

Suivi des questions de la commission concernant la création d'un parc-nature dans l'ancienne cour Turcot

Gestion des milieux naturels

1. *Vous avez affirmé que la délimitation du parc-nature est encore à déterminer. Pouvez-vous nous préciser les autres éléments qui pourraient être intégrés au futur parc-nature? Est-ce que la falaise Saint-Jacques, par exemple, ou la bande verte pourraient faire partie du territoire inclut dans le futur parc-nature?*

R : La bande verte et la falaise Saint-Jacques pourraient être intégrées au futur parc-nature. Certains terrains situés en haut de la falaise Saint-Jacques pourraient également compléter cet ensemble.

2. *Dans quelle mesure le 75 % « d'écosystèmes naturels » du futur Parc contribuera-t-il à atteindre la cible de 10 % de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels? Est-ce que l'intégration de la falaise Saint-Jacques au nouveau parc-nature changerait quelque chose à cette contribution?*

R : Depuis l'adoption de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (PPMVMN) en 2004, les diverses initiatives de la Ville de Montréal ont permis de faire passer la part des aires protégées qui était de 3,1 % du territoire terrestre de l'agglomération à 5,8 % en 2014. Avec l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal en 2015, cette cible de superficie terrestre des aires protégées a été augmentée à 10 %.

Afin de pouvoir contribuer à l'atteinte du 10 %, une aire protégée doit être dotée d'un zonage dit de «conservation», pour la soustraire à de possibles usages incompatibles avec la protection des milieux naturels. De plus, 75% de leur superficie doit être à prédominance naturelle et gérée de façon écologique.

En respectant ces critères, la superficie totale du parc-nature proposé (30 hectares) permettra de contribuer à cette cible de 10 %. L'ajout de la partie composée par la bande verte et la falaise Saint-Jacques permettrait d'ajouter 10 hectares supplémentaires puisque la superficie de la falaise Saint-Jacques (20 hectares) est déjà comptabilisée comme aire protégée¹.

3. *Quels seront les usages ou fonctions des espaces verts et naturels du futur Parc au sein de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques?*

R : À l'instar des autres parcs-nature de la Ville de Montréal, les aménagements proposés dans le futur parc-nature permettront de créer un espace propice à la découverte, à l'évasion, à la détente et à la pratique de nombreuses activités de loisir.

Les parcs-nature se distinguent par la richesse des milieux naturels, par la diversité des écosystèmes et des paysages qui varient au gré des saisons.

¹ http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Schema20170301.pdf , page 81

Nuisances environnementales

4. Comment la gestion des nuisances environnementales provenant de l'autoroute sera-t-elle intégrée dans la planification du Parc? Par exemple, avez-vous des études ou des renseignements concernant les polluants occasionnés par l'autoroute 20 et savez-vous s'il y a des contraintes ou des restrictions d'activités dues au fait que le Parc se situera aux abords de l'autoroute?

R : Étant donné que nous sommes en amont du projet, aucune étude n'a encore été réalisée concernant la considération des polluants engendrés par l'autoroute 20. Par contre en 2017, à la demande de la Ville de Montréal, la Direction régionale de santé (DRSP) a émis des recommandations ayant trait à l'implantation de divers usages le long du complexe Turcot afin de prendre en considérations ces problématiques.

« Plusieurs problématiques peuvent être présentes le long des grands axes routiers, dont les niveaux de bruit élevé et la pollution occasionnée par les véhicules moteurs. Cet avis aborde plus précisément la problématique de la qualité de l'air aux abords des autoroutes.

(...)

D'après cette revue de la littérature non exhaustive, diverses mesures de mitigation permettent de réduire l'exposition aux polluants émis par les véhicules. Ces mesures comprennent la mise en place d'une zone tampon entre l'infrastructure routière et les zones résidentielles, les murs antibruit et les barrières de végétation. La combinaison de diverses mesures de mitigation semble être le choix le plus efficace.»²

Précisons qu'une zone tampon d'une largeur minimale de 70 mètres, constituée d'une butte et de plantation, est déjà proposée entre l'autoroute et le futur parc-nature. Celle-ci permettra de réduire l'impact des nuisances provenant de l'autoroute tant au niveau des polluants que du bruit. De plus, tel que recommandé par la DRSP, aucun usage sensible ne sera implanté à moins de 50 m d'une autoroute.

L'avis produit par la DRSP est disponible au lien suivant :

https://santemontreal.gc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Pollution/Avis_polluant_autoroutes.pdf

² Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de Montréal, 2017. Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot, 37 pp.

Gestion des sols et des eaux

5. *Vous avez affirmé que pour ce projet : « le niveau de contamination des sols est compatible avec un usage parc ». Comment prévoyez-vous en avoir l'assurance?*

R : Lors de la présentation du 25 septembre dernier, nous avons mentionné que la butte qui sera aménagée entre l'autoroute et le parc utilisera une partie des sols compressibles excédentaires du projet Turcot. Ces sols ont un niveau de contamination compatible avec un usage parc.

Le contrat entre le fournisseur qui réalise les travaux et le ministère des Transports du Québec (MTQ) exige que la qualité des sols entreposés pour confectionner la butte soit inférieure aux valeurs limites du critère B du Guide d'intervention du MELCC (compatible avec un usage parc). De plus, aucune matière résiduelle (béton, asphalte, scories et autres) ne peut y être entreposée. Ces sols ont été caractérisés avant leur excavation conformément aux exigences du MELCC. En vertu de l'autorisation qu'il a reçu du MELCC, le fournisseur doit produire des rapports sur la gestion des sols excavés et la disposition de ceux-ci.

La Ville de Montréal vérifiera quelles sont les méthodes utilisées par le MTQ pour assurer le respect de cette exigence contractuelle. Selon les résultats obtenus, la Ville évaluera s'il est nécessaire de procéder à des analyses supplémentaires.

De plus, les terrains visés pour l'aménagement du parc-nature ont été utilisés par le passé comme cour de triage ferroviaire pour la partie nord et comme corridor de transport ferroviaire et autoroutier pour la partie sud. Au cours des quinze dernières années le MTQ a réalisé des études de caractérisation dans la cour Turcot, lesquelles ont montré que certaines portions de celle-ci étaient contaminées au-delà des niveaux permis pour un usage autoroutier ou parc³.

En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), tout changement d'usage d'un terrain ayant par le passé supporté une activité visée par la réglementation découlant de la LQE (ce qui est le cas des cours de triage ferroviaire) doit faire l'objet d'un plan de réhabilitation approuvé par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC). Le plan de réhabilitation devra prévoir les modes de réhabilitation des terrains, soit par excavation pour ramener la contamination sous le niveau acceptable pour un usage parc ou par le maintien en place des contaminants (approche par gestion de risques) et l'application de mesures pour assurer la protection de la population et des écosystèmes, le cas échéant. Les travaux de réhabilitation devront faire l'objet d'une surveillance afin de s'assurer du respect du plan de réhabilitation approuvé par le MELCC.

6. *Comment seront réparties les responsabilités concernant la gestion des sols une fois l'aménagement complété? Est-ce que des suivis de gestion des sols et des eaux souterraines devront être effectués? Si oui, qui en sera l'autorité responsable?*

R : Ces éléments ne sont pas encore déterminés puisque le plan de réhabilitation pour le parc-nature n'a pas été élaboré et approuvé par le MELCC et que les suivis qui pourraient être requis ne sont pas définis. Cet aspect sera aussi discuté dans le cadre des négociations concernant l'acquisition des terrains.

³ Un résumé des études effectuées dans la cour Turcot est disponible sur le site du BAPE :
http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR5.4/PR5.4_addenda3.pdf
http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complexe_Turcot/documents/PR5.4/PR5.4_annexeC-fig6.pdf

Zones tampons

7. *Il a été mentionné à quelques reprises lors de la soirée d'information que des zones tampons doivent être créées aux abords de l'autoroute 20. Quelles sont les caractéristiques d'une zone tampon dans ce secteur et qui en a la responsabilité? De plus, l'aménagement de buttes provenant des sols excédentaires est-elle obligatoire?*

R : Le contrat entre le fournisseur qui réalise les travaux et le MTQ inclut l'entreposage de manière permanente, sous forme de buttes, d'une partie des sols compressibles excédentaires du projet Turcot et l'aménagement paysagé de celles-ci. Le contrat spécifie que cette butte aura une hauteur d'environ 5 mètres et qu'en plus d'être ensemencée, une plantation informelle de végétaux y sera faite.

La butte aménagée au sud entre l'autoroute et le futur parc agira effectivement comme zone tampon afin de réduire la présence visuelle et sonore de l'autoroute en plus d'avoir un effet sur la dispersion des polluants vers le parc.

Des discussions entre la Ville et le MTQ sont en cours afin que la mise en forme de ces sols compressibles excédentaires participe aux aménagements du futur parc. La responsabilité de cet élément n'est pas encore déterminée, cela fera également partie des éléments discutés dans le cadre des négociations concernant l'acquisition des terrains.

Accessibilité et connectivité

8. *Avez-vous des objectifs à court ou à moyen termes de raccordement du parc-nature au réseau de transports collectifs et actifs (ex. : réseau cyclable)? Y a-t-il des scénarios qui devraient être privilégiés, et ce notamment en regard du potentiel d'utilisation quatre saisons? De quelle façon prévoyez-vous faciliter l'accès en transport public au futur Parc?*

R : Le futur parc-nature est bordé au sud par la rue Notre-Dame. Avec le soutien financier du gouvernement du Québec, la Ville de Montréal transformera la rue Notre-Dame Ouest en boulevard urbain dans le secteur de la cour Turcot en complément des travaux réalisés par le MTQ dans le cadre du projet Turcot. Ce projet, qui est actuellement en phase de planification, propose l'ajout d'une piste cyclable en site propre qui permettra de bonifier les liens avec le réseau cyclable de la Ville⁴. Ce lien cyclable pourrait être déneigé en hiver. Des arrêts d'autobus sont également prévus le long de la rue Notre-Dame pour desservir le circuit d'autobus qui y circule actuellement.

Composante importante de la proposition du futur parc, le lien Nord-Sud permet de faciliter le franchissement de la falaise Saint-Jacques et des voies de transports. Au nord, un lien cyclable devra être créé afin que le lien Nord-Sud puisse se raccorder, notamment à la piste cyclable située en bordure du boulevard de Maisonneuve. Au sud, l'accessibilité au parc pourra se faire via la rue Notre-Dame et le lieu historique national du Canal-de-Lachine.

Compte tenu de la proximité du futur parc avec la piste cyclable située en bordure du canal de Lachine, le projet devra proposer un seuil attrayant entre le parc, la rue Notre-Dame et le site de Parcs Canada afin de favoriser et faciliter cette connectivité. Des discussions entre Parcs Canada et la Ville de Montréal se tiendront afin de discuter de cet aspect. Tel qu'indiqué à la réponse 4 du suivi des questions de la séance d'information du 25

⁴ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/3.7_presentation_falaise_sgpvmr.pdf, Page29

septembre⁵, ces discussions permettront également d'évaluer les possibilités de développer ensemble une programmation quatre saisons.

Un lien cyclable et piétonnier est également prévu permettant de traverser d'est en ouest la bande verte qui sera aménagée par le MTQ au pied de la falaise. Ce lien se raccordera au réseau cyclable municipal.

9. *Outre la possibilité d'affecter une partie du 25 % de la superficie du Parc à des stationnements, y a-t-il d'autres endroits qui pourraient être considérés au sein de l'écoterritoire ou à proximité? Sachant que des scénarios ont été évalués par le MTQ sur la construction ou non d'un débarcadère et d'un stationnement à proximité de la bande verte, avez-vous plus d'information sur le scénario retenu et de son arrimage potentiel avec le nouveau parc-nature?*

R : La possibilité de prévoir du stationnement en bordure de la rue Notre-Dame est un élément qui est actuellement évalué. Le stationnement de véhicules pourrait être permis en dehors des heures de pointe et les fins de semaine.

Le stationnement proposé par le MTQ dans le cadre de la consultation publique du 26 mars 2018 sur le concept d'aménagement de la bande verte est en phase de validation. Aucune décision n'est encore prise à ce moment-ci.

Lors de l'élaboration de l'aménagement d'un seuil en bordure de la rue Saint-Jacques⁶, la présence de stationnement sera bien sûr considérée.

Fréquentation du Parc

10. *Existe-t-il des données sur les potentiels d'achalandage du Parc ? Y a-t-il des prévisions particulières à envisager en vue d'assurer la sécurité des usagers éventuels du futur Parc?*

R : A l'automne 2017, la Ville de Montréal a réalisé un sondage et une segmentation de la clientèle de proximité⁷.

La segmentation de la clientèle est basée sur les préférences et les habitudes en matière de divertissement des Montréalais(es), et six segments (personae) ont été définis en fonction de leurs intérêts et attentes envers l'offre des parcs. En tenant compte de ces informations, la Ville est à même de proposer une offre de services qui soit en adéquation avec les intérêts des citoyens. Cette étude a permis à la Ville de :

- Approfondir les connaissances sur la clientèle de proximité;
- Connaître les préférences en matière d'activités et de programmation du secteur;
- Connaître les préférences des clientèles spécifiques;
- Définir les ratios des personae dans le secteur à proximité du futur parc-nature.

Les segments les plus susceptibles de venir fréquenter le parc-nature (Simon et Louise), c'est-à-dire que leurs habitudes de loisirs correspondent à l'offre de services des parcs-nature, représentent 70% de la population située dans un rayon de 2 km. D'après l'étude, la probabilité qu'ils fréquentent le parc est supérieure à 90%.

⁵ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/5.2.1_suivi_des_questions_de_la_seance_information.pdf

⁶ Doc. 6.1, L. 400

⁷ http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/3.4_rapport_courturcot-segmentation.pdf

Au stade où nous en sommes dans la planification de cet espace, aucune prévision particulière n'a encore été envisagée en vue d'assurer la sécurité des usagers éventuels du futur Parc.

Entrée de ville

11. Un concours international d'idées des entrées de ville a déjà été fait pour l'autoroute 20. Avez-vous tiré des éléments de ce concours ou d'ailleurs en vue de préciser davantage ce volet du projet proposé?

R : Bien que cette démarche n'ait pas aboutie à la création d'un plan directeur pour cette importante entrée de ville, l'exercice de concertation des acteurs publics et privés présents dans ce parcours d'entrée de ville a permis de développer une vision territoriale qui a fait consensus au sein de cette table de travail. Ces orientations sont :

- Un projet de paysage emblématique pour la métropole;
- Une scénarisation des parcours d'expériences;
- Une démarche concertée de développement urbain durable.

La volonté de la Ville est de s'inscrire dans la continuité de cet exercice de concertation. Le projet de parc-nature fait parti de ce parcours d'entrée de ville majeur et les interventions paysagères qui seront proposées devront révéler et mettre en valeur les aspects naturels du secteur afin de contribuer au caractère identitaire du lieu. Ainsi, la présence du futur parc-nature à cet endroit contribuera à la mise en valeur des espaces naturels et récréatifs que sont la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine qui caractérisent notamment ce secteur. De plus, notre proposition devra contribuer, à sa manière, à la scénarisation de ce parcours tant au niveau des utilisateurs de l'autoroute qui le traverse que des riverains qui le côtoient.

Le lien Nord-Sud a le potentiel de contribuer fortement à marquer le paysage et ainsi participer à la création d'une entrée de ville emblématique. C'est dans ce sens, que nous avons présenté des référents internationaux pour illustrer cette importante composante du projet.

Rôles et responsabilités

12. Quels sont les processus de concertation, d'arrimage et/ou de planification en cours ou à venir avec les divers intervenants touchés directement ou indirectement par le projet (par exemple : Parcs Canada, arrondissements CDN-NDG et du Sud-Ouest, CN, MTQ)?

R : Depuis 2014, un comité de travail a été mis en place afin de collaborer à l'élaboration du plan de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Ce comité regroupe quelques services centraux de la Ville de Montréal (Urbanisme, Transports, Grands parcs) ainsi que les arrondissements CDN-NDG et le Sud-Ouest. Ce comité est toujours actif et plusieurs rencontres de coordination et d'orientation sont encore planifiées afin d'informer ou de consulter les différentes parties prenantes impliquées.

Depuis le début du projet Turcot, des comités de coordination Ville-MTQ ont été mis en place selon différentes thématiques (coordination travaux, acquisition, projets connexes, etc.). Plusieurs rencontres ont toujours lieu pour assurer la coordination entre les projets du Ministère et ceux de la Ville.

Plusieurs rencontres d'informations se sont tenues avec Parcs Canada au cours des dernières années pour les informer des visions souhaitées pour ce territoire. Les rencontres devraient s'intensifier dès cet automne afin d'aborder certains sujets tel qu'exposer dans la réponse à la question 8 du présent document.

Le Canadien National (CN) a également été rencontré. Ils seront impliqués dans la cadre de l'étude de faisabilité du lien Nord-Sud puisque celui-ci passe au-dessus de leurs infrastructures.