

**Mémoire de la Table de Travail Turcot (Think Tank Turcot)  
au Bureau d'audiences publiques en environnement du Québec  
sur le projet du Ministère des transport du Québec  
pour la réfection de l'échangeur Turcot.**

**Montréal le 28 mai 2009**

---

**La réfection de l'échangeur Turcot :  
une occasion unique de revoir nos façons de faire en matière d'urbanisme et  
de mobilité durable - et de réparer et re-développer le Sud-Ouest!**

---

Les grands projets d'infrastructure sont par définition structurants, surtout ceux de réaménagement ou de remplacement en milieu urbain qui présentent des occasions uniques de planification stratégique pour le re-développement des secteurs concernés. Ils sont actuellement très prisés par les gouvernements sinon pas les prêteurs, pressés de rassurer la population devant l'effondrement de l'économie et des viaducs. Ils devraient cependant être aussi l'occasion de créer de la richesse par une meilleure intégration à la trame et au tissu urbains, par l'amélioration du cadre et de la qualité de vie et par une hausse des valeurs foncières et fiscales. L'optimisation des effets positifs possibles entraîne aussi des économies d'échelle et une réduction des coûts et des impacts négatifs.

Ce serait le cas ici des projets de réfection de la rue Notre-Dame et de l'échangeur Turcot (1,5 milliard chacun), aux deux extrémités de l'axe Ville-Marie, qui auront un impact majeur sur le centre-ville, mais pourraient aussi avoir des effets positifs importants sur ces deux entrées de ville en déshérence, indignes de Montréal, en les dégageant en particulier des obstacles industriels ferroviaires désuets qui les plombent, et en dégageant au contraire les potentiels immobiliers latents considérables liés à leur situation exceptionnelle.

C'est le cas aussi de cette autre entrée de ville, l'autoroute Bonaventure, dont la reconfiguration, dans la foulée de la réouverture du canal de Lachine, s'annonce prometteuse à cet égard. D'autres avantages majeurs sont en jeu, comme l'image de ville internationale que veut se voir Montréal, mais qui passe par l'innovation urbaine comme architecturale. Ville de «création» et de design, grand centre universitaire et pôle d'expertise international en ingénierie, en transport sur rail en particulier, ville reconnue pour sa qualité de vie et la vitalité de ses quartiers centraux, métropole du premier état de l'est américain pour la réduction des GES, Montréal dispose de tous les atouts pour devenir *la* référence continentale en matière de développement urbain durable, surtout par le rôle central que les transports collectifs urbains et interurbains y sont appelés à jouer.

Nous en sommes encore loin si l'on en juge par un dossier comme celui de la réfection de l'échangeur Turcot. La Ville de Montréal a déjà fait connaître son insatisfaction du projet mené par le MTQ, tant pour l'ignorance de son Plan de Transport et de la priorité donnée au transport collectif à l'échelle régionale, que pour les impacts locaux d'un rabaissement sur talus et l'absence totale d'intégration urbaine : «les mêmes paramètres, la même plomberie qu'il y a 40 ans»! Ce sont là les trois principaux enjeux sur lesquels il faut revenir.

### *Transport*

Au plan du transport d'abord, contrairement au Plan de la Ville et à ses propres objectifs, le MTQ non seulement maintient, mais augmente la capacité de débit de l'échangeur par l'adoucissement des courbes et l'ajout d'accotements de chaque côté des chaussées – un concept imposé par les normes rurales de la Transcanadienne! Aucune considération pour le transport en commun sinon la possibilité d'ajouter une voie réservée aux autobus. Aucune distinction entre les circulations transitaire et pendulaire, cette dernière pourtant mieux assurée par transport collectif, en commençant par l'augmentation de la desserte actuelle par train ou par métro. Aucune mention enfin des projets de navette aéroportuaire ou du tramway de Lachine en particulier, qui permettraient de réduire cette circulation, et partant, les dimensions de l'intervention.

### *Structure*

Au plan de la structure ensuite, le rabaissement de la chaussée sur remblais permet peut-être de réduire les coûts de construction et les craintes ravivées d'effondrement, mais cette solution, normale en milieu rural, entraîne des impacts locaux majeurs en milieu urbain : tassement et inégalité de la chaussée, mais surtout triplement de l'emprise au sol, avec démolitions et perte importante de valeur immobilière; dangerosité accrue par proximité des polluants, bruits, poussières, et de l'accès piéton aux talus – présentés comme des attraits, des occasions de verdissement; création d'enclaves et de cul de sacs non sécuritaires et asociaux; banalisation généralisée du paysage urbain. À cet égard, il faut rappeler l'attention accordée partout ailleurs et depuis toujours aux grands ouvrages d'art vus comme des sculptures environnementales, surtout dans des lieux aussi touristiquement significatifs que les entrées de ville. Ce fut même le cas ici lors de l'inauguration de l'échangeur, loué pour son « effet cathédrale »!

### *Intégration urbaine*

Enfin, au plan de l'intégration urbaine, rien n'est proposé non seulement pour réduire ces impacts négatifs latéraux, mais surtout pour tenter d'optimiser les effets positifs possibles de tels grands travaux. On a ici une occasion unique de revoir et corriger les erreurs et effets négatifs du passé et d'améliorer l'environnement urbain de secteurs entiers, ici de tout l'arrondissement Sud-Ouest. La conversion du canal de Lachine, qui a fondé ces quartiers, devrait servir d'exemple pour le Grand Tronc. En effet, depuis la désindustrialisation, ce dernier ne fait que traverser et plomber ces quartiers. Pourtant de simples déviations en emprises existantes permettraient de les recoudre et de les relancer, comme celle déjà proposée à Pointe-Saint-Charles par simple déviation via l'axe Butler, et maintenant celle de Saint-Henri, seule possible en déviant les voies par l'ancien triage du secteur industriel Cabot. Pourrait-on même rêver, à long terme, à une déviation du trafic marchandise interrégional, qui n'a plus de desserte locale, via le pont du CP par exemple?

### *Autres potentiels*

Plusieurs autres projets potentiels sont reliés au chantier Turcot et devraient être étudiés et planifiés avec lui : la navette aéroportuaire et le tram-train de Lachine (1847); l'installation des ateliers de l'AMT prévue par elle à l'ancienne gare intermodale Turcot, mais bloquée par le MTQ pour son chantier - sans compter la possibilité d'y déménager aussi éventuellement Via Rail, libérant les terrains de grande valeur sur le fleuve après déplacement de l'autoroute Bonaventure. Un dernier projet est envisageable, celui de l'agrandissement du parc de la «falaise» Saint-Jacques par le piémont qui lui manque pour devenir utilisable et accessible, pas seulement par les 12 mètres concédés récemment pour une piste cyclable – merci pour le transport actif -, mais par prolongement de l'axe de la rue Saint-Antoine par exemple. On pourrait même y exhumer la rivière Saint-Pierre - sinon le lac à la Loutre qui avait aussi fait l'objet d'un projet plus ambitieux. Cet ancien marécage, toujours instable, se prête mal de toute façon au déplacement proposé des infrastructures lourdes de la 20 et du CN qui devraient être conservées au sud, sur la partie stabilisée de l'ancienne gare.

### *Gouvernance*

Tous ces projets ont déjà fait l'objet de propositions, certaines très élaborées, par divers organismes professionnels ou communautaires. Ils restent tous à être étudiés et validés, mais advenant le cas, aucun ne sera réalisable – ni aucun des problèmes appréhendés réglable – si l'on ne modifie pas le concept et l'approche du MTQ. Et aucune modification n'est possible à cet égard sans changement dans la gouvernance de ce genre de grands projets d'infrastructures en milieu urbain. Ici, si le maître d'ouvrage est bien le MTQ, la maîtrise d'oeuvre devrait normalement revenir à la Ville de Montréal, première responsable de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et du processus de planification conséquent. L'importance structurante d'un tel projet sur le développement ou non de plusieurs quartiers et arrondissements, comme sur la santé publique et l'avenir de la mobilité durable, devrait commander l'élaboration d'un méga *Plan particulier d'urbanisme* par une table de concertation réunissant tous les acteurs concernés, publics et parapublics, corporatifs, associatifs et citoyens.

### *Conclusion*

Nous suggérons donc à la Ville de Montréal de prendre l'initiative auprès des gouvernements supérieurs pour mettre en place un tel processus démocratique de planification urbaine concertée des grands projets. Nous suggérons également au Ministère des Affaires Municipales de s'impliquer dans cette bonification, comme au Ministère de l'Environnement d'élargir à l'ensemble de ces enjeux les questions que le BAPE doit éventuellement adresser au promoteur, le Ministère des Transports du Québec.

## **La Table de Travail Turcot, groupe conseil**

La TTT est un groupe de professeurs et de professionnels, tous déjà engagés dans le mouvement Mobilisation Turcot, qui s'est réuni en décembre 2008 pour élaborer une position à la fois plus critique et plus constructive du projet Turcot, pour appuyer la Ville de Montréal dans ses revendications concernant les transports et l'urbanisme, et pour demander aux ministères responsables et au BAPÉ d'élargir le débat et le projet à ces enjeux. Cela a donné lieu à une lettre collective envoyée à la Ville, aux ministères et aux médias en mars. Cette même lettre est maintenant déposée aux audiences du BAPE comme mémoire de la TTT. Celle-ci est composée de :

Pierre Brisset, fondateur et directeur du GRUHM,/ Daniel Breton environmentaliste/ Philippe Côté, directeur adjoint GRUHM/ Jean Décarie, urbaniste retraité de la Ville de Montréal/ Pierre Gauthier, professeur agrégé, Dépt de géographie, urbanisme et environnement, Université Concordia/ Gaétan Legault, Coalition pour humaniser la rue Notre Dame/ Jody Negley, Comité des Citoyens du Village des Tanneries/ Jason Prince, prof. Université McGill.

## **Signatures en appui à la lettre collective**

Nathacha Alexandroff YMCA et Action-Gardien de Pointe-Saint-Charles/ Patrick Ash, Héritage Laurentien/ Gérard Beaudet, Directeur Institut d'urbanisme, Université de Montréal/ Carl Bégin, ingénieur, Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame/ Richard Bergeron, urbaniste/ Daniel Bouchard, responsable Transports et développement durable, CREM/ Véronique Brault, urbaniste/ Johanne Brochu, prof. ÉSAD, Université Laval/ David Brown, prof. école d'urbanisme UMcGill/ Normand Cazalais, géographe/ Jean-Marc Chouinard, urbaniste/ François Dallegret, artiste designer Arteria/ André Denis photographe/ Yves Deschamps, prof. École d'architecture UdeM/ Jean-Philippe Dupéré, urbaniste stagiaire L'Atelier Urbain inc./ Luc Durand architecte/ Luc Ferrandez, consultant en gestion de projets, Hydro-Québec/ Raphaël Fischler, professeur agrégé, École d'urbanisme, Université McGill/ Michel Gariépy, professeur, Institut d'urbanisme, Université de Montréal/ Cécile Grenier, Sauvons Montréal/ Pierre Hamel, professeur, Université de Montréal/ Odile Hénault, critique d'architecture, ex-présidente, Ordre des architectes du Québec/ Jochen Jaeger, professeur adjoint, Department of Geography, Planning and Environment, Université Concordia/ Louise Letocha, professeure UQAM, ex-présidente du Conseil du patrimoine de Montréal/ Marie-Ève Lafortune, étudiante maîtrise en études urbaines, INRS-Urbanisation/ Phylis Lambert, CCA/ Philippe Lupien, architecte Lupien+Matteau inc./ Brian Merrett photographe/ Alain Nantel, avocat et urbaniste retraité/ Luc Noppen, directeur Institut du patrimoine et titulaire Chaire de recherche en patrimoine, UQAM/ Pierre-Yves Pépin, géographe/ Robert Perreault, directeur projet Défi-Climat, CREM/ André Porlier, directeur général, Conseil régional de l'environnement de Montréal/ Dimitri Roussopoulos, Centre d'écologie urbaine/ Danièle Routaboule, architecte paysagiste, professeure Honoraire Fac. de l'Aménagement U. de Montréal/ André Saumier, consultant développement économique/ Craig Townsend, Ph.D. professeur adjoint, Département de géographie, urbanisme et environnement, Université Concordia/ Pierre M. Valiquette architecte-paysagiste, conseiller en planification environnementale.