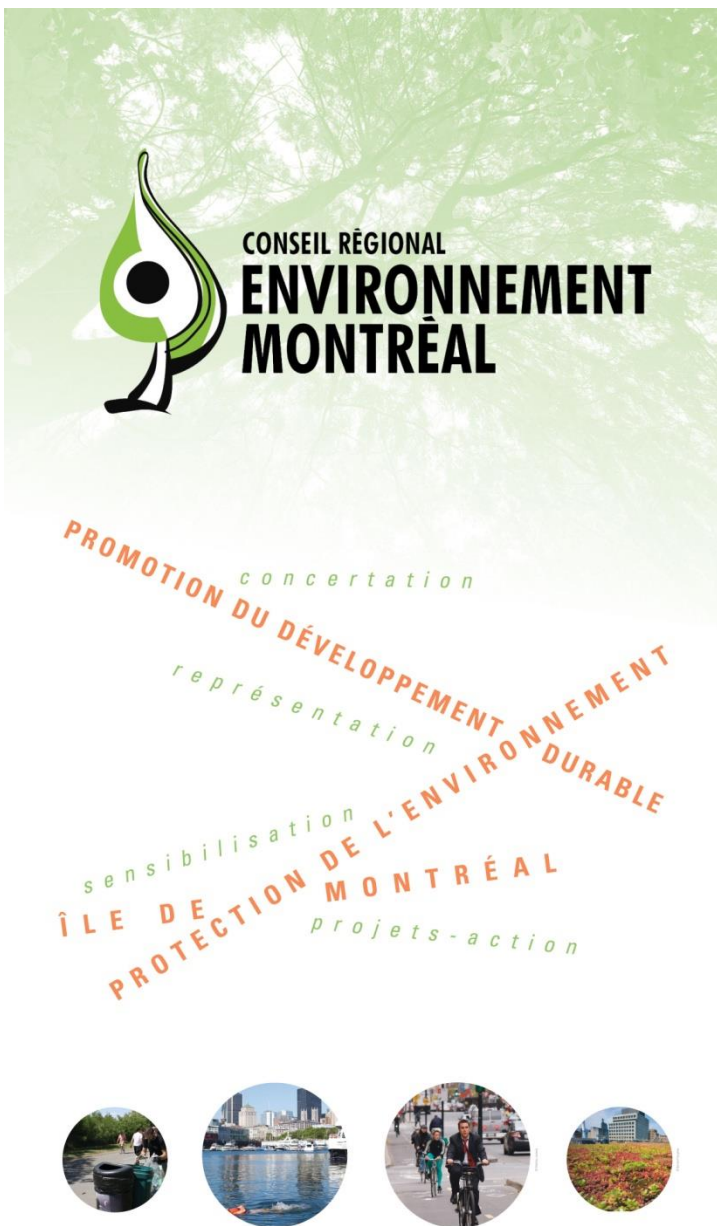


**Mémoire
du Conseil régional de
l'environnement de Montréal**

**Dépasser les mesures de mitigation
et assurer un accès pour tous aux
espaces verts et aux infrastructures
de transport actif et collectif**

Déposé dans le cadre de la
consultation publique sur Plan de
développement urbain,
économique et social (PDUÉS) pour
les quartiers aux abords de Turcot



Juin 2017



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

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!



Présentation du CRE-Montréal

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

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

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

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

Site web : www.cremtl.qc.ca

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

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

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

Durant plus de deux ans, le comité a mené une série d'actions sur le terrain et tenu des rencontres avec des décideurs municipaux et provinciaux.

Fin 2015, alors que les travaux ont déjà débuté et que les échanges avec les groupes locaux et régionaux mettent en lumière des préoccupations communes, le CRE-Montréal met sur pied **le Comité Turcot vert et actif**. Ce 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.

En 2016, le CRE-Montréal est à l'origine d'une lettre ouverte cosignée par 60 organisations de l'ensemble de la société civile demandant au premier ministre du Québec de réintégrer la dalle-parc dans le projet Turcot tel que prévu dans les plans initiaux.

[http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2016-11-30 lettre ouverte au premier ministre 0.pdf](http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2016-11-30%20lettre%20ouverte%20au%20premier%20ministre%200.pdf)

Depuis, le CRE-Montréal est au cœur d'une campagne de mobilisation autour de la dalle-parc qui a culminé par un grand rassemblement citoyen et par le dépôt d'une pétition demandant son retour ayant recueilli plus de 10 000 signatures.

Dans le cadre de la démarche du PDUES Turcot, nous avons rédigé et présenté un mémoire dans le cadre de la première consultation sur l'avenir des quartiers avoisinants Turcot. Les recommandations ont permis de réitérer la nécessité de prévoir dès maintenant des aménagements afin de faciliter la connexion entre les quartiers et d'améliorer l'accès aux espaces verts pour l'ensemble de la population.

[http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2016-05-19 memoire cre turcot quartiersavoisnant 1.pdf](http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2016-05-19%20memoire%20cre%20turcot%20quartiersavoisnant%201.pdf)

Cette seconde démarche de consultation publique sur le PDUES menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) est une nouvelle occasion de mettre la qualité de vie des citoyens au premier plan dans un secteur adjacent à l'échangeur Turcot. Le projet de réfection de l'échangeur, avec son budget de plus de 3,5 G \$, ne peut se résumer à un ouvrage de génie civil qui consiste à déplacer des voies routières et ferroviaires. Il doit faire la part belle à la mobilité et à l'aménagement durables et contribuer à améliorer l'environnement direct des montréalais, en particulier des citoyens des quartiers avoisinant Turcot.

Un document qui reflète bien la vision de la première consultation

Nous tenons à souligner le travail de l'équipe de rédaction du PDUES. Le document proposé traduit bien les orientations qui ont émergé de la première phase de consultation menée en 2016.

Considérant les nombreuses barrières physiques, la présence de structures bétonnées d'un autre siècle et les défis auxquels fait face le secteur, le PDUES est une occasion de poser des actions fortes avec la communauté afin d'améliorer les milieux de vie de l'ensemble de la population.

L'approche intégrée combine à la fois des éléments environnementaux, sociaux et économiques qui seront à même d'initier une transformation du secteur. Elle correspond à la vision du CRE-Montréal d'une ville à l'échelle humaine, équitable et verte, où le citoyen est un acteur à part entière de son milieu de vie.

Le Plan intègre plusieurs propositions très intéressantes au niveau du verdissement :

- principes directeur de verdissement;
- actions conjointes sur le domaine public et privé;
- biodiversité au cœur des aménagements.

La mobilité durable est aussi traitée selon différents volets :

- mesures d'apaisement de la circulation;
- réaménagement des intersections problématiques;
- établissement de nouveaux liens cyclables;
- mesures visant à améliorer le service en transport collectif.

Pour une approche plus large

Nous souhaitons cependant réitérer le fait que le territoire d'intervention est trop restreint considérant les défis et les impacts du projet de réfection de l'échangeur Turcot. Les impacts du projet dépassent largement le territoire du PDUES et concernent un bassin de population bien plus étendu pour lequel des actions doivent être prises afin d'atténuer les nuisances du projet.

Nous préconisons une approche élargie à l'ensemble des secteurs adjacents au projet Turcot. La planification doit être menée à l'échelle régionale, et non locale, afin d'assurer la cohérence et la complémentarité des interventions. Plusieurs éléments importants sont en effet situés à proximité du territoire d'études du PDUES : falaise Saint-Jacques, le CUSM et la cour Turcot.

Un plan qui arrive trop tard

La démarche du PDUES est arrivée alors que le projet Turcot était déjà planifié et décidé. Elle s'inscrit en réaction aux nombreux impacts que le chantier et le nouvel échangeur ont et vont avoir dans le secteur.

Alors que d'autres projets d'envergure sont à venir dans les prochaines années, entre autres la réfection de l'échangeur Saint-Pierre, il faut éviter de répéter cette erreur et intégrer dès le début de tout projet des mesures pour l'amélioration du milieu de vie des résidents à proximité.

Un plan qui doit être en constante évolution

Le PDUES présenté constitue une base de travail solide. Afin d'assurer son adéquation avec la réalité ainsi qu'avec les démarches menées dans les secteurs adjacents à son territoire d'intervention, **la mise en œuvre du PDUES doit se faire de façon concertée avec l'ensemble des acteurs concernés par la démarche.**

Des mesures à mettre en place dès maintenant

Le chantier Turcot bat son plein actuellement, causant de nombreux désagréments pour l'ensemble de la population : bruit, poussière, circulation de camions. Cette situation va perdurer pendant plusieurs années. **Les mesures doivent être prises dès maintenant afin d'atténuer les impacts et les nuisances et assurer la sécurité ainsi que la convivialité des déplacements des piétons et des cyclistes.**

Un verdissement massif pour des quartiers en santé

Le PDUES accorde une place importante au verdissement afin d'améliorer le milieu de vie et de mitiger les impacts de l'autoroute sur la population avoisinante. Nous tenons, entre autres, à souligner la volonté d'aménager les abords de l'autoroute et de réaliser un guide de verdissement en collaboration avec la Direction des grands parcs et du verdissement de la ville de Montréal.

Recommandations complémentaires

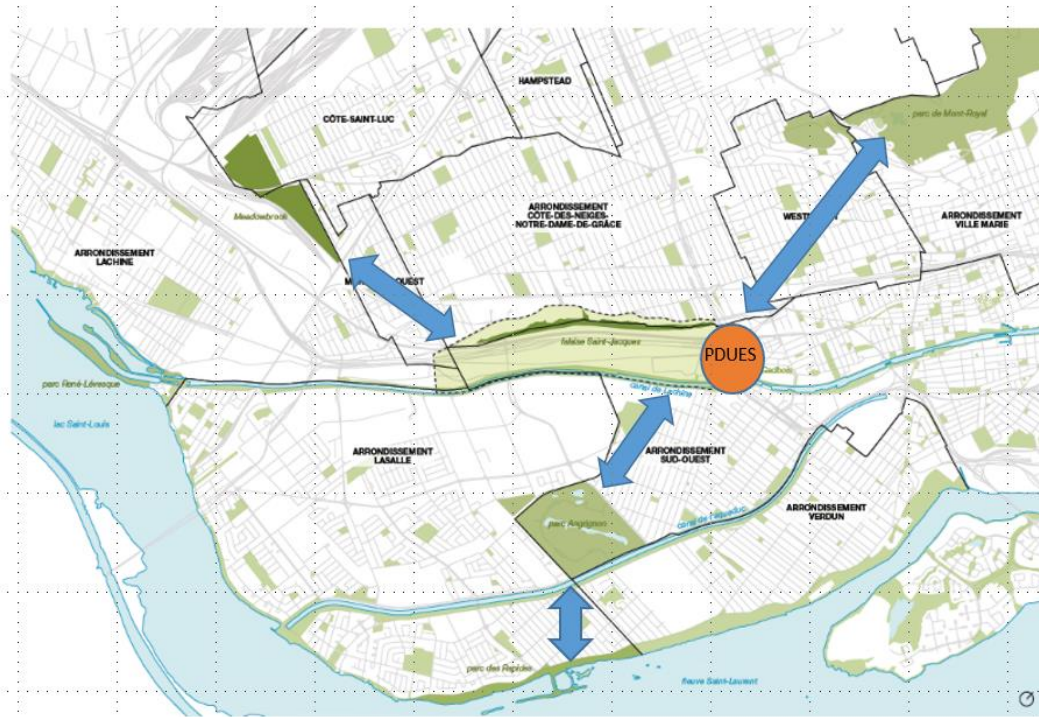
- Afin d'adopter les pratiques les plus innovantes, nous invitons à intégrer les recommandations du guide « Repenser le reboisement » du Jour de la Terre, rédigé par Alain Paquette du Centre d'étude de la forêt, Chaire Hydro-Québec / CRSNG sur le contrôle de la croissance de l'arbre, Université du Québec à Montréal.
<http://www.jourdelaterre.org/qc/tous-les-jours/programmes/repenser-le-reboisement/>
- Le CRE-Montréal a également débuté un projet de recherche avec l'UQAM et le MTMDET dans le cadre du projet ILEAU. Ce projet conduira notamment à la réalisation d'un guide sur les meilleures pratiques d'aménagement des emprises autoroutières. Ce guide pourrait servir d'inspiration pour les travaux du PDUES. (www.ileau.ca)
- Les espaces vacants ont un potentiel de verdissement et d'aménagement important. Afin d'éviter qu'ils restent inoccupés durant de longues périodes, des mesures devraient être prises afin de faciliter l'aménagement de ces terrains, même de façon temporaire.
- Les nombreuses structures et murs pourraient être propices à l'intégration de mesures de verdissement vertical. De telles mesures auraient de multiples avantages : réduction des îlots de chaleur, captation des poussières et embellissement.

Enfin, l'avis de la DRSP sur l'implantation d'usages sensibles à proximité de l'autoroute (non disponible au moment de la rédaction de ce mémoire) permettra également de peaufiner l'analyse et la priorisation des secteurs où intervenir.

Pour une protection et un accès aux espaces verts

Outre les actions de verdissement, une attention particulière doit être portée à la mise en relation des espaces verts et milieux naturels situés dans et hors du territoire du PDUES. L'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, le canal de Lachine, le parc Angrignon et le parc des Rapides à Lachine sont des pôles majeurs qui devraient être facilement accessibles pour l'ensemble de la population.

Cet accès passe par une cohérence entre les différents processus de planification actuellement en cour et l'adoption de cette vision commune d'un grand réseau vert et actif.



La place du PDUES dans la grande trame verte et bleue active

Des liens actifs

Le lien fédérateur prévu dans le PDUES est un élément important pour le secteur. Il a l'opportunité de devenir un élément structurant localement, mais également à une échelle plus large. **Il ne doit pas se substituer à la dalle-parc ni aux autres liens prévus, mais plutôt venir compléter le réseau dans la perspective d'une approche élargie de la mobilité durable dans tout le secteur.**

Les connexions aux éléments clé dans et à proximité du territoire du PDUES sont indispensables afin d'assurer un réseau efficace : Pôle Gadbois, CUSM, pôles de transport collectif (métro), dalle-parc, falaise Saint-Jacques, lien multifonctionnel en bas de falaise et réseau cyclable existant. Ces connexions doivent être identifiées dans le PDUES afin d'assurer l'arrimage avec les autres démarches (plan directeur du canal de Lachine, plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques et discussions sur le futur de la cour Turcot).

Une connexion du réseau cyclable dans le territoire du PDUES à la piste multifonctionnelle de bas de falaise, combinée à la dalle-parc, viendrait tisser un réseau cyclable permettant de désenclaver les différents secteurs et de donner accès aux éléments importants sur le territoire.

Nous tenons à **réitérer l'importance de la dalle-parc pour l'ensemble du secteur**. Sa réalisation permettrait d'éviter un détour de 7 km, en connectant l'axe naturel de Cavendish jusqu'à la rue Irwin, à mi-chemin de la frontière Turcot. Cet élément est indispensable afin de relier l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de Grâce au nord de la falaise avec la cour Turcot et le quartier Ville-Émard dans l'arrondissement du Sud-Ouest.



Dalle-parc présentée dans les plans de 2010 par le MTQ

Un réseau de transport collectif à bonifier

Le transport collectif doit occuper une place centrale dans le territoire. Cela passe par un développement du réseau afin d'assurer une desserte des différents quartiers et des pôles d'intérêts.

Dans cette perspective, plusieurs éléments pourraient venir bonifier la situation :

- Une hausse des fréquences de passage alors que deux lignes ont vu récemment leur service réduit (36 et 78);
- Une meilleure synchronisation entre les lignes;
- Un meilleur aménagement des abords des arrêts d'autobus permettrait également d'encourager l'utilisation du transport collectif. Dans cette optique, le CRE-Montréal a organisé, conjointement avec la Chaire de recherche de l'Université Concordia et la Chaire de recherche de l'Université de Montréal sur les concours, un concours d'idées : **En plus d'attendre le bus**. Les nombreuses propositions pourraient donner aux concepteurs des idées afin d'améliorer ces espaces souvent peu accueillants quelle que soit la saison.
<http://www.ccc.umontreal.ca/>

Un financement qui doit être à la hauteur des ambitions

Le PDUES prévoit de nombreuses interventions. Il compte sur un arrimage avec les programmes existants de la ville de Montréal pour en assurer le financement. Afin d'éviter que les propositions ne restent sans suite, une assurance du financement devrait être donnée par l'ensemble des partenaires engagés. Nous pouvons également nous questionner à savoir si les montants disponibles dans ces programmes seront suffisants afin d'assurer la réalisation des actions et ainsi l'atteinte des objectifs inscrits dans le PDUES.

Conclusion

Le projet de PDUES traduit bien la vision qui s'est dégagée lors de la première consultation. Il repose sur une vision de la création de milieux de vie complets, à échelle humaine, et ce, malgré la présence d'une infrastructure routière gigantesque en son cœur.

Il faut maintenant assurer que le financement permettra la concrétisation des 32 actions prévues et que sa mise en œuvre se fera en cohérence avec les autres démarches dans le secteur.

Bien que le territoire d'intervention soit trop restreint, les transformations dans le secteur sont une occasion d'en faire un point central dans la grande trame verte et active du Grand Sud-Ouest.