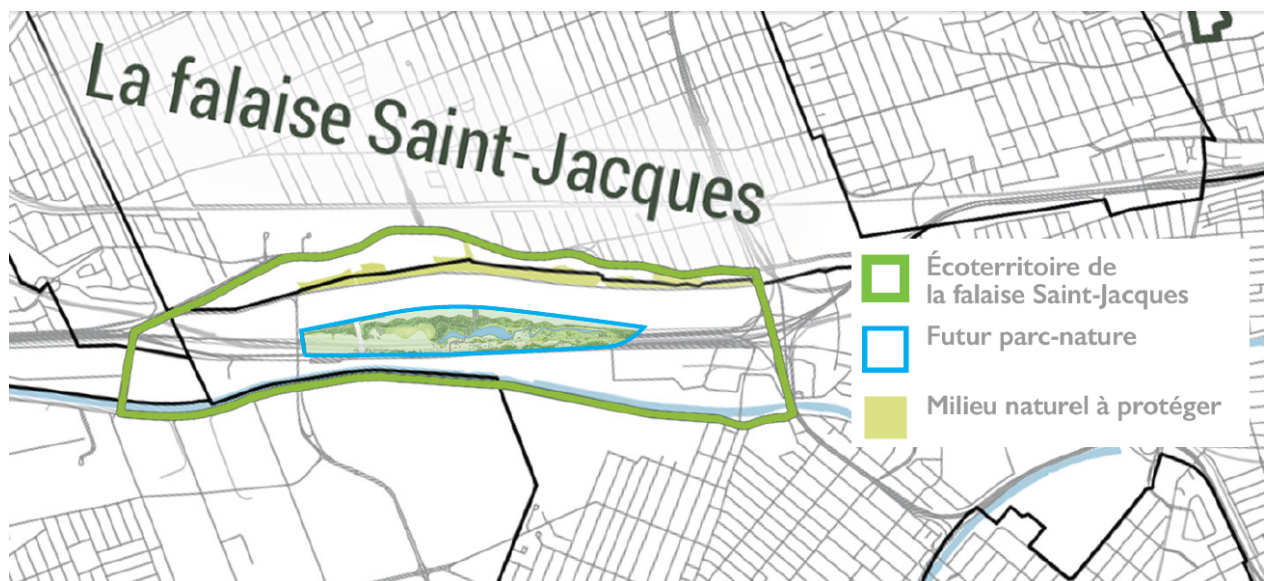




ASSOCIATION DES ARCHITECTES
PAYSAGISTES DU QUÉBEC

NOUVEAU PARC-NATURE DANS LA COUR TURCOT LA RENAISSANCE D'UN PAYSAGE OUBLIÉ



OPINION ÉCRITE

Présentée à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des consultations publiques portant sur le projet
de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

Déposée à Montréal, le 20 novembre 2018

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION	4
PROJET	5
AVIS	6
HISTOIRE	7
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	12
CONCLUSION	15
BIBLIOGRAPHIE – ÉTUDES, RAPPORTS ET PRÉSENTATIONS.....	16
BIBLIOGRAPHIE – CARTES HISTORIQUES	17
ANNEXE 1 – SUPERPOSITION DE CARTES HISTORIQUES À L'ÉCOTERRITOIRE	18

AVANT-PROPOS

Fondée en 1965, l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ) est une corporation professionnelle constituante de l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC/CSLA) et de la Fédération internationale des architectes paysagistes (FIAP/IFLA).

L'AAPQ représente 502 membres agréés et 98 membres stagiaires qui évoluent dans les secteurs public, privé, institutionnel, communautaire et universitaire québécois. L'Association a pour mission de rassembler, de représenter et de soutenir ses membres ainsi que de promouvoir la profession d'architecte paysagiste dans le contexte de protection, de mise en valeur, de gestion et de création des paysages en tous milieux, ce qui contribue à créer un cadre de vie durable, fonctionnel, esthétique et sain pour la population.

L'architecte paysagiste exerce une profession de synthèse. Comme professionnel de l'aménagement du territoire et des espaces extérieurs, il se voit impliqué en amont de la réalisation des projets, de l'élaboration du concept jusqu'aux plans et devis de réalisation, en plus d'en être le maître d'œuvre. Il est appelé à travailler en collaboration avec des experts-conseils où il s'assure d'optimiser la gestion du projet et d'effectuer les suivis auprès d'une équipe multidisciplinaire.

INTRODUCTION

C'est avec un grand intérêt que l'AAPQ participe à la consultation intitulée « Nouveau parc-nature dans la cour Turcot - Projet de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques », menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Les enjeux de paysage sont centraux dans cet ambitieux projet de réaménagement, tout comme le besoin de transformer cet îlot de chaleur en îlot de fraîcheur. À l'instar de la plupart des intervenants, l'AAPQ croit qu'il faut tirer parti du potentiel exceptionnel que représente cette zone stratégique située au cœur de plusieurs infrastructures de transport en misant sur une stratégie axée sur la connectivité, le paysage, la géographie des lieux et l'histoire ainsi qu'en s'appuyant sur la créativité de nos concepteurs.

Avec le mont Royal, la falaise Saint-Jacques est un site paysager naturel marquant sur l'île de Montréal. Elle est dominée par des peupleraies qui assurent la stabilité des sols. Sa position géographique (entre le mont Royal et les rapides de Lachine) et sa superficie en font un lieu stratégique important pour la faune ailée lors des migrations.

Ce territoire se transformera bientôt pour le bien de tous. Il faut définir les principes directeurs et les orientations devant guider les aménagistes, parmi lesquels les architectes paysagistes devront jouer un rôle structurant.

PROJET

La Ville de Montréal décrit le projet comme suit¹ :

« La Ville de Montréal aménagera un tout nouveau parc-nature en plein cœur de la métropole, dans l'espace dégagé par la reconstruction de l'échangeur Turcot. Situé dans l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, ce grand parc recouvrira près de 30 hectares répartis sur 2 km. Écosystème unique, il présentera une variété de paysages —boisé, milieux humides, prairie— et permettra de créer une nouvelle entrée de ville verdoyante et emblématique pour la métropole.

« Cet espace vert contribuera à bonifier la biodiversité du secteur de la falaise Saint-Jacques et offrira à ses utilisateurs un contact privilégié avec la nature.

« Un lien nord-sud est proposé afin de prolonger le parc au-dessus de l'autoroute 20 et des voies ferrées, ouvrant un passage nord-sud additionnel aux piétons et cyclistes vers le nouveau parc et le canal de Lachine. Cette infrastructure de premier plan retissera les liens entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et encouragera les déplacements actifs. »

Par ailleurs, la Ville mentionne vouloir « poser un geste fort en faveur de l'environnement et de la qualité de vie de ses citoyens, en créant un parc qui leur ressemble et qui répond à leurs besoins. »²

¹ *Métamorphose de la cour Turcot : 10 éléments à connaître sur le projet du nouveau parc-nature*, Ville de Montréal, Août 2018

² *Nouveau parc-nature dans la cour Turcot : projet de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques*, Séance d'information dans le cadre de la consultation publique, Ville de Montréal, 25 septembre 2018.

AVIS

L'AAPQ adhère à la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de 2003, qui répond à un engagement lors Sommet de Montréal. Cette Politique identifie la falaise Saint-Jacques comme un écoterritoire, soit un territoire propice à la création d'une **nouvelle aire protégée**.

Rappelons que la Politique poursuit trois grands objectifs :

1. Maximiser la biodiversité et augmenter la superficie des milieux naturels protégés à Montréal;
2. Assurer la pérennité des milieux naturels dans les parcs existants et favoriser la consolidation et la viabilité des écosystèmes qui y sont présents;
3. Favoriser une meilleure intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans les milieux de vie.

Toutefois, l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques s'est agrandi. Cette plus grande superficie implique une série d'analyses additionnelles sur tout le secteur, allant bien au-delà de l'écoterritoire proprement dit. Le potentiel d'aménagement n'étant plus le même, il est nécessaire de traiter tout l'espace de manière cohérente. Pour ce faire, la Ville doit forcer une étroite collaboration entre l'ensemble des intervenants des différents services municipaux.

HISTOIRE

Pour comprendre le site de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques et ses alentours, il faut connaître son histoire (pour les cartes historiques, voir l'annexe). S'appuyant sur plusieurs sources bibliographiques, l'AAPQ a préparé la synthèse qui suit.

LE CHEMIN UPPER-LACHINE, UN TRACÉ FÉDÉRATEUR

Au XVII^e siècle, peu de tracés permettent de relier Montréal aux terres situées en amont des rapides de Lachine. Puisque le chemin de Lachine est souvent impraticable, on ouvre rapidement plus loin du rivage un deuxième chemin qui traverse l'intérieur des terres en passant par la côte Saint-Pierre. Indiqué sur une carte de 1683, il sera connu plus tard comme le chemin Upper-Lachine, par opposition au premier chemin, le long de la rive, qui s'appellera Lower Lachine.

Le chemin Upper-Lachine, situé à l'abri des inondations, constitue la route la plus courte entre Montréal et Lachine et devient vite la principale voie de communication vers l'ouest. En 1805, il est choisi pour devenir la toute première route à péage de l'île, ce qui témoigne de l'importance des communications entre Montréal, Lachine et le Haut-Canada.

En raison de l'ouverture du canal de Lachine en 1825 qui lui fait concurrence, la tarification sur Upper-Lachine est abandonnée. Dans les années 60, une partie du chemin est renommée rue Saint-Jacques alors que celle du quartier Saint-Raymond a conservé sa dénomination Upper-Lachine.

LA FALAISE SAINT-JACQUES, UN ESCARPÉMENT ET UNE BARRIÈRE NATURELLE

En 1815, Joseph Bouchette écrit que « la route monte sur une colline escarpée et se prolonge sur une chaîne élevée pendant plus de 3 miles de long. De cette hauteur, on a une vue superbe des champs cultivés qui sont au-dessous du rapide de Saint-Louis, des îles du Saint-Laurent et des différents bois qui sont sur la rive opposée; descendant ce cette hauteur, la route parcourt un pays plat jusqu'à ce qu'elle arrive à La Chine. »³ Ce sont les vues pittoresques qui marquent le haut plateau de cette falaise remarquable.

Au début des années 80, la falaise est dans un état déplorable. Étant devenue un lieu de déversements sauvages, elle offre alors un paysage désolant à partir de l'autoroute. Cette

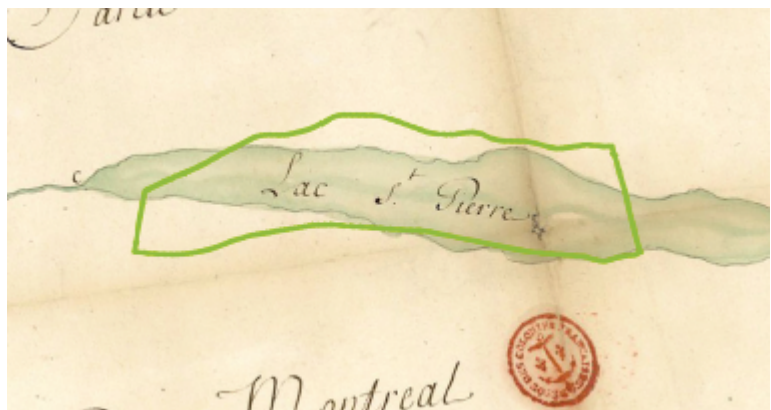
³ À la découverte de Lachine II, produit par UMA, <http://www.umamontreal.com/alouer/?/projets/lachine2/>

situation mène la Ville en mai 1985 à acheter la compagnie de chemins de fer Canadien National une partie des terrains du talus pour fins de parc. En 2004, le secteur de la falaise devient un des dix écoterritoires visés par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de Montréal.

LE LAC SAINT-PIERRE, UN LAC PEU PROFOND

Il y a 4 000 ans, les eaux fluviales s'étant retirées de ce qui est aujourd'hui l'île de Montréal, des eaux stagnantes et des marais ont donné naissance à des dépôts d'algues et de coquillages. Ces derniers ont fait place à la sphaigne qui forme les dépôts de tourbe que l'on retrouve compactés sous l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.

Le toponyme de « lac Saint-Pierre » est d'usage courant dès 1670 et il est le seul utilisé sur les plans anciens. À l'arrivée des Français à Montréal, le lac Saint-Pierre, bien que peu profond, constitue la plus grande étendue d'eau sur l'île de Montréal. Le lac Saint-Pierre couvrait approximativement le territoire de l'ancienne cour de triage Turcot jusqu'au XVIII^e siècle. Tous les plans du XVII^e et XVIII^e siècles ne sèment aucun doute quant à sa taille.



L'évolution du lac Saint-Pierre est méconnue, passant de lac à marécage à zone asséchée. En 1867, la rivière très sinueuse à cet endroit est un vestige du lac Saint-Pierre, aujourd'hui complètement canalisée dans l'égout du collecteur Saint-Pierre.

CANAL DE LACHINE, UNE CONSTRUCTION POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Ouvert dès 1825, le canal de Lachine passe au sud de la rivière Saint-Pierre, encore appelé le lac Saint-Pierre sur certaines cartes. À ce moment, le canal ajoute à la voie terrestre une voie de navigation majeure donnant accès à l'intérieur du continent. Entre 1825 et 1841, la circulation maritime se multiplie par sept et le nombre de passagers qui transitent par le canal en direction des Grands Lacs quintuple. Ce dynamisme industriel permet aujourd'hui de considérer que le canal de Lachine est le berceau de l'industrialisation canadienne. Dans les années 1970, après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, le canal est désaffecté. Aujourd'hui, après un effort important de revitalisation, le canal est ouvert aux activités de plaisance.



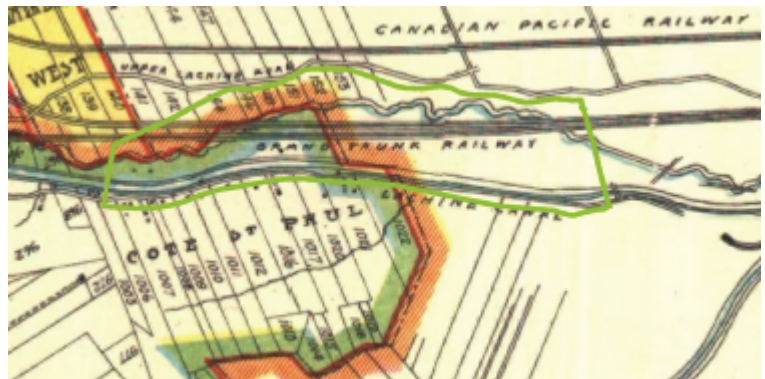
LE CHEMIN DE FER DU CN, UNE PREMIÈRE BARRIÈRE IMPOSANTE AU PIED DE LA FALAISE

Aux pieds de la falaise Saint-Jacques, le chemin de fer de la *Montreal and Lachine Railway* est inauguré en 1847. Il s'étire sur 12 km sur le territoire du lac Saint-Pierre alors asséché, devenu rivière. Ce chemin de fer reliait Montréal, à partir de la place Chaboillez, jusqu'à Lachine. Il devient le troisième lien entre ces deux points mais, contrairement au canal, il est ouvert en toutes saisons. À la fin du XIX^e siècle, le terrain devient une cour de triage importante connue sous le nom de cour Turcot. En 1923, le Grand Trunk est fusionné à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). En 2003, le ministère des Transports achète la gare de triage du CN mettant définitivement fin à la vocation ferroviaire des lieux.



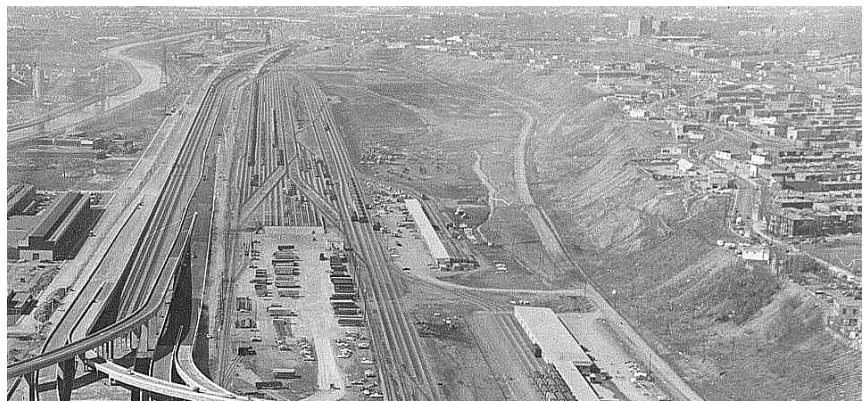
LES CHEMINS DE FER DU CP, UNE SECONDE BARRIÈRE IMPOSANTE AU SOMMET DE LA FALAISE

En haut de la falaise Saint-Jacques, le chemin de fer Canadian Pacific Railway est construit de 1881 à 1885, conformément à une promesse d'extension liée à l'entrée de cette province dans la Confédération en 1871. Il fut pendant des décennies le seul moyen pratique de voyager à longue distance dans de nombreuses régions du Canada et fut l'instrument de la colonisation et du développement économique du Canada occidental. Il longe le boulevard de Maisonneuve situé à un coin de rue au nord de la rue Saint-Jacques, anciennement Upper Lachine Road.



L'ÉCHANGEUR TURCOT, UNE CONSTRUCTION QUI ILLUSTRE LA MODERNITÉ DES ANNÉES '60

En 1961 débute la construction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute 20, un échangeur autoroutier construit sur trois étages. Il est ouvert à la circulation en avril 1967, trois jours avant l'ouverture de l'Expo 67. Les photos de



Vue vers l'ouest à partir de l'Échangeur Turcot vers la fin de sa construction, avec la falaise dénudée. Oct. 1966. Ville de Montréal.

la construction de l'autoroute Décarie et de l'échangeur Turcot en 1966 montrent que la végétation du talus, déjà présente sur les photos aériennes de 1949, est disparue à plusieurs endroits. Des coulées ponctuelles de terre sont visibles et semblent de fraîche date.

Turcot est un échangeur à niveaux construit au-dessus de trois voies ferrées de la subdivision de Montréal du Canadien National. Les trains empruntant ces voies sont protégés contre les chutes de véhicules par un tunnel en surface traversant l'échangeur

d'ouest en est. Douze (12) bretelles composent l'échangeur et totalisent près de 7,7 km. Un nouvel échangeur, de conception différente, est présentement en construction sous l'actuel, dont les structures sont détruites au fur et à mesure que le chantier avance. Ces travaux devraient s'achever en 2020.

LE CANAL DE L'AQUEDUC, UNE BARRIÈRE POUR LE TRANSPORT DE L'EAU

La compagnie des Propriétaires des eaux de Montréal, la première compagnie d'alimentation continue en eau potable, est fondée en 1801. En 1852, deux incendies importants ravagent Montréal et le réseau de l'aqueduc est détruit. L'ingénieur Thomas Keefer a le mandat de préparer un nouveau plan d'approvisionnement en eau. En 1854, on creuse un canal qui amène l'eau, puisée en amont des rapides de Lachine, jusqu'à un pavillon. Ces équipements sont mis en service en 1856. Le canal de l'aqueduc s'étend sur près de 8 kilomètres et traverse les arrondissements de LaSalle et de Verdun. Une ligne hydro-électrique de haute tension et une piste cyclable sont aménagées du côté sud du canal.

ENJEUX ET RECOMMANDATIONS

L'AAPQ fait les recommandations suivantes :

RECOMMANDATION 1 – CONNECTIVITÉ

❖ **Connectivité nord-sud** : Retisser les liens entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de manière à :

- Créer plusieurs liens pour les transports actifs, plutôt qu'un seul qui soit spectaculaire;
- Aligner ces nouveaux liens avec les liens existants.

Exemple :

La passerelle proposée n'est pas alignée avec le boulevard Cavendish qui passe sous la voie ferrée du CP. Cela force des parcours tortueux, ce qui n'est pas cohérent avec la volonté de favoriser le transport actif.

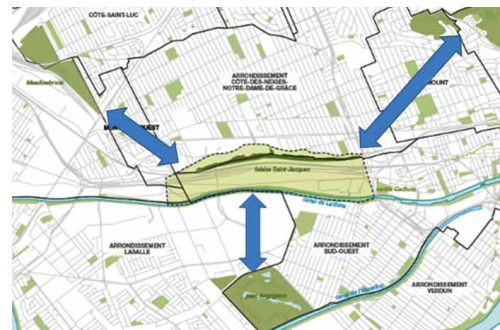
❖ **Connectivité est-ouest** :

- Convertir la rue Notre-Dame en boulevard urbain afin de créer des milieux de vie pour les secteurs en transformation;
- Mettre en valeur le canal de Lachine;
- Créer des liens de promenades et de pistes cyclables est-ouest.



Concept de la Trame verte et bleue. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

❖ **Connectivité des espaces verts**



Source : article écrit par Lisa Mintz, Cofondatrice, Sauvons la falaise!

RECOMMANDATION 2 – GENIUS LOCI

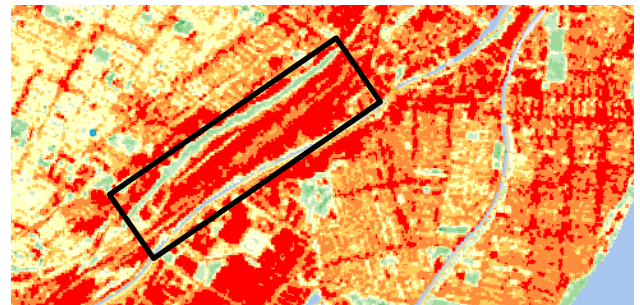
- ❖ **Révéler le génie du lieu** dans les nouveaux aménagements, car il est chargé d'une histoire riche de quelques centaines d'années.

RECOMMANDATION 3 – VERDISSEMENT

- ❖ **Verdir et bleuir** : L'écoterritoire ne possède plus de verdure sur 75 % de sa superficie. Tout est à recréer, à renaturaliser. Pour reverdir, il faut de l'eau.
 - Choisir le paysage, utiliser la nature et la culture pour réparer les espaces verts et le couvert existant;
 - Accepter que la nature et l'architecture de paysage soient le scellant du développement, la colle qui fait tout tenir ensemble;
 - Se tourner vers autre chose, un paysage métamorphosé, qui enrobe les infrastructures de transport en place.
- ❖ **Adopter un programme de pratique de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales**
- ❖ **Contre les îlots de chaleur** par le verdissement et par la biodiversité. Bien que le secteur ne soit pas identifié comme tel dans le Schéma d'aménagement de la ville de Montréal, la carte des îlots de chaleurs démontre bien la nécessité de renverser la situation :



Schéma d'aménagement de la ville de Montréal



Données Québec, Le carrefour collaboratif en données ouvertes québécoise, carte interactive

RECOMMANDATION 4 – LE PATRIMOINE

- ❖ **Assurer une mise en valeur du patrimoine** industriel, naturel, paysager, culturel et du transport. Sans oublier le patrimoine social, comme la communauté italienne qui cultivait une partie de la falaise Saint-Jacques.

RECOMMANDATION 5 – LES SPÉCIALISTES ARCHITECTES PAYSAGISTES

- ❖ **Intégrer les architectes paysagistes** à toutes les étapes du projet, sans les limiter à l'aménagement paysager. Les architectes paysagistes sont des maîtres d'œuvre qui possèdent l'expertise requise aussi bien en avant-projet qu'en conception, en exécution ou en gestion du territoire.
- ❖ **Inclure les architectes paysagistes dans le concours** de la passerelle, le cas échéant ;
- ❖ **Apporter une réflexion plus importante sur les orientations** en matière d'espaces verts et d'aménagement urbain à la Ville.

RECOMMANDATION 6 – MODÈLE DE GOUVERNANCE

- ❖ **Créer un modèle de gouvernance unique** en regroupant tous les intervenants ensemble afin d'énoncer une vision commune et ainsi éviter la gestion à la pièce. Par exemple, réunir :
 - L'arrondissement CDN-NDG qui conçoit et construit le haut de la falaise;
 - Le CN qui aménage les voies en regard de ses besoins;
 - Le ministère des Transports du Québec qui s'occupe de l'aménagement de l'autoroute 20;
 - Parc Canada qui est responsable des aménagements du canal de Lachine;
 - L'arrondissement Sud-Ouest chargé des abords du canal de Lachine ainsi que le secteur entourant le parc-nature;
 - La Ville-Centre qui est maître d'œuvre de la conception et de la construction du nouveau parc-nature (le Service des grands parcs et des espaces verts ou son consultant);
 - La falaise aménagée et entretenue comme un milieu naturel à protéger;
 - Sans oublier les voies du CP, ainsi que le canal de l'aqueduc et les ponts et passerelles qui le traversent.

CONCLUSION

L'AAPQ insiste pour que soit saisie l'occasion d'utiliser la nature pour :

- ❖ offrir une solution aux nombreux enjeux qui font partie intégrante de ce projet, comme les Chinois savent si bien le faire;
- ❖ dégager une vision forte et cohérente, au cœur des préoccupations unanimement partagées;
- ❖ soutenir le rétablissement des liens nord-sud grâce à la valorisation du territoire et à la création d'un meilleur milieu de vie;
- ❖ faire l'éloge du haut potentiel de cette entrée de Ville qui serait verte et emblématique pour Montréal!

BIBLIOGRAPHIE – ÉTUDES, RAPPORTS ET PRÉSENTATIONS

- ❖ À la découverte de Lachine II, produit par UMA,
<http://www.umamontreal.com/alouer/?/projets/lachine2/>
- ❖ Collectivitesviables.org
- ❖ *La falaise Saint-Jacques - survol historique*, par Denise Caron, 2008.
- ❖ *La falaise Saint-Jacques - survol historique*, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine - Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, Mai 2008
- ❖ *Le carrefour collaboratif en données ouvertes québécoises*, Données Québec, carte interactive
- ❖ *Métamorphose de la cour Turcot : 10 éléments à connaître sur le projet du nouveau parc-nature*, Ville de Montréal, Août 2018
- ❖ *Nouveau parc-nature dans la cour Turcot, Projet de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques*, Séance d'information dans le cadre de la consultation publique, Ville de Montréal, 25 septembre 2018.
- ❖ *Plan de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques*, version préliminaire, novembre 2014, Lemay-CHA
- ❖ *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, Ville de Montréal, 2004
- ❖ Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015
- ❖ Wikipedia

BIBLIOGRAPHIE – CARTES HISTORIQUES

- ❖ Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard. (détail) Pinsoneault, A.R, 1907. Planche 40. BAnQ. Collection numérique,
- ❖ Atlas of the city and island of Montreal, (détail), H.W. Hopkins, 1879 BAnQ, Collection numérique, G/1144/M65G475/H6/1879 CAR
- ❖ Carte de l'île de Montréal. (détail) André Jobin. 1834. BAnQ. Collection numérique, G/3452/M65/1834/J63 CAR
- ❖ Cartographie du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015
- ❖ Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9 (détail), H.S. Sitwell, 1868- 1869, (V-V) ANC. NMC-135699
- ❖ Projet du canal entrepris par les sulpiciens pour contourner les rapides de Lachine. Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1733. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence tiré de Atlas historique de Montréal, p. 67

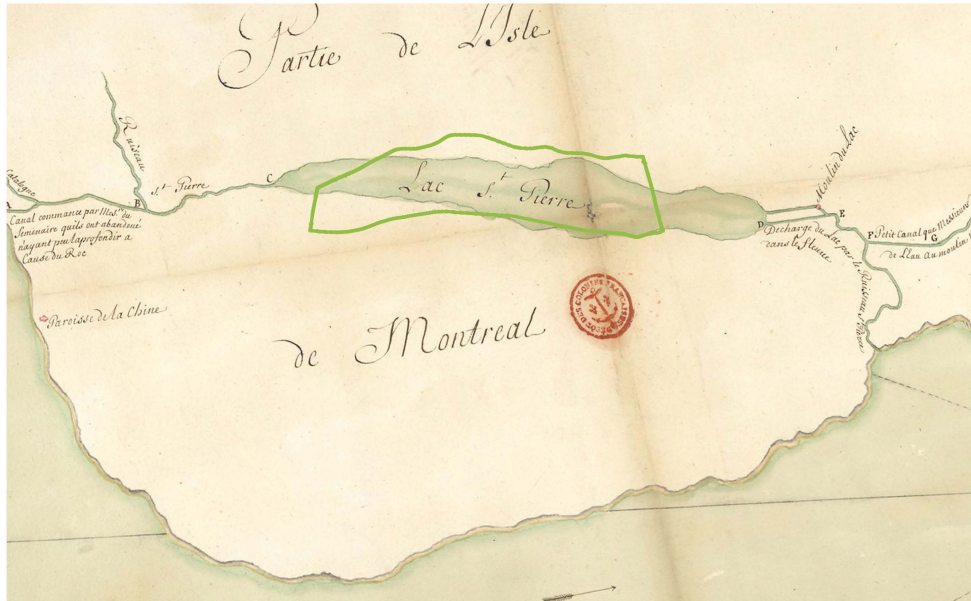
ANNEXE 1 – SUPERPOSITION DE CARTES HISTORIQUES À L'ÉCOTERRITOIRE



Emplacement de l'Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

Carte de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1733

Cette carte illustre le paysage naturel avant les constructions d'infrastructures de transport.



Source : Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence tiré de Atlas historique de Montréal

ARCADIA
15 NOVEMBRE 2018

Emplacement de l'Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

Carte d'André Jobin, 1834

Cette carte illustre le paysage après l'ouverture du canal de Lachine (1825) et la construction d'une route à péage : Upper Lachine Road (1805)



Source : BANQ

ARCADIA
15 NOVEMBRE 2018

Emplacement de l'Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

Carte de H. W., Hopkins, 1879

Cette carte illustre le paysage après l'ouverture du canal Montreal Aqueduct (1856),
du Grand Trunk Railway et du Montreal and Champlain Railway (1847)



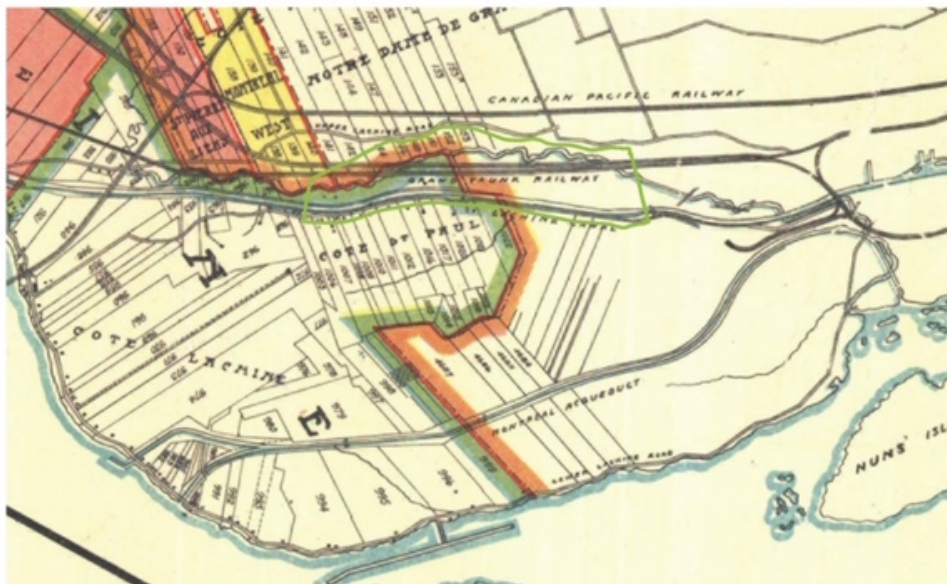
Source: Atlas of the city and island of Montreal

ARCADIA
15 NOVEMBRE 2018

Emplacement de l'Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

Carte de Pinsoneault, A.R., 1907

Cette carte illustre le paysage après l'ouverture du Canadian Pacific Railway (1885)



Source: Atlas of the island and City of Montreal and Ile Bizard

ARCADIA
15 NOVEMBRE 2018