

## **L'échangeur Turcot : le tour du Sud-Ouest**

---

**Les grands projets d'infrastructure en milieu urbain comme celui de l'échangeur Turcot** de la rue Notre-Dame devraient toujours comprendre une étape d'analyse et d'intégration visant non plus seulement à en minimiser les impacts négatifs, mais à en optimiser les impacts positifs possibles. À voir, **comment ils pourraient permettre de régler d'anciens problèmes urbains** ou infrastructurels et optimiser les avantages marginaux.

Le projet de réfection de l'échangeur Turcot fournit ainsi l'occasion de concevoir enfin ici un projet d'aménagement urbain majeur permettant de **corriger le contexte infrastructurel** qui opère depuis près de cinquante ans le re-développement des quartiers industriels et ouvriers du Sud-ouest, auxquels il avait pourtant donné naissance au XIX<sup>e</sup> siècle.

Un premier pas en ce sens avait en effet été franchi avec la fermeture du canal de Lachine en 1969 entraînant un déguerpissement industriel et une stagnation des quartiers ouvriers, mais aussi une reprise du développement immobilier, surtout en rive nord, accéléré par l'aménagement du parc linéaire en 1979 et davantage avec sa réouverture à la navigation de plaisance en 2002. **Une nouvelle opportunité touchant tout l'arrondissement Sud-ouest** cette fois, **se présente maintenant pour la reconfiguration possible du réseau ferroviaire** à l'occasion de la reconstruction annoncée de l'échangeur Turcot.

Construit avec les autoroutes Décarie (15) et Bonaventure (10) à l'occasion de l'Expo '67, à la jonction de l'autoroute 20 (Dorval/Toronto) existante, complété en 1972 lors du prolongement de celle-ci par l'autoroute Ville-Marie (720), cet échangeur était le plus important et imposant du réseau québécois, de par sa situation stratégique mais surtout par sa hauteur, tombant sur cinquante mètres de la «falaise» Saint-Jacques vers le canal de Lachine, remarquable ouvrage d'art à quatre niveaux, considéré alors comme un «chef d'œuvre architectural».

À peine quarante ans plus tard, le ministère des Transports décrète nécessaire sa reconstruction et, dans la foulée, celle d'autres infrastructures reliées. Pour les fins de chantier, il acquiert en 2003 – au coût de la décontamination? - la totalité de la centaine d'hectares de l'ancienne «cour» de triage Turcot délaissée par le CN depuis peu. L'année suivante, après une étude préliminaire, la rencontre de 27 organismes permet de dégager cinq scénarios qui seront présentés à la Ville, aux cinq arrondissements et aux sociétés de transport concernés. Le scénario retenu fait actuellement l'objet de consultations auprès des citoyens et organismes des secteurs touchés.

Ce scénario présente peu de changements fonctionnels à l'échangeur comme tel dont il maintient la capacité – augmentée en fait par une atténuation des courbes et l'ajout d'accotements! – mais plusieurs modifications structurelles formelles : surbaissement, remplacement des piliers par de larges remblais, déplacement de la

20 vers l'ouest au pied du talus, etc. Cependant, ce qui ressort surtout des consultations, c'est **l'absence totale d'intégration urbaine et même régionale**, métropolitaine, sauf peut-être pour quelques mitigations ou ajustements locaux - aussi l'impression que l'on profite de la paranoïa des effondrements récents de viaducs pour faire accepter et accélérer le projet!

Pourtant les avantages périphériques reliés à ce chantier d'un milliard et demi sont nombreux. À commencer par **le projet du Parc du Lac à la Loutre**, en place de l'ancien lac et du triage Turcot qui l'a remblayé, préparé par les architectes Béique, Legault, Thuot et présenté cet été par Jean Fortier, ancien président du Comité exécutif de Montréal, à la demande de membres du Parti Conservateur à la recherche d'un projet mobilisateur pour Montréal. Ce projet est valable en soi et en ce qu'il permet de mettre enfin en valeur le parc de la «falaise Saint-Jacques» et d'améliorer une entrée de ville majeure de même que la qualité de vie des quartiers avoisinants.

Pour autant, sans doute la priorité devrait être ici **d'utiliser l'ancienne gare de triage pour...une nouvelle gare ferroviaire**, celle de Via Rail en particulier, qui pourrait ainsi quitter Pointe-Saint-Charles, redonnant au quartier son ancien accès au fleuve pour fins d'espaces verts et de développement résidentiel de grande valeur, mais aussi peut-être celle de l'AMT qui cherche au contraire à s'installer dans le quartier, près des anciens ateliers du Grand Tronc.

La question ferroviaire est au cœur de l'histoire industrielle mais aussi des difficultés actuelles de ce quartier. Elle a fait l'objet en mai dernier d'une Opération Populaire d'Aménagement organisée par la table Action Gardien, qui reprenait un projet - «Remettre le quartier sur les rails» - conçu par un atelier d'étudiants de l'Institut d'Urbanisme, proposant de détourner vers le sud les deux kilomètres du tronçon en remblai qui surplombe et plombe le quartier coupé en deux, empêchant tout projet de revitalisation urbaine. Il visait aussi la réutilisation des ateliers patrimoniaux comme garage pour le réseau de tramway annoncé dans le Plan de transport 2007 de Montréal - et le développement urbain vers et sur le fleuve avec le déplacement de l'autoroute Bonaventure - et de Via Rail.

Le dossier de l'échangeur Turcot nous a amené à regarder à l'ouest de Pointe-Saint-Charles et au nord du canal de Lachine, **dans Saint-Henri**, également traversé et **coupé en deux par le même Grand Tronc**, moins en hauteur qu'en largeur ici, d'où l'intérêt foncier accru de ressouder là aussi le tissu urbain. Cela serait possible **en détournant les voies qui, montant désormais du secteur Butler au sud, ne traverseraient plus le canal, mais bifurqueraient au croisement d'Atwater** vers l'emprise et le triage délaissés mais toujours existants longeant l'autoroute 15 - et le canal de l'aqueduc - **dans le secteur industriel Cabot**. Elles reviendraient ainsi **traverser le canal sous l'autoroute surélevée, pour rejoindre leur tracé initial dans la cour Turcot**, à l'ouest de l'échangeur - dont le réaménagement n'aurait ainsi plus à tenir compte de la présence d'un long et lourd tunnel bétonné au rez-de-chaussée!

Cette emprise est encore à peu près libre, sauf pour quelques entrepôts, même à l'arrière de l'Écocentre Eadie construit récemment à l'extrémité nord - que le projet du ministère prévoit démolir de toute façon pour implanter le remblai remplaçant les piliers de la 15 descendant au sud. La traversée du canal pourrait se faire en surélevant le nouveau pont pour respecter le tirant d'air prévu - un court viaduc serait alors requis au-dessus de la rue Saint-Patrick. Un autre scénario abaisserait davantage ce viaduc pour laisser le rail au niveau actuel, ce qui éviterait de créer une infrastructure plus importante en longueur et en hauteur, mais demanderait un pont-levis sur le canal, solution acceptable pour une navigation de plaisance dont la majorité des petites embarcations pourraient toujours passer, seuls les plus gros yachts ayant à attendre, comme à une écluse, sur un canal. Autre question, les rayons de courbures, mais la courbe de la 15 est à peu près égale à celle du tronçon Saint-Henri – comme la courbe Butler est semblable à celle du remblai dans Pointe-Saint-Charles – où le détour ajouterait deux kilomètres à la gare Centrale, quelques minutes pour la vie d'un quartier!

Ces courbes et ces détours seraient d'autant plus acceptables que ces voies ferrées ne devraient plus servir qu'aux trains passagers! Autre occasion ratée en effet par le Ministère, **l'opportunité de dévier le transit marchandise** via soit Valleyfield pour la liaison Ontario/Maritimes, soit le pont Lachine de CPRail pour celle reliant les industries de l'ouest de l'île à la rive sud. Ne resteraient ici que les trains de Via Rail vers la gare Centrale ou le pont Victoria, et de l'AMT vers une gare intermodale au réseau de tramways – et bien sûr **ces tramways** y compris **le rétablissement du premier à Montréal, celui du canal de Lachine!**

Toujours comme si le Plan de Transport n'existait pas, le projet du Ministère des Transports n'as pas considéré la possibilité de **réduire les flux** dans le design du nouvel échangeur, **qui comme on l'a vu sera au contraire sera plus performant**. Or, tout comme pour le rail, **le transit camion par la 15 et le pont Champlain serait réduit par le détournement des liaisons interprovinciales après la complétion de la 30 en rive sud**, comme les liaisons régionales, plus importantes semble t-il, entre celle-ci et le complexe industriel de l'ouest de l'île via le pont Mercier possiblement élargi.

**Les flux automobiles devraient aussi connaître une diminution graduelle avec les mesures favorables au transport en commun** – tram et train régionaux décrits ci- haut – en particulier en gérant la 20 et la 720 non comme des voies de transit métropolitain mais comme des axes pendulaires, assurant surtout des allers-retours, ce qui devrait également permettre de réduire les voies d'accès à l'échangeur, comme le montre déjà le peu de problèmes causés par la fermeture d'une travée depuis quelque temps pour travaux d'inspection et de réparation.

Retour enfin à l'échangeur comme tel. Comme démontré, avec la disparition des rails au-dessous et la réduction des flux véhiculaires au-dessus, **on peut envisager une réelle diminution de l'ampleur et des coûts du nouvel ouvrage**. Davantage cependant, **il faudrait éviter de trop rabaisser la structure, en particulier sur des remblais, ces installations de type rural mal venues en milieu urbain tant par la consommation énorme de terrains de grande valeur foncière** –

jusqu'à dix fois la largeur sur piliers – **que par le cloisonnement paysager qu'ils causent – et qui n'est pas compensé par l'addition de végétaux comme le promet et promeut le discours du Ministère!** Et pour les structures, pourrait-on enfin **se libérer du monopole du béton pour revenir au métal**, peut-être plus coûteux à court terme, mais à peu près éternel avec un bon peintre en bâtiment!

Dernier avantage, esthétique celui-là. Du chef d'œuvre d'antan il ne reste plus grand chose, sinon vu du bas où l'effet cathédrale est toujours là! Et il ne restera plus rien du tout enfoui sous les talus terreux du projet présenté. Alors qu'au contraire, **la réduction de la taille de l'ouvrage d'art pourrait permettre sa transmutation en une véritable œuvre d'art**, en une installation aérienne plus légère, **une sculpture environnementale** comme il s'en fait de plus en plus ailleurs en pareilles occasions, voir le pont de Millau en France de l'architecte Normand Foster, le plus haut pont haubané au monde avec ses sept piles de 343 mètres, ou ceux du merveilleux Calatrava.

Je verrais ici une ou deux pareilles piles centrales dont les longs haubans viendraient supporter de tous côtés les diverses bretelles de l'échangeur, formant ensemble **un immense arbre métallique possiblement illuminé, une tour marquant la plus importante entrée de la ville, la porte du continent.**

**Montréal**, qui se veut ville internationale, ville de design de l'UNESCO, **ne pourrait que gagner avec pareille chose, conforter sa prétention, confirmer ce statut, le tout à coût réduit et avec en prime la production d'un milieu de vie restauré**, revalorisé, d'un arrondissement du Sud-ouest réparé, retrouvé, lui qui est déjà de loin le plus riche et le plus intéressant au plan du patrimoine et de la diversité urbaine.

Jean Décarie, Urbaniste  
10 février 2008

#### Notes :

\*Le lac à la Loutre ou Saint-Pierre n'était pas au confluent de la petite rivière Saint-Pierre et du ruisseau Saint-Martin. Celui-ci descendait du plateau Mont-Royal et longeait le coteau Saint-Louis (Ville-Marie/Veux-Montréal) vers l'ouest pour rejoindre la « Petite-Rivière » qui revenait au fleuve par le carré d'Youville (Pointe à Callières). La rivière Saint-Pierre elle, descendait de la Côte-des-Neiges et de Notre-Dame-de-Grâces vers l'ouest pour tourner à Ville Saint-Pierre et revenir longer le coteau Saint-Pierre, où elle formait le lac à la Loutre – ou Saint-Pierre – avant de se jeter dans le chenal de l'île des Sœurs, là où se trouve l'exutoire du canal de l'aqueduc. Un petit canal (Saint-Gabriel) avait été creusé entre ce dernier droit et la Petite-Rivière – d'où l'extension au toponyme erroné « Petite-Rivière-Saint-Pierre » – pour alimenter les moulins et remonter les barques vers Lachine - avant le canal du même nom.

\*Le coteau Saint-Pierre a changé de nom pour « falaise Saint-Jacques », quand la rue Saint-Jacques a remplacé *Upper Lachine road* – qui avait remplacé le chemin du coteau Saint-Pierre. Ce chemin des hauteurs permettait d'éviter les fréquentes inondations au bassin de La Prairie qui bloquaient le chemin de Lachine, *Lower Lachine road* – rue Wellington et boulevard LaSalle. Enfin, il ne s'agit évidemment pas d'une falaise, escarpement rocheux surtout maritime, mais d'un talus de terrasse marine (mer de Champlain) ayant, comme partout, servi de décharge publique pendant des siècles, d'où sa largeur, son instabilité et son inaccessibilité conséquente comme parc – pourtant l'un des plus grands et potentiellement des plus beaux de Montréal.