

# Le vélo dans le parc-nature de la cour Turcot : potentiel et opportunités

Le point de vue de



Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Novembre 2018

## **Quelques mots sur Vélo Québec**

*Depuis 51 ans, Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses évènements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il offre aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au vélo sous toutes ses formes et est reconnu à travers le Québec, le Canada et au-delà de nos frontières. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour déterminer les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.*

*Depuis sept ans, le développement de la pratique récréative du vélo de montagne et du fatbike fait partie des activités de Vélo Québec. Ce loisir, qui met en symbiose l'activité physique et l'environnement, a des répercussions positives, tant sur le plan de la santé que sur le plan social et économique. Dans une société où l'inactivité et la sédentarité sont grandissantes chez les jeunes, le pouvoir d'attractivité du vélo de montagne devient un atout précieux. La collaboration avec le milieu municipal pour identifier et aménager des sentiers en milieu naturel et en milieu urbain est au cœur de nos activités.*

## **Avant-propos**

Vélo Québec est heureux de pouvoir contribuer à la réflexion préalable à la création d'un nouveau parc-nature dans le secteur de la falaise Saint-Jacques et de la cour Turcot. La restauration de ce secteur de Montréal constitue une occasion unique de redonner aux Montréalais un nouvel espace de nature et de plein air. Avec la proximité du canal de Lachine et la connexion qui pourra être assurée depuis les quartiers situés au nord, via la dalle-parc, le vélo a pour nous une place naturelle dans ce nouveau parc. Nous y voyons même une occasion d'y encourager une pratique moins conventionnelle du vélo par l'établissement d'un sentier de vélo de montagne et l'aménagement d'un véloparc.

Notre propos poursuit dans l'esprit de nos interventions auprès de la Ville de Montréal dans le but d'augmenter le nombre et la qualité des espaces verts à Montréal et ainsi accroître les occasions de pratique d'activités en plein air. Il se situe dans la continuité des principes que nous mettons de l'avant chaque fois que nous en avons l'occasion :

- Agir pour une ville active et encourager les déplacements actifs
- Offrir des lieux de pratiques pour les activités émergentes
- Reconnaître les lieux de pratique de l'activité physique non encadrée

Selon notre compréhension des enjeux, la falaise Saint-Jacques et le secteur de la cour Turcot doivent être bien intégrés l'un à l'autre pour constituer ce nouveau parc de Montréal. Nous comprenons et appuyons aussi le fait que les deux secteurs, reliés par la dalle-parc, auront des vocations différentes : restauration et conservation de la nature pour la falaise Saint-Jacques; réhabilitation et aménagement à des fins de détente et d'activités récréatives pour le secteur de la cour Turcot.

## Introduction

Montréal, il n’y a pas de doute, est une ville de vélos, une ville de cyclistes. Une ville cyclable pour tous? Nous y arriverons un jour, et les investissements annoncés récemment dans le budget 2019 sont de bon augure. Moyen de transport efficace, véhicule de la découverte urbaine par excellence, le vélo au quotidien est adopté chaque année par un nombre grandissant de Montréalais. Il est devenu pour eux une façon de vivre, une façon de se déplacer et de garder la forme. Donc, le réseau cyclable progresse, s’améliore et les cyclistes sont au rendez-vous. Là où Montréal performe moins bien, c’est dans l’offre de lieux de pratique du vélo de montagne. L’île de Montréal ne compte ni sentiers, ni véloparcs destinés à l’usage du vélo de montagne. On compte pourtant 151 000 adultes montréalais qui pratiquent cette activité, obligés pour la plupart de sortir de l’île pour trouver ces sentiers permettant de rouler quelques heures en semaine ou plus longtemps la fin de semaine.

Pourtant, si on jette un coup d’œil à l’expérience de plusieurs villes nord-américaines, il est possible de créer une offre en vélo de montagne dans les environnements urbanisés. C’est souvent pour réagir à l’utilisation illicite de certains parcs, de terrains boisés sans statut officiel que les administrations municipales se sont tournées vers l’organisation plus formelle du vélo de montagne. C’est le cas par exemple à Toronto, avec les aménagements réalisés aux abords du Don Valley Parkway. À New York, le vélo de montagne urbain a été développé sur des terrains où les autorités étaient aux prises avec des problèmes de déversement de déchets ou d’activités indésirables qui se produisent dans des lieux laissés en friche urbaine. Dans différents autres contextes, le vélo de montagne urbain a aussi été développé, comme à Vancouver et à Seattle, où l’on a démontré qu’il était possible d’aménager en milieu urbain des véloparcs ou des sentiers de vélo de montagne, des équipements qui attirent des jeunes trop souvent difficiles à faire bouger.

En 2017, Vélo Québec a déposé à la Ville de Montréal une étude visant à dresser un portrait de la pratique du vélo de montagne (besoins et clientèle) et à identifier certains sites potentiels où pourraient être réalisés des aménagements. Par le fait même, cette étude répondait à une préoccupation de la Ville concernant la pratique non encadrée du vélo de montagne sur le mont Royal. Elle proposait aussi des principes directeurs pour le développement du vélo de montagne à Montréal et recommandait des modes de gouvernance pour le développement des aménagements et leur opération. Dans le cadre de cette étude, vingt sites sur l’île de Montréal ont été retenus et évalués en fonction du

potentiel et des contraintes d'aménagement. Le secteur de la cour Turcot figure parmi les trois sites les plus propices.

### **Le parc-nature de la cour Turcot : un projet audacieux et visionnaire**

Nous tenons à souligner ici l'audace et la vision de l'administration montréalaise dans la création de ce nouveau parc-nature. Créé de toutes pièces, au cœur d'un secteur qui a été malmené au cours des dernières décennies par la motorisation et l'industrialisation, le parc-nature de la cour Turcot apportera effectivement de nombreux bénéfices. Avec l'aménagement de la dalle-parc de l'échangeur Turcot, il permettra de reconnecter des quartiers autrement qu'en automobile. Il favorisera une connexion à pied et à vélo du nord au sud et d'est en ouest et contribuera au désenclavement de plusieurs milieux de vie de ce secteur de Montréal. Il sera l'amorce d'une revitalisation urbaine bénéfique humainement et économiquement. Et au plan environnemental, la création de ce parc ajoutera un nouveau poumon dans un quartier de Montréal qui en a bien besoin.

### **Les conditions gagnantes**

La restauration d'un environnement comme celui de la cour Turcot et sa transformation en parc présentent certes un certain nombre de défis. Comment pourra-t-on y accéder? Y retrouverons-nous des services? Quels types d'activités pourra-t-on y pratiquer? Qu'est-ce qui fera l'originalité des lieux? Qu'est-ce qui rendra le lieu attrayant? Voilà autant de questions que l'on doit se poser. Il faut en fait répondre au plus grand nombre de questions sur l'utilisation qu'en feront les gens et sur les motivations qui les amèneront à le fréquenter, à y circuler. Le geste paysager et son originalité rendront le lieu attrayant. Le type d'activités qu'on pourra y pratiquer, aussi.

Il est tentant de faire un certain rapprochement entre le projet de création du parc de la cour Turcot et la création du parc du Canal de Lachine à la fin des années 1970. Vu comme une friche industrielle contaminée et sans valeur par plusieurs, ce parc national canadien, unique en son genre au pays, est devenu une oasis de verdure emblématique, un lieu qui favorise l'activité physique et la mobilité active, devenu au fil du temps un des axes cyclables les plus fréquentés à Montréal. C'est d'ailleurs le fait qu'on y ait aménagé une voie cyclable dès le début qui a amené les Montréalais à découvrir cette friche industrielle et contribué à son accessibilité. L'environnement s'y est amélioré et la revitalisation urbaine et la mise en valeur par des activités supplémentaires ont suivi.

Nous croyons que cette connexion des différents quartiers du Sud-Ouest rendue possible avec la piste cyclable du canal de Lachine doit inspirer, dans une certaine mesure, les choix d'aménagement et le type d'activités qui seront mises de l'avant dans le parc-nature de la cour Turcot. La qualité des aménagements sera une condition essentielle de réussite du projet. Cela invitera les visiteurs à se rendre dans ce lieu, à priori, inusité.

La façon dont sera géré ce parc est capitale pour assurer la pérennité des lieux et des équipements. Si on souhaite rendre ce lieu invitant et créer un environnement où l'on se sentira en sécurité, il faudra s'assurer d'une gestion et d'un entretien sans reproche. Il faudra faire mieux que dans les environs de la piste cyclable de la rue Notre-Dame (à l'est du pont Jacques-Cartier), où les bosquets de végétaux mal entretenus réservent des surprises de toutes sortes. Ou encore comme sur le sentier cyclable de la rue des Carrières (Réseau vert), où les alimentations électriques d'éclairage n'ont jamais été mises en fonction pour ne pas susciter une utilisation après le coucher du soleil et ainsi créer un lieu soi-disant « non sécuritaire »!

Telles sont, à notre avis, les conditions gagnantes pour que ce nouveau parc-nature fonctionne bien et profite à toute la communauté montréalaise.

### **Notre proposition**

La création d'un parc dans le secteur de la falaise Saint-Jacques et de la cour Turcot est une occasion fantastique de redonner vie à un secteur oublié de notre ville et y permettre un accès le plus simple possible. La falaise, la dalle-parc et la cour Turcot composent un tout qu'il est important de considérer dans ce projet de restauration, de conversion et d'accessibilité. Ce projet est également une occasion privilégiée de sortir des sentiers battus et d'opter pour l'expérience ludique du vélo de montagne urbain. Du nord au sud, voici comment nous voyons ce parc-nature de la cour Turcot.

1- Falaise Saint-Jacques : ce sera la porte d'entrée à pied et à vélo depuis le quartier Notre-Dame-de-Grâce et le centre-ville. Nous appuyons tout à fait l'idée d'en faire un lieu de revitalisation, de conservation et de découverte du milieu naturel.

2- Sentier polyvalent au pied de la falaise : tel que prévu dans le cadre du projet Turcot par le ministère des Transports, essentiel pour apprécier l'écoterritoire de la falaise, malgré le bruit ambiant qui risque d'être passablement élevé.

3- Dalle-parc : la réalisation de cette infrastructure ne relève pas uniquement de la Ville de Montréal, mais constitue cependant un élément essentiel dans la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques et la création du parc-nature de la cour Turcot. Nous n'entrons pas ici dans les détails de conception de cette infrastructure, mais disons simplement qu'elle doit permettre l'accessibilité universelle et l'accès à vélo douze mois par année, et donc être aménagée selon des pentes adéquates.

4- Zone de buttes au nord des milieux humides : les buttes qui seront créées avec le remblai du projet de déplacement de l'A20 sont une opportunité à saisir. Nous évaluons que cela permettrait de créer 7 km de sentiers consacrés au vélo de montagne et de créer également un véloparc occupant 5 % de la superficie du parc (laissant 20 % à d'autres projets, afin de ne pas dépasser les 25 % prescrits par le plan de protection et de mise en valeur). Ces 7 kilomètres de sentiers pourraient être aménagés à flanc de butte, du côté nord du remblai, avec vue spectaculaire sur le centre-ville. Ce sentier pourrait être consacré l'hiver au *fatbike* et à la marche en raquette.

5- Sentier polyvalent au sud du lac, pour la promenade et l'appréciation du parc : aménagé afin de donner accès à toutes les zones du parc, ce sentier devrait être suffisamment large pour accommoder piétons et cyclistes, et pourvu d'une signalisation invitant à un partage harmonieux.

6- Piste cyclable en site propre : en bordure de la rue Notre-Dame, pour donner accès, à l'est et à l'ouest, à différentes portions du canal de Lachine.

7- Véloparc : ce véloparc pourrait être aménagé dans la portion la plus à l'ouest du parc de la cour Turcot. Il deviendrait un lieu d'apprentissage parfait du vélo pour les jeunes. On peut penser, dans un partenariat avec un organisme local et une boutique de vélos, que des vélos pourraient être mis à la disposition des visiteurs à quelques moments de la semaine. Des séances d'initiation pourraient même être envisagées, ce qui ferait du lieu un pôle animé, habité et qui contribuerait à créer un nouveau pôle d'activité physique dans un secteur de la ville moins bien pourvu en équipements et espaces de ce type.

**En résumé, nous souhaitons :**

Que la falaise Saint-Jacques, la dalle-parc et la cour Turcot soient unifiées dans un même parc;

Que la Ville pose un premier geste significatif en matière de vélo de montagne urbain sur le site du parc-nature de la cour Turcot;

Que ce parc soit accessible douze mois par année à pied, à vélo et pour les personnes à mobilité réduite;

Que ce nouveau parc soit aménagé et entretenu pour en faire un lieu accueillant, animé et où les Montréalais se sentiront en sécurité.