



**GROUPE DE RECHERCHE URBAINE
HOCHELAGA-MAISONNEUVE
(GRUHM)**

4344 RUE BOURBONNIÈRE, MONTRÉAL, QC, H1X 2M4
TEL : (514) 899-5314 CELL : (514) 668-1781
Courriel : gruhm@sympatico.ca

Échangeur Turcot, manifeste pour les critères d'aménagement

Les grands projets d'infrastructure en milieu urbain devraient toujours comprendre une étape d'analyse et d'intégration visant non plus seulement à en minimiser les impacts négatifs mais à voir comment on pourrait en optimiser les effets positifs, les avantages marginaux, comment ils pourraient par exemple permettre de régler d'anciens problèmes urbains ou infrastructurels.

Le gouvernement du Québec, dans la foulée de problèmes structurels sur les viaducs du réseau supérieur, annonça récemment un projet majeur comprenant la reconstruction de l'échangeur Turcot. Pourtant, on aperçoit bien une série de débuts de projets. En effet, en reconstruisant une partie de l'autoroute Est/Ouest de la limite Est de Ville Saint Pierre à la sortie de la rue Atwater et en réaménageant l'A-15 sur un talus, on se retrouve avec trois projets incomplets plutôt que de voir une concentration sur un seul projet.

Dans le présent sommaire, nous tentons d'identifier les considérations entourant les besoins d'intervenir dans l'échangeur. Ensuite, des critères urbains seront identifiés pour établir les enjeux entourant le projet. Enfin, trois types d'interventions seront élaborées en se basant sur des expériences dans d'autres villes.

1- Les considérations entourant la reconstruction de l'échangeur Turcot:

1. L'autoroute Ville Marie est une voie rapide pendulaire (c'est-à-dire utilisée quotidiennement pour des allers et retours jusqu'aux lieux de travail). Inachevée, elle fut débutée hâtivement pendant la crise d'octobre 1970 et elle se doit d'être maintenant déclassée puisqu'elle ne fait plus partie de l'autoroute transcanadienne. (Comme fut le cas avec l'autoroute de la colline parlementaire Dufferin-Montmorency à Québec)
2. Il existe présentement 5 autres autoroutes parallèles à l'autoroute Ville Marie dans la grande région de Montréal.
3. L'autoroute-15, aussi construite rapidement entre avril 1966 et avril 1967, est actuellement le seul lien national pan québécois. Ce lien doit être maintenu pour relier les régions du Nord Ouest du Québec (Laval, Laurentides, Lanaudière, Outaouais) au berceau économique du sud-est du Québec incluant le marché lucratif du nord-est des Etats-Unis.
4. La détérioration avancée de la structure de l'autoroute 15 exige son remplacement immédiat.

5. La classification de l'autoroute 15 comme axe nationale pan québécois exige que son remplacement soit de type autoroutier car un boulevard urbain d'un kilomètre de long avec deux ou trois feux serait incompatible avec le reste de cette autoroute de la Métropolitaine au pont Champlain.
6. D'autres liens périphériques, présentement à l'étude par le GRUHM pour diminuer l'achalandage de l'autoroute-15, sont bloqués par des litiges urbains. Par exemple, le pont de l'A-25 qui devait être un axe transitaire se trouve maintenant un axe pendulaire à cause de sa configuration sur le terrain. De même, sur la rive sud, le pont Mercier ne fait toujours pas le lien avec l'A-30 à cause de l'insistance du tracé sud par le gouvernement.
7. En tenant compte de son rôle secondaire de croisement d'un axe national avec un embranchement local, l'échangeur Turcot ne doit pas être vu comme étant le centre névralgique du réseau autoroutier de Montréal. Ce qui peut être réellement considéré comme le centre névralgique est le croisement des autoroutes 40 et 15, là où l'axe trans-canadienne croise l'axe pan-québécoise.

2- Les critères d'aménagement pour la reconstruction de l'échangeur Turcot :

1. Toutes interventions doivent éliminer les barrières physiques coupant les quartiers et enclavant les secteurs limitrophes.
2. Toutes interventions doivent rester à l'intérieur des emprises (emplacements) existantes sans aucune expropriation de terrains,
3. Une intervention permettant la possibilité de diminuer le niveau d'achalandage des autos solos doit être prévu dans le concept de réaménagement,
4. Des interventions permettant l'ajout de nouveaux réseaux de transport collectifs doivent faire partie du projet de réaménagement de l'échangeur.

3- Interventions particulières dans le réaménagement de l'échangeur Turcot pour diminuer le niveau d'achalandage de 280 000 véhicules par jour aujourd'hui à environ 150 000 véhicules par jour en 2020 tout en augmentant le service de transport collectif :

1. Toutes interventions sur Ville-Marie doivent permettre l'élimination de bretelles redondantes aménagées pour accommoder des liens locaux. Ces liens ne doivent pas être reconstruits. (On cite les bretelles faisant le lien entre l'A-720 en provenance du centre-ville avec l'A-15 sud allant au pont Champlain qui semble être un grand détour redondant considérant le raccord directx via la rue Atwater.)
2. Toutes interventions sur Ville-Marie doivent permettre l'élagage (c'est à dire l'élimination progressive) de la largeur des structures pour diminuer le surplus de voies de l'autoroute afin de permettre l'aménagement d'une ligne de métro-express dans l'emprise récupérée.

3. Cette ligne de métro-express doit faire partie d'une vue d'ensemble de transport urbain permettant la traverse de la ville centre au sud du Mont Royal allant de l'Ouest de la ville à l'Est de Montréal. Cette idée fut présentée devant le BAPE sur la Notre-Dame en janvier 2001 et fait partie de nos réflexions depuis.
 4. À plus court terme, l'aménagement d'une ligne de tram-train doit aussi être prévu pour relier Lachine à l'est de la ville en se raccordant au réseau prévu au centre-ville sur le boulevard René-Lévesque.
 5. Le gabarit d'exploitation de l'A-15 reliant Turcot au pont Champlain doit être réduit de six (6) à quatre (4) voies de base pour maintenir une continuité avec le tronçon fédéral entre Atwater et le pont.
- 4- Interventions particulières sur l'A-15 pour minimiser l'impact dans le quartier Côte Saint-Paul et pour permettre la réappropriation du secteur Cabot :
1. La réalisation de la nouvelle A-15 entre le Canal Lachine et la sortie de La Vérendrye doit se faire en dessous de la structure existante, comme on le prévoit en dessous de la partie sur pilotis de la Métropolitaine. Ainsi l'autoroute resterait dans l'emprise actuelle et cela permet d'éviter les expropriations des terrains limitrophes.
 2. L'expropriation ou la relocalisation du centre écologique Éadie ne doit pas être envisagé considérant la pénurie de ce type de centre dans la Ville de Montréal. Présentement, à cause de cette pénurie, la ville ne peut pas se permettre de démanteler une infrastructure plutôt rare même pour la rélocaliser.
 3. L'intervention doit comprendre un recouvrement de ce tronçon d'autoroute en dépression, c'est à dire une autoroute en tunnel, entre la rue Éadie et la rue Dunn pour y permettre l'aménagement de parcs et de jardins communautaires au-dessus et pour minimiser la pollution par le bruit.
 4. Ce recouvrement quasi-total commanderait un péage approprié pour que les utilisateurs soient en mesure de payer les vrais coûts associés aux mesures compensatoires nécessaires à absorber les effets néfastes occasionnés par l'intrusion de telles infrastructures en milieu habité.
 5. Cette considération de recouvrement doit aussi s'appliquer pour toute l'autoroute Décarie (A-15) de la Métropolitaine au pont Champlain.
- 5- Autres interventions dans la cour Turcot :
1. Conserver l'autoroute 20 en direction « Est » dans son présent emplacement tout en permettant l'inversion des voies en direction « Ouest » du côté nord.
 2. Exploiter davantage le parc linéaire le long de la falaise St Jacques en incluant un piedmont d'au moins 50 mètres de large au sud de la rue Pullman (ce projet représente 15 Hectares),

3. Préserver les cours de triage dans Turcot pour le **Remisage, Ravitaillement et Réparation (3-R's)** des trains passagers destinés aux services interurbains et des banlieues. La fonction triage doit être conservée dans la cour Turcot pour ces 3-R's afin de pouvoir sortir cette fonction du quartier Pointe Saint Charles.
4. Limiter les travaux d'intervention dans la direction Ouest à une greffe temporaire (c'est-à-dire un raccord des routes au niveau du sol) à la hauteur du boulevard Angrignon afin d'éviter des interventions dans le complexe autoroutier de Ville St-Pierre/Montréal-Ouest.
5. Le complexe autoroutier de Ville St-Pierre/Montréal-Ouest doit faire l'objet d'une intervention indépendante à celle de l'échangeur Turcot et doit être analysé ultérieurement quand les paramètres seront mieux connus.

par Pierre Brisset, architecte

à Montréal, le 4 juillet 2008