurs priorités qu'il a défendues font maintenant partie des politiques du Québec.

Par ailleurs, le GRAME intervient régulièrement à la Régie de l'énergie sur les dossiers ayant une incidence sur la consommation énergétique et autres dossiers pouvant avoir des impacts directs ou indirects sur l'environnement. Les travaux du GRAME consistent notamment à éclairer la Régie sur la pertinence et le bien-fondé des efforts technologiques ou en matière d'efficacité énergétique ainsi que de l'informer des nouveaux enjeux en matière de développement durable qui intègrent l'économie aux questions environnementales.

Le GRAME préconise une approche vers le changement en 3 étapes :

- 1- par l'éducation et la sensibilisation ;
- 2- par l'application de mesures d'écofiscalité
- 3- par l'adoption de mesures réglementaires.

Contexte

Dans la foulée de la reconstruction de l'échangeur Turcot, l'arrondissement du Sud-Ouest et les services centraux de la Ville de Montréal ont rédigé un Plan de développement urbain, économique et social (PDUÉS) pour le secteur en dessous et autour de l'échangeur. L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) est mandatée afin de soumettre au débat public le PDUÉS.

Le GRAME remercie l'OCPM et la Ville de Montréal d'offrir l'opportunité à la communauté de s'exprimer sur cet important projet.

Introduction : L'échangeur Turcot et ses environs

La présence du canal Lachine, de rails, de routes, d'autoroutes et de pistes cyclables sur le site de l'échangeur illustre la variété et la complexité des modes de transports qui s'y sont historiquement côtoyés. Projet d'avenir au moment de sa construction, l'échangeur joue encore aujourd'hui un rôle essentiel pour la mobilité et le développement économique de Montréal. Or, pensé initialement à une époque où la destruction du tissu urbain au profit d'une mobilité motorisée était gage de progrès, l'échangeur dans sa forme actuelle apparaît malheureusement plus que jamais comme un mal nécessaire. Sa forme actuelle fait trôner la voiture au sommet, laissant les modes de transports plus doux dans son ombre. À ce titre, l'échangeur Turcot ne doit plus être perçu comme une simple structure autoroutière, mais bien comme un nœud stratégique dédié à fluidifier tous les modes de transport et ce, avec un minimum de nuisances. C'est dans cet esprit que le PDUÉS est le bienvenu.

Le PDUÉS

D'emblée, le GRAME aimerait souligner le travail effectué par l'équipe de recherche et de rédaction de ce PDUÉS. Il s'agit d'un plan qui témoigne d'une grande sensibilité pour ce milieu complexe et ses enjeux. L'énoncé de vision, qui mise sur l'échelle humaine, l'héritage des quartiers et l'économie locale, démontre bien les préoccupations que ce plan a pour ses habitants. Tout autant que les principes directeurs en verdissement et mobilité, qui semblent vouloir recoudre les plaies écologiques laissées par l'agression que représente l'échangeur sur l'écologie du secteur. Le GRAME est d'avis qu'il s'agit d'un projet constructif pour l'arrondissement du Sud-Ouest.

Recommandations

Nous émettons 7 recommandations

1. Réserver et planifier un axe de transport collectif structurant vers l'ouest.
2. Pendant et après les chantiers, développer un réseau d'infrastructures de transports actifs attrayant, sécuritaire et connecté.
3. Exiger un lien de type dalle-parc pour la mobilité nord-sud.
4. Augmenter les surfaces verdies en misant notamment sur le verdissement vertical.
5. Intervenir sur les espaces transitoires.
6. Réfléchir sur le patrimoine autoroutier.
7. Prévoir les travaux de l'échangeur Saint-Pierre.

Détail des recommandations

1. Réserver et planifier un axe de transport collectif structurant vers l'ouest

Un axe de transport collectif structurant pour desservir les nouveaux développements et justifier la densité dans le secteur

Secteurs exclus tant du développement du métro que du projet de REM, les arrondissements de LaSalle, de Lachine et la cité de Dorval subissent les désagréments du réaménagement de l'échangeur Turcot et devront à l'avenir vivre avec le chantier du réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre. Pourtant, un « corridor pour tramway [dans la cour Turcot] est identifié dès novembre 2010 dans le projet Turcot et toujours identifié comme corridor potentiel de transport en commun en 2015 par Transport Québec »¹. Le développement d'une infrastructure structurante pour desservir la cour Turcot et l'Ouest du secteur se justifie d'autant plus par le développement important prévu avec Lachine-Est dans les années à venir :

Le développement des nouveaux quartiers que représenteront les secteurs de Lachine-Est et, juste à côté, de la cour Turcot, représente une opportunité exceptionnelle pour redéfinir la ville et lui permettre de faire face aux défis du XXI^e siècle.

Le redéveloppement de Lachine-Est, c'est en effet la création d'une nouvelle ville. Ce redéveloppement étant inscrit aux grands projets de la ville de Montréal, il serait incohérent de le réaliser sans avoir d'abord prévu les infrastructures de transport collectif qui pourront desservir les quelques dix à douze mille nouveaux lachinois qui s'y établiront ².

¹ Lefebvre, J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira et (2016), Pour un lien ferroviaire

² Idem

Dans une étude réalisée dans le cadre des consultations publiques menées par le BAPE concernant le projet de REM, le GRAME a étudié la faisabilité de plusieurs modes de transports structurants dont le tramway qui s'est avéré une solution efficace pour une desserte locale et rapide dans le secteur :

Le tramway constitue la première priorité du document de consultation du Plan de transport. Lorsque celui-ci est adopté en 2008, l'implantation des trois premières lignes du premier réseau de tramways en constitue le premier chantier (sur 21). Le consortium Genivar-Systra, mandaté pour étudier le projet de réseau initial de tramway proposé dans le plan de transport confirme que celui-ci est « pertinent et justifié ».³

La proposition du GRAME contient un tracé potentiel avec un arrêt figurant dans le secteur du PDUÉS. Il nous semble en effet pertinent de desservir de manière efficace un secteur de grand potentiel comme celui du PDUÉS et de le raccorder non seulement au centre-ville de Montréal mais également à la cour Turcot et au développement de Lachine-Est.



Proposition de tracé de tramway (en rouge) dans le secteur du PDUÉS (en violet), extrait de Lefebvre, J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira et (2016), Pour un lien ferroviaire structurant reliant Lachine au centre-ville, Étude d'opportunité réalisée pour l'arrondissement de Lachine par le GRAME.

L'axe de développement d'un mode de transport collectif structurant déjà prévu dans les plans du MTMDET pour Turcot, doit être préservé et devrait figurer dans le PDUÉS.

³ Idem.

La congestion, les travaux, le désenclavement du secteur et surtout les cibles québécoises de réduction des GES sont autant d'éléments démontrant la nécessité de soutenir une transition vers des modes de déplacements plus écologiques, à savoir le développement des transports collectifs. En 2015, le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques insistait sur la nécessité de mettre en place des mesures fortes afin d'atteindre ses objectifs de réduction des GES. Cependant le réaménagement d'une autoroute sans prévoir de mode de déplacement collectif structurant ne conduit pas le Québec dans cette direction :

« Le Québec agit déjà comme chef de file avec sa cible de réduction de GES de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020. Plus récemment, nous avons confirmé notre vision à long terme en annonçant que nous souhaitons réduire les émissions de GES de 80 à 95 % sous le niveau de 1990 d'ici 2050.

L'atteinte des objectifs du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques nécessite l'adhésion et l'engagement de tous les intervenants. Ici comme ailleurs, des changements de comportements individuels et collectifs significatifs devront accompagner les améliorations technologiques pour qu'il soit possible d'induire le virage nécessaire vers une économie sobre en carbone au cours des prochaines années.

Certaines de ces mesures pourraient difficilement être mises en œuvre seules et devraient plutôt s'inscrire dans une stratégie d'ensemble. C'est notamment le cas dans le secteur des transports, où des mesures de gestion de la demande devraient s'accompagner d'une augmentation de l'offre de transport en commun pour que les citoyens aient accès à des solutions alternatives à l'auto-solo.⁴ ».

⁴ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du Québec pour 2030. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/consultations/cible2030/consultationPost2020.pdf>

2. Pendant et après les chantiers, développer un réseau d'infrastructures de transports actifs incitatif, sécuritaire et connecté

Pendant les chantiers...

Les importants travaux engendrés par le réaménagement de l'échangeur Turcot et par les chantiers qui seront mis en place dans le cadre du PDUÉS ont et auront un impact évident sur la circulation des automobiles, mais les piétons et cyclistes sont eux aussi touchés. Parce que la Ville de Montréal souhaite placer l'usager le plus vulnérable au premier plan⁵, les accès piétons en premier lieu, et cyclables en second lieu, doivent être garantis et sécuritaires. La Ville doit donc s'assurer que les abords des chantiers proposent des chemins alternatifs balisés et sécuritaires qui n'imposent ni détours importants ni fermeture simple des voies (trottoirs et pistes cyclables). Cela passe par la mise en place de vérifications des chantiers mais également en amont par une sensibilisation des entrepreneurs, de leurs employés comme des employés de la ville.

Exemple de chemin piéton sécuritaire :



Source : Échafaudage Falardeau

⁵ Commission sur le transport et les travaux publics, consultation sur la « Cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain, dans l'optique de la « Vision zéro » en matière de sécurité routière – Recommandations adoptées le 4 mai 2017».

Le PDUÉS mentionne en effet la volonté de réaménager des intersections et des rues jugées dangereuses. Nous pensons cependant que la Ville ne doit pas attendre la fin des chantiers pour assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables. Ces mesures doivent être prises dès à présent dans le cadre des travaux de l'échangeur Turcot et devront être mises de l'avant lors des chantiers de réalisation du PDUÉS et dans tous les chantiers de la Ville de Montréal.

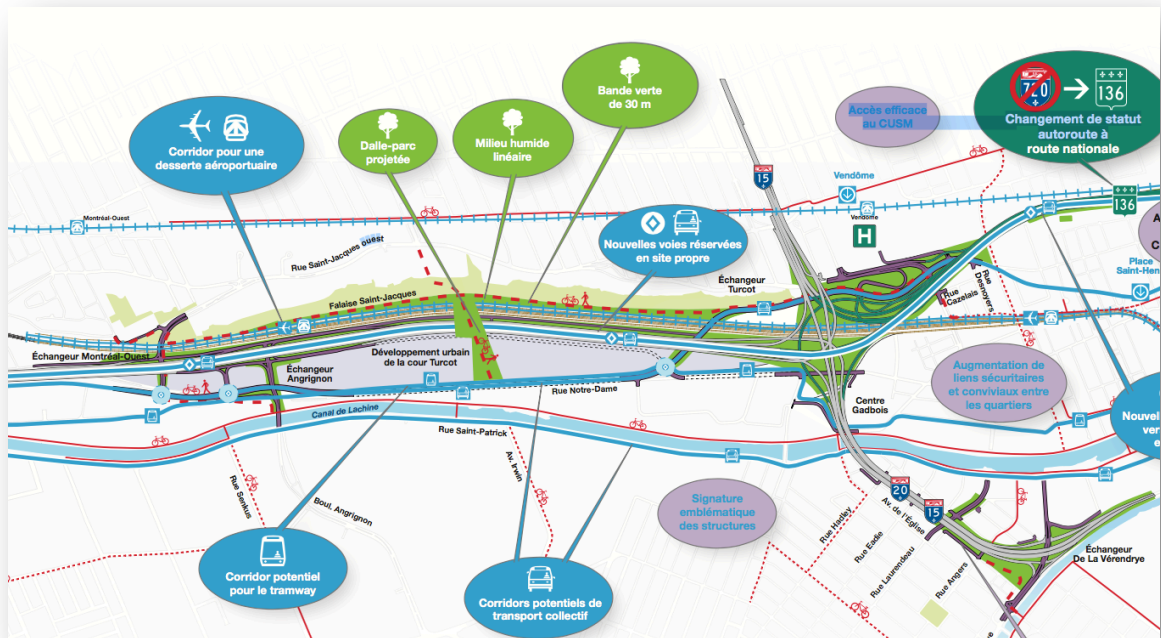
Après les chantiers...

Afin de répondre aux besoins de mobilité, mais aussi de susciter l'intérêt pour les modes de transport actif, ces derniers doivent être pensés en réseau connecté et cohérent entre les arrondissements. Le PDUÉS met l'accent sur le lien fédérateur cyclable et la sécurisation de certains axes et intersections. Cependant le secteur restreint du PDUÉS ne permet pas de mettre en évidence la cohérence du réseau et notamment la connexion avec le réseau existant, par exemple les axes Est-Ouest que sont la piste du canal Lachine et la piste en site propre reliant les stations Place Saint-Henri et Lionel-Groulx.

3. Exiger un lien de type dalle-parc pour la mobilité nord-sud

La cour Turcot correspond à une coupure d'est en ouest sur une longueur de 4 km. Plusieurs revendications ont été faites pour la construction d'un lien dédié aux transports actifs entre Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, la cour Turcot et l'arrondissement du Sud-Ouest, et ce, par plusieurs organisations locales, régionales et nationales. Initialement, le projet prenait la forme d'une dalle parc, une passerelle qui proposait non seulement un lien structurant inter-quartiers pour les transports actifs, mais aussi un axe de verdissement supplémentaire.

Pour le sain développement de ce secteur et pour créer des liens entre les quartiers impactés par cette structure, un pont piéton et cyclable doit être construit par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable, et de l'Électrification des Transports, comme cela avait été promis et annoncé dans les plans du réaménagement de Turcot. Le nouvel échangeur Turcot ne doit pas reproduire les défauts de la structure préexistante en privilégiant la fluidité routière entre les arrondissements aux dépens des habitants qui vivent isolés autour de l'échangeur.



Extrait d'une image du document de présentation de novembre 2010 du projet Turcot où l'on voit la dalle parc projetée et le corridor potentiel pour le tramway (Source : Ministère des transports).

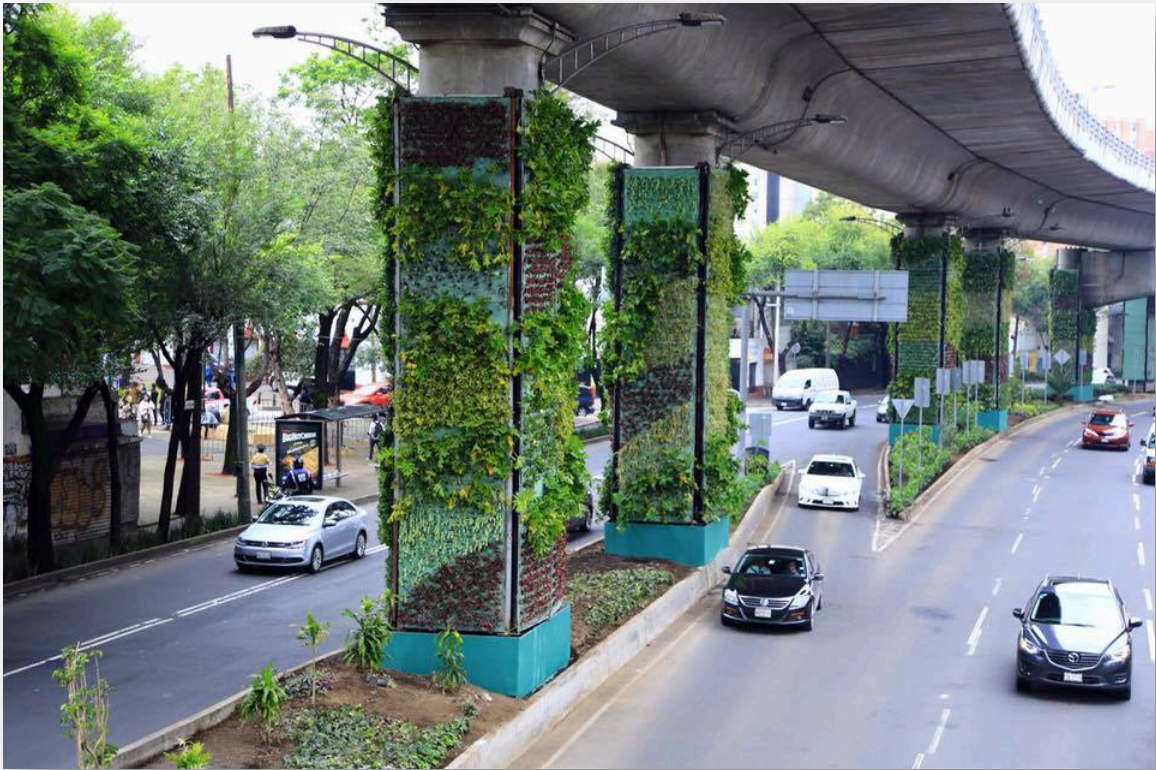
4. Verdissement

Les actions proposées dans le plan intègrent des solutions intéressantes, comme le « verdissement massif » du domaine public et privé. Ce verdissement massif devra toutefois être systématique et viser la création de la plus grande superficie de forêts urbaines possible, de manière à prolonger la surface de la coulée verte de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques ainsi qu'à baigner l'échangeur dans une canopée susceptible d'en limiter les nuisances.

L'action 4, qui vise à « soutenir la mise en place de nouvelles infrastructures vertes en collaboration avec le MTMDET » pourrait faire preuve de davantage de portée. Les objectifs minimaux sont de rafraîchir la zone, capter les poussières et le gaz carbonique, en plus d'embellir les infrastructures. Dans cet esprit, il est proposé d'étudier l'option d'augmenter les surfaces verdies en développant des systèmes de verdissement vertical sur un maximum de surfaces, dont :

- Les murs de soutènement, murs antibruits et autres parapets situés près des voies autoroutières;
- Les piliers de l'autoroute et des viaducs en périphérie;
- Les murs aveugles des institutions, industries, hangars et bâtiments.

Des exemples locaux et internationaux abondent en ce qui a trait au verdissement des murs et de plus en plus d'efforts se font pour le verdissement de pourtours et de piliers d'autoroute. En voici deux :



Verdissement des piliers d'une autoroute, projet Via verde Mexico (source : ecocosas)



Verdissement au-dessus d'une partie de l'autoroute 5 au centre-ville de Seattle (source : Google Street view).

5. Intervenir sur les espaces transitoires

La zone du PDUÉS possède plusieurs terrains marqués par un passé industriel. Certains de ces terrains hébergent des nouvelles constructions et nouveaux aménagements, d'autres portent encore les traces d'usines, entrepôt, alors que certains sont simplement vacants. Lorsqu'ils ne sont pas valorisés, certains de ces lieux peuvent devenir des dépôts sauvages, des sites de prolifération de plantes envahissantes ou héberger des activités illicites. Lorsqu'ils sont mal aménagés ou négligés, certains lieux sombres et inhospitaliers peuvent induire une augmentation du sentiment d'insécurité, surtout pour les piétons et cyclistes, quand ce n'est pas carrément une augmentation des risques pour la sécurité. Comme le PDUÉS est prévu sur 8 ans, plusieurs terrains en friches, zones tampons, espaces actuellement vacants, etc., ne seront pas développés avant plusieurs années. Les espaces inutilisés pourraient être valorisés afin d'en retirer un bénéfice socio-écologique pour le quartier. Ainsi, il est proposé que le PDUÉS intègre dans ses actions en verdissement un plan d'intervention sur les terrains vacants. Le plan pourrait prévoir des ententes d'occupation avec les propriétaires de terrains privés ou appartenant aux autres paliers de gouvernements. Les interventions proposées dans ce plan pourraient inclure:

- L'implantation de bacs temporaires de végétation;
- La création de prairies mellifères temporaires à même les terrains vagues;
- Le développement massif de bosquets de biodiversité à l'attention des espèces sensibles : faune aviaire, monarques, etc.;
- La mise en place de projets d'étude en phytoremédiation;
- L'installation de placettes et placotoirs temporaires;
- Des jardins d'art et d'interventions artistiques végétalisés;
- Villages temporaires, inspirés du « Village pied au courant et des « Jardins Gamelin »;
- La création de projets de verdissement éphémères, comme ceux actuellement développés sur le campus Outremont de l'Université de Montréal.⁶
- Des projets d'occupation de l'espace avec les populations vulnérables

6. Réflexion sur le patrimoine autoroutier

Le secteur du PDUÉS est riche en éléments patrimoniaux, particulièrement des éléments marquants du patrimoine industriel montréalais dont la plupart sont situés le long du canal Lachine. Cet héritage postindustriel est caractéristique du quartier et plan leur porte d'ailleurs une attention nécessaire. Si plusieurs usines, structures et ouvrages d'art d'une autre époque sont aujourd'hui vues comme des richesses historiques à préserver et valoriser, il en est autrement pour l'échangeur Turcot. L'échangeur est marquant par le contexte historique de sa construction, par ses coûts de construction faramineux et par l'empreinte qu'il laisse dans le paysage du sud-ouest de l'île. Pourtant, il est davantage vécu comme une nuisance par les résidents du secteur et d'autres Montréalais. Pourrait-il en être autrement ?

⁶ <http://campusmil.umontreal.ca/projets-ephemeres/>

Est-ce que l'échangeur Turcot pourrait laisser autre chose que des impacts négatifs dans le quartier ? Plusieurs autoroutes et infrastructures de transport ont déjà fait office de lieu d'appropriation, de structures identitaires... citons notamment l'îlot Fleurie à Québec qui, après des années d'interventions artistiques a accueilli un grand projet de cirque public monté par le Cirque du Soleil. Ou encore le mythique Burnside skate Park, construit sous un pont à Portland en Oregon et qui attire les curieux et skateboarders du monde entier.



Spectacle du cirque du Soleil sous une bretelle d'autoroute à Québec (crédit : Guillaume Bouchard blackoutdesign.ca)

Pour poursuivre dans cette réflexion, est-ce que l'échangeur Turcot, qui fait, qu'on le veuille ou non, partie de notre imaginaire collectif, pourrait être une structure valorisée, valorisante, voire identitaire?

L'échangeur Turcot est tout de même l'ami de Ponto⁷, ce sympathique cône orange apprécié de nombreux Montréalais. Personnage clé de cette bande dessinée imaginée par Tania Mignacca, l'échangeur est même personnifié avec une gamme d'émotions. Notre proposition est d'explorer l'idée d'intégrer l'échangeur dans une réflexion sur l'identité montréalaise et plus spécifiquement dans celle du grand sud-ouest afin non seulement de limiter l'isolement qu'il crée dans le secteur, mais aussi qu'il permette de rééquilibrer son échelle avec celle du citoyen, qui pourrait s'en approprier les dessous.

⁷ <http://minyaka.com/ponto/personnages/>



Extrait d'une bande dessinée mettant en vedette l'échangeur Turcot et sa santé

(Source : minyaka.com)

7. Prévoir les travaux de l'échangeur Saint-Pierre...

L'échangeur Saint-Pierre est une des prochaines grandes réfections autoroutières montréalaises à venir. Si l'actuel PDUÉS du Sud-Ouest est principalement un plan destiné à revitaliser les environs de l'échangeur Tucot après tout le processus des travaux de reconstruction de ce dernier, espérons que les choses se passent différemment pour l'échangeur Saint-Pierre.

Il nous apparaît impératif d'établir au plus tôt une démarche de PDUÉS pour le secteur de l'échangeur Saint-Pierre, afin d'éviter les erreurs de Turcot et planifier le plus possible en fonction des recommandations au futur projet d'échangeur. Le nord de Lasalle et l'est de Lachine en particulier le quartier Saint-Pierre, subissent quotidiennement les nuisances générées par l'échangeur Saint-Pierre et aucun effort de revitalisation de ces quartiers ne sera plus pertinent qu'une démarche comme celle d'un PDUÉS en amont du chantier.. Est-ce qu'il est possible de mieux planifier, en amont, des aménagements et des dépenses partagées entre les différents paliers de gouvernements

Dans cet esprit, les propositions faites plus haut sur la mise en service d'un lien structurant en transport collectif s'appliquent aussi à la future reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre.

Conclusion

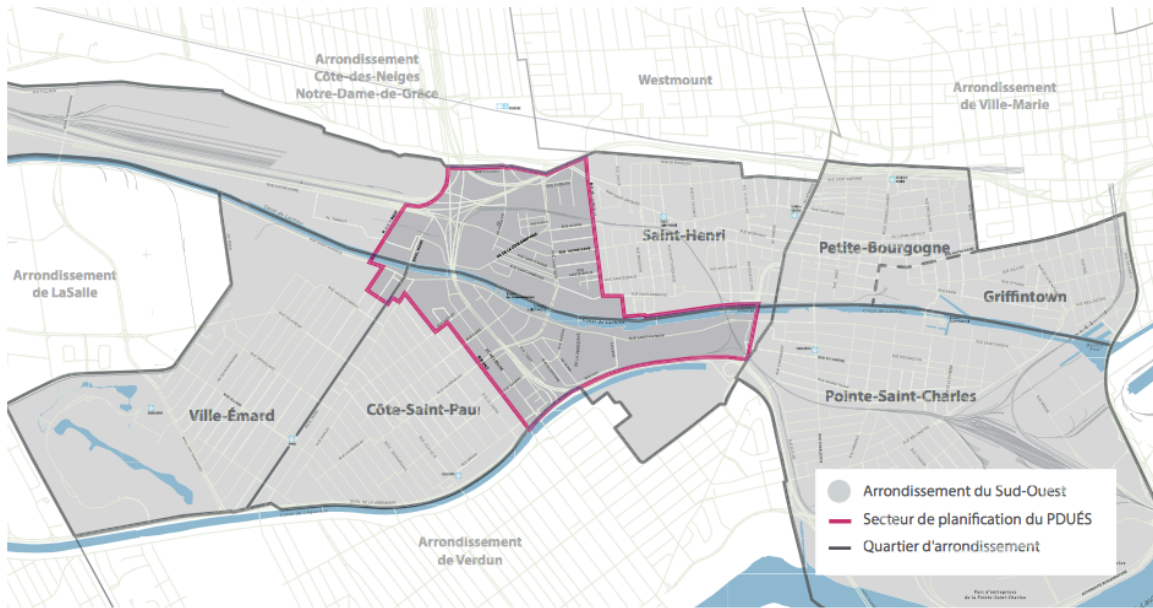
S'il se matérialise dans sa totalité, ce projet de PDUÉS augmentera significativement la qualité de vie des citoyennes et citoyens vivant dans le voisinage de l'échangeur Turcot et dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Les déplacements en seront fluidifiés, la canopée bonifiée et la qualité de vie augmentée.

Aussi, le PDUÉS présentement en consultation démontre l'importance d'intégrer des éléments et des considérations allant au-delà du territoire visé par ce plan. Plusieurs quartiers des arrondissements de Lasalle, de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grace et de Lachine sont et seront affectés par le chantier Turcot et son héritage ainsi que par certaines recommandations du PDUÉS.

Nous souhaitons, par ce mémoire, attirer l'attention sur l'importance d'un axe de transport collectif pour désengorger le sud ouest de l'île. En cohérence avec un désengorgement du secteur, les piétons et cyclistes doivent pouvoir se déplacer en sécurité et facilement autour de l'échangeur et ce, dans un milieu abondamment verdi et stimulant. Enfin, lorsqu'il lèvera les yeux sur l'échangeur, le piéton pourrait y voir un projet qui ne génère pas que de l'ombre sur son milieu de vie, mais bien des interventions judicieuses qui lui donneront envie d'apprécier son quartier et sa ville.

ANNEXE

Secteur du PDUÉS



Source : OCPM