



TURCOT

souvenir
cahier



Table des matières

4 à 5

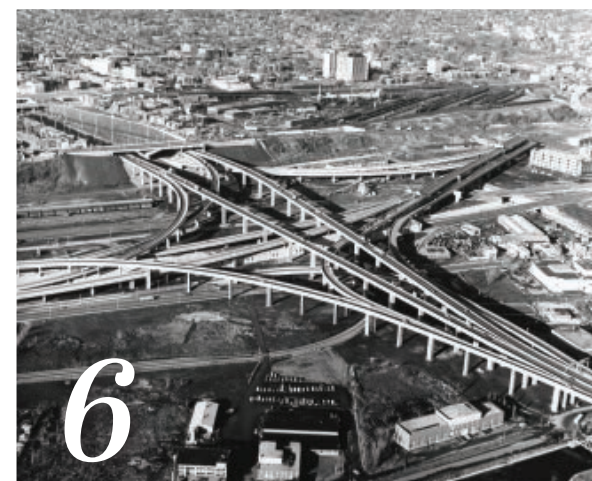
Turcot en chiffres

6 à 21

Turcot : une page d'histoire

22 à 23

La parole aux bâtisseurs



Le nouveau Turcot, c'est :

- ▶ **4 échangeurs** (Turcot, Angrignon, De La Vérendrye et Montréal-Ouest)
- ▶ **56 structures**
- ▶ **3 ponts** signatures (pont Saint-Jacques, pont au-dessus du canal de Lachine, pont du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue)
- ▶ **145 kilomètres** de voies de circulation, soit la distance entre Montréal et Mont-Tremblant
- ▶ **31,5 hectares** de nouvelle superficie verte, soit 39 terrains de football
- ▶ **3,3 kilomètres** de murs antibruit
- ▶ **10,2 kilomètres** de voies réservées
- ▶ **8,1 kilomètres** de pistes cyclables
- ▶ **21,2 kilomètres** de voies ferroviaires déplacées

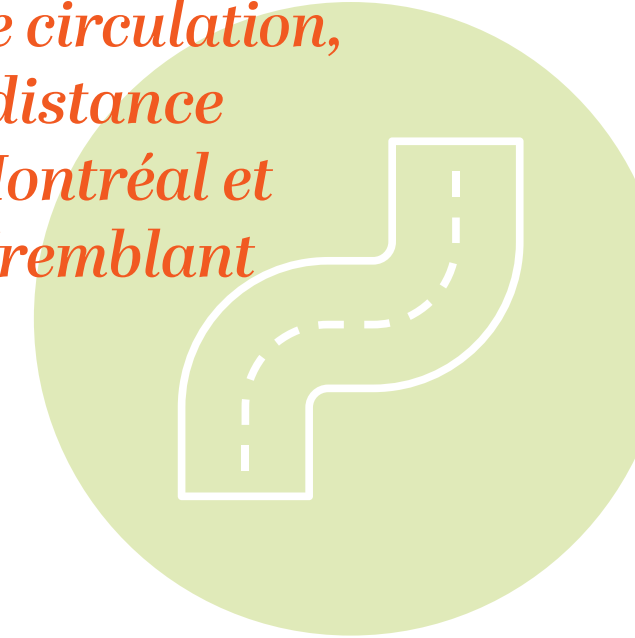
La réalisation du projet a nécessité :

- ▶ plus de **1 000 travailleurs** de la construction à l'œuvre sur le chantier en période de pointe
- ▶ **5 millions de m³ de remblais**, soit l'équivalent de 1 300 piscines olympiques
- ▶ **567 poutres en acier**
- ▶ environ **61 000 arbustes, vivaces, graminées et plantes grimpantes**
- ▶ plus de **9 000 arbres**, dont **400 conifères**
- ▶ **90 000 m² de murs de soutènement**
- ▶ le démantèlement de **300 000 m³ de béton**
- ▶ **328 000 m² d'enrobés bitumineux**
- ▶ **137 000 m³ de revêtement en béton**, soit l'équivalent de 548 patinoires

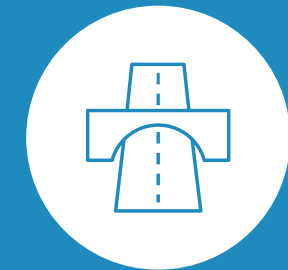
Le projet Turcot au-delà du chantier :

- ▶ plus d'une **soixantaine de rencontres** des comités de bon voisinage
- ▶ plus de **1 000 demandes médias**
- ▶ près de **100 bulletins d'information**
- ▶ **des centaines de rencontres** avec les partenaires
- ▶ **des dizaines d'experts** de différents domaines (environnement, mobilité, communications, finances, administration, aspects légaux, etc.)

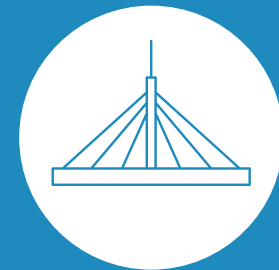
145 kilomètres de voies de circulation, soit la distance entre Montréal et Mont-Tremblant



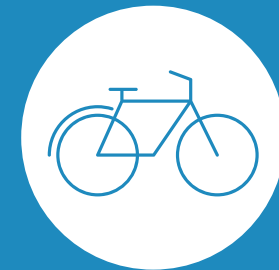
Plus de 1 000 travailleurs de la construction à l'œuvre sur le chantier en période de pointe



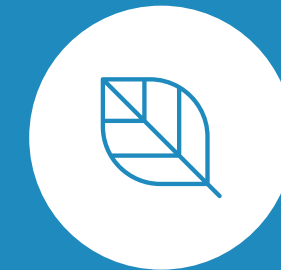
56 structures



3 ponts signatures



8,1 kilomètres de pistes cyclables



Plus de 9 000 arbres, dont 400 conifères

1967

Pour le Québec en général et pour Montréal en particulier, l'année est marquée par la tenue de l'Exposition universelle. Il s'agit également d'une année phare pour le ministère de la Voirie du Québec qui inaugure la plus importante plaque tournante de la circulation dans la région de Montréal, soit l'échangeur Turcot. Infrastructure complexe et imposante surplombant un corridor ferroviaire et le canal de Lachine, le carrefour à trois étages, de par ses nombreuses bretelles, se voit comparé à un « immense spaghetti routier ». Les premières voies de circulation sont mises en service quelques jours avant la tenue de l'Expo, facilitant ainsi les déplacements des 50 millions de visiteurs qui se rendront à l'île Sainte-Hélène cette année-là.

Un « immense spaghetti routier »

► La construction de l'échangeur Turcot, de 1965 et 1967, a transformé le visage de la mobilité à Montréal. Elle aura nécessité 220 000 verges cubes de béton et 21 000 tonnes d'acier. (photo : Janin)



2011

C'est au cours des années 2000 que le ministère des Transports commence le travail en vue de remplacer les infrastructures du secteur Turcot qui sont essentielles à la mobilité. Un important travail de planification doit être fait. En 2007, le gouvernement du Québec confirme la reconstruction de plusieurs infrastructures incluant les échangeurs De La Vérendrye, Montréal-Ouest et Angrignon ainsi que les tronçons autoroutiers les reliant.

► La première structure du projet à être construite est le pont d'étagement du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, au-dessus du futur corridor ferroviaire. Il s'agit de l'un des trois ouvrages du projet pensés comme une « entrée de ville », une transition vers le centre de Montréal. (photo : Édith Martin)

Le coup d'envoi des travaux est donné en 2011. C'est le début de l'un des plus importants projets routiers de la province! Avant le début de la reconstruction des infrastructures principales en 2015, plusieurs chantiers sont réalisés à côté des voies autoroutières existantes et sur le réseau local afin de faciliter la suite des travaux.

► Le pont d'étagement de la sortie de la route 136 en direction ouest donnant accès à la rue Saint-Jacques prend forme. (photo : Édith Martin)



Échangeur Turcot : le chantier du siècle

- *Messenger de LaSalle*, 11 mai 2008



▲ Un accès au site Glen du Centre universitaire de santé McGill depuis la rue Saint-Jacques a été aménagé pour faciliter la circulation dans ce secteur. (photo : Édith Martin)

► Le nouveau centre d'opérations, terminé en 2013, est un bâtiment avec une performance énergétique élevée, des espaces végétalisés, une gestion de l'eau optimale et un impact visuel de style minimaliste. (photo : Édith Martin)



2012

En 2012, la phase préparatoire des travaux bat son plein. Des mesures d'atténuation sont mises en place pour encourager l'utilisation du transport collectif en vue des travaux à venir : voies réservées, réaménagement du terminus Lionel-Groulx et mise en place d'une nouvelle gare.

Pendant ce temps, un nouveau bâtiment sort de terre dans la cour Turcot. Le Ministère reconstruit l'un de ses centres d'opérations, situé sous l'autoroute 15, qui sera démantelé dans le cadre du projet Turcot. Ce bâtiment obtiendra une certification LEED.

Enfin, signe que le projet est bel et bien en selle, certains travaux préparatoires se terminent. C'est le cas de la bretelle temporaire de la rue Saint-Jacques qui mène au nouveau Centre universitaire de santé McGill (CUSM).

2013

C'est en 2013 que le gouvernement du Québec lance l'appel de propositions pour la réalisation des infrastructures principales du projet en mode conception-construction. Il s'agit d'une étape clé de son avancement.

En parallèle, les travaux s'intensifient, qu'il s'agisse de la construction de nouvelles infrastructures comme les ponts d'étagement dans le secteur Angrignon ou du démantèlement de structures existantes. Les chantiers se rapprochent de plus en plus des quartiers résidentiels. C'est alors qu'une équipe vouée à la qualité du milieu est créée. Elle veille en continu, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, à la surveillance du bruit, de la poussière, des vibrations et de la propreté des voies publiques. Une première pour le Ministère !

► L'équipe responsable d'assurer la qualité du milieu sillonne la zone du chantier. Elle procède ici à la prise d'un relevé sonore sur le terrain pour vérifier le niveau de bruit. (photo : Édith Martin)



► En 2014, des nouvelles structures ont pris forme dans la cour Turcot, comme le nouveau pont d'étagement du boulevard Angrignon qui enjambera les voies de l'autoroute 20. (photo : Édith Martin)



▼ La construction des premiers ponts d'étagement du boulevard Pullman débute dans la cour Turcot. Des pieux sont forés pour la fondation de la structure. (photo : Édith Martin)



2014

Le 17 mars 2014, le Ministère tient son premier comité de bon voisinage. La réalisation d'un tel projet en milieu urbain présente son lot de défis. Le dialogue avec les citoyennes et les citoyens est essentiel pour permettre aux équipes d'ajuster leurs façons de faire durant la réalisation des travaux et tenir la population informée de l'avancement du projet. Au fil des ans, plus d'une vingtaine de citoyens du Sud-Ouest, de Westmount, de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, de Montréal-Ouest et de Lachine se sont investis dans ces comités aux côtés de représentants de différents partenaires, dont les villes et les arrondissements ainsi que le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM).

Le nouvel échangeur Turcot prend tranquillement forme alors qu'une première bretelle est construite à proximité des anciennes. Toute la complexité du projet à réaliser est mise en lumière. Construire les nouvelles infrastructures dans cet espace restreint tout en maintenant la circulation sera tout un défi pour les équipes!

C'est à la fin 2014 que le Ministère procède au dévoilement du consortium retenu pour concevoir et construire les infrastructures principales du projet : KPH Turcot.



◀ Le démantèlement d'un segment de la bretelle d'accès de l'autoroute 720 en direction est en provenance de la rue Saint-Jacques est réalisé. (photo : Édith Martin)

▲ Plus d'une soixantaine de rencontres des comités de bon voisinage ont eu lieu durant le projet en plus de visites sur le chantier. Ces rencontres et ces visites ont permis d'alimenter les échanges et de bien saisir les défis entourant la réalisation du projet. (photo : ministère des Transports)

Un comité de bon voisinage pour le projet Turcot

- Actualités, 6 février 2014

Projet Turcot : le consortium KPH décroche le contrat

- La Voix Pop Sud-Ouest, 18 décembre 2014

► Un avant-goût du concept architectural des nouvelles structures est donné à la population avec la construction du pont d'étagement de l'autoroute 15 en direction nord à la hauteur de la rue Angers. Impossible de ne pas remarquer ces poutres orange! (photo : Édith Martin)



▼ La construction d'un segment de la toute première bretelle de l'échangeur Turcot, soit celle menant de l'autoroute 15 en direction sud à l'autoroute 20 en direction ouest, se poursuit malgré la saison hivernale. (photo : Édith Martin)



2015

C'est à pleine vitesse que l'année 2015 démarre alors que les équipes travaillent à la conception des nouvelles infrastructures. Cette tâche colossale se poursuivra tout au long du projet en parallèle des travaux. D'importantes opérations débutent aussi dans la cour Turcot. Un volume impressionnant de terre est mis en place pour compresser les sols et permettre, 12 mois plus tard, de commencer le déplacement des corridors autoroutiers et ferroviaires à cet endroit.

Parallèlement, le Ministère procède à une opération plutôt particulière, soit au renforcement et à la déviation sur près d'un kilomètre d'un important collecteur d'eaux usées de la Ville de Montréal datant de 1930. Ces travaux

complexes, requis en vue de la reconstruction du pont Saint-Jacques, nécessitent de la machinerie spécialisée, dont un tunnelier. Un puits d'une profondeur de 30 mètres doit aussi être creusé afin d'atteindre le collecteur.

L'année 2015 est également marquée par la mise au jour des vestiges du village de Saint-Henri-des-Tanneries, un lieu significatif dans l'histoire et le développement de Montréal. La restauration de 82 artefacts provenant de différentes époques de l'histoire du quartier a permis la tenue d'une exposition organisée par l'Arrondissement Le Sud-Ouest à l'automne 2018.

▼ Des déviations d'eau à l'aide de batardeaux ont été réalisées à l'intérieur du collecteur afin d'assécher la zone des travaux. (photo : Édith Martin)



◀ Descente des ouvriers dans l'un des deux puits nécessaires au raccordement du collecteur Haut Saint-Pierre. (photo : Édith Martin)

▶ La découverte du village des Tanneries a mobilisé une équipe d'une dizaine d'archéologues au cours de l'été 2015 dans le secteur Saint-Jacques. (photo : Luc Bouvrette)



▶ Encrier récupéré lors des fouilles archéologiques dans le secteur du boulevard Saint-Jacques. (photo : Luc Bouvrette)

18th century village discovered underneath Montreal interchange

- CTV News, 22 juillet 2015



◀ Travaux de déviation du collecteur Haut Saint-Pierre sur une distance de 850 mètres. Les sections de conduites font plus de 3 mètres de largeur et 6 mètres de longueur. (photo : Édith Martin)



2016

L'année 2016 en met plein la vue avec deux impressionnantes opérations de démantèlement. Au cours du printemps et de l'été, le pont d'étagement de la rue Saint-Jacques, qui enjambe six voies autoroutières, est démantelé. Afin de réaliser avec succès ces travaux, une équipe de 45 personnes travaille 24 heures sur 24 pendant des blitz de fin de semaine. Sept pelles hydrauliques, des nacelles aériennes, des chargeurs sur roues ainsi que des canons à eau sont notamment utilisés.

Si Turcot consiste majoritairement à reconstruire des voies routières, il ne faut pas oublier qu'il inclut aussi le déplacement de 21,2 kilomètres de voies ferrées. Cela engendre l'une des opérations les plus spectaculaires du projet qui s'est déroulée pendant une quinzaine de jours : le démantèlement d'un tunnel ferroviaire de 10 000 m³ avec pour contrainte le maintien de la circulation ferroviaire.

L'année se termine par l'ouverture des premières voies de la route 136, la route nationale vouée à remplacer l'autoroute 720.

▼ Déplacement de neuf sections du tunnel, pesant chacune 1 100 tonnes métriques, à l'aide d'un portique géant afin de les démanteler en dehors du corridor ferroviaire. (photo : MOCAPhoto)



▲ Blitz de démantèlement du pont Saint-Jacques. Plus de 80 % de l'ensemble du béton des structures démantelées a été réutilisé dans le projet, notamment dans la réalisation des remblais. (photo : MTQ)



► Ouverture des deux premières voies de la route 136 (autoroute 720) en direction est le 21 novembre 2016. (photo : MOCAPhoto)

Deux voies de la nouvelle route 136 sont ouvertes

- La Voix Pop, 24 novembre 2016

Le Ministère organise des visites citoyennes de l'imposant chantier

2017

En 2017, c'est le chiffre 50 qu'il faut retenir pour Turcot. D'une part, le projet atteint le seuil symbolique de 50 % d'avancement. Le travail se poursuit alors que plus de 80 aménagements temporaires sont réalisés pour maintenir la mobilité pendant les travaux de démantèlement et de reconstruction.

D'autre part, l'échangeur Turcot existant célèbre son demi-siècle d'existence. Pour l'occasion, des visites citoyennes de l'imposant chantier sont organisées. Cette activité demeurera un souvenir gravé longtemps dans la mémoire des 70 participants ainsi que des représentants du Ministère et de KPH Turcot présents. Une visite en effet hors du commun qui aura permis de montrer « l'envers du décor » de cet imposant chantier.

► Installation des premières poutres du pont au-dessus du canal de Lachine. La construction en phases, en alternance avec le démantèlement des anciennes structures, a représenté un grand défi pour les équipes. (photo : KPHT)

▼ Démantèlement de l'autoroute 720 en direction ouest à la hauteur de la sortie Atwater afin de poursuivre la construction de la route 136. (photo : KPHT)



◀ La visite organisée lors du 50^e anniversaire de l'échangeur existant n'en est qu'une parmi toutes celles qui ont eu lieu au fil des années. Plusieurs groupes d'étudiants d'écoles de génie ont pu sillonner l'imposant chantier pour mieux comprendre sa complexité et les prouesses techniques réalisées. (photo : MTQ)



2018



Le nouveau pont de la rue Saint-Jacques prend forme. Le tablier du pont est littéralement poussé au-dessus des voies autoroutières lors de deux importantes opérations. Le mât, s'élevant à 55 mètres de hauteur, et les haubans sont ensuite installés. La structure haubanée est l'un des trois ponts signatures du projet.

Pendant ce temps, une étape névralgique du projet se termine avec la mise en service du corridor ferroviaire dans la cour Turcot. Au total, quatre voies ferrées, soit plus de 21 kilomètres, ont été déplacées vers le nord, au pied de la falaise Saint-Jacques, et raccordées au corridor existant.

▲ Poussage d'une première section du tablier du pont Saint-Jacques en appui sur le pilier au centre de l'autoroute 15. (photo : Édith Martin) ▼ Mise en service du corridor ferroviaire du Canadien National le 29 août 2018. (photo : Édith Martin)

Les opérations de démantèlement continuent quant à elles de s'accélérer pour permettre la construction des nouvelles structures. Le plus imposant scénario de fermetures du projet est réalisé du 9 au 13 novembre. Alors qu'un cauchemar sur le réseau est anticipé, une campagne de communication sans précédent est déployée. La collaboration des usagers de la route, des employeurs et des partenaires est au rendez-vous. Seulement quelques ralentissements de circulation sont observés alors que les autoroutes 15 et 20 sont fermées simultanément pendant quatre jours.



Unprecedented closures through Turcot will last until Tuesday morning

- CTV, 8 novembre 2018



▼ Démantèlement exceptionnel de l'autoroute 15 dans le cœur de l'échangeur Turcot au-dessus des nouvelles voies ferroviaires et de l'autoroute 20. (photo : KPHT)

2019

C'est la fin de l'échangeur tel qu'on le connaît puisque le dernier pilier de la structure de l'autoroute 15 en direction sud, situé dans le secteur de la rue Eadie, est mis à terre en mai.

Les travaux se poursuivent à grande vitesse dans tous les secteurs du projet venant transformer peu à peu le paysage. Été comme hiver, beau temps mauvais temps, les travailleurs sont à pied d'œuvre. Le début des ouvertures de différents liens stratégiques, dont les trois premières bretelles de l'échangeur Turcot, vient témoigner de tout le travail réalisé.

Au cours de l'année, l'environnement aux abords des infrastructures du chantier se verdit aussi jour après jour. La plantation des 9 000 arbres et 61 000 arbustes, vivaces, graminées et plantes grimpantes va bon train !



▲ Intensification du verdissement aux abords des infrastructures, notamment près de la bretelle de l'autoroute 15 en direction nord vers l'autoroute 20 en direction ouest. (photo : KPHT)



◀ Configuration du nouvel échangeur Turcot. (photo : Air Photo Max)

▶ Le 14 mai 2019, une page d'histoire s'est tournée avec le démantèlement du dernier pilier des infrastructures de Turcot. (photo : MTQ)

Last pillar of old Turcot Interchange torn down

- CTV News, 19 mai 2019

▼ Dans le secteur sud du projet, les structures à démanteler sont situées à quelques mètres seulement des résidences. Un écran de conteneurs est érigé sur la rue De Roberval afin de protéger les citoyens ainsi que la façade des bâtiments. (photo : Édith Martin)



▼ Démantèlement de l'échangeur Angrignon durant l'hiver 2019. Afin de limiter les répercussions pour les usagers de la route ainsi que les commerces et industries du secteur, les travaux de reconstruction ont été réalisés par phases. (photo : Édith Martin)

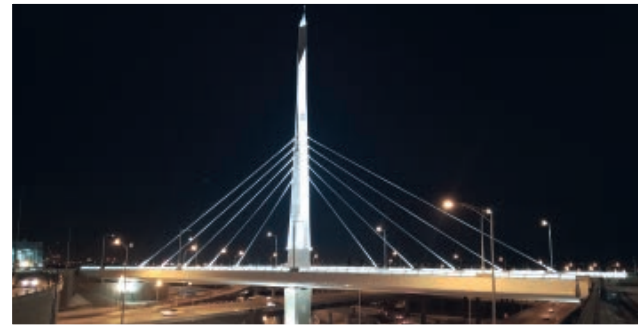


L'environnement aux abords des infrastructures du chantier se verdit jour après jour



▲ Pont signature de l'autoroute 15 au-dessus du canal de Lachine. (photo : Édith Martin)

► Illumination du nouveau pont signature de la rue Saint-Jacques avec 300 luminaires répartis sur son tablier, ses haubans et son mât. (photo : MTQ)



Premier projet carboneutre du Ministère

▼ Raccordement du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue à la rue Notre-Dame Ouest au moyen du troisième pont signature du projet. (photo : Édith Martin)



◀ Vue sur le tout nouvel échangeur Turcot, l'un des plus grands chantiers routiers de l'histoire du Québec. (photo : MOCAphoto)

▲ La finition de l'échangeur Turcot est rehaussée par les aménagements paysagers. (photo : MOCAphoto)

2020

Alors que la crise sanitaire de la COVID-19 chamboule la planète, les travailleurs multiplient les efforts pour mener à terme ce chantier titanesque dans les délais. Ouverture après ouverture, nous nous rapprochons du but grâce au travail du personnel du Ministère et de KPH Turcot, de la collaboration des partenaires et de l'implication des citoyennes et des citoyens.

La mise en service du nouveau boulevard Pullman et de ses accès le 19 octobre vient mettre un point final à l'ouverture des infrastructures principales du projet, tandis que l'ensemble des travaux sera terminé en 2021.

Turcot, le plus gros carrefour routier de la province, s'est transformé en une décennie pour répondre aux besoins

du 21^e siècle. Premier projet carboneutre du Ministère, le nouvel échangeur incarne le cœur stratégique pour les transports et la mobilité de la grande région métropolitaine de Montréal.

Le nouvel échangeur incarne le cœur stratégique de Montréal pour le transport et la mobilité



Participer à la réalisation d'un projet avec autant d'intervenants m'a forcé à apprendre sur toutes les disciplines présentes au chantier, et ce, en mode accéléré. L'expérience en grand projet a clairement accéléré le développement de carrière de tout un chacun.

– Alexandre Cournoyer
Coordonnateur environnement,
KPH Turcot
2018 à aujourd'hui

Je suis fier de contribuer à un projet innovant où l'excellence et la sécurité font partie de nos priorités. Nous prenons à cœur la satisfaction de nos clients et le bien-être des citoyens. Aussi complexes soient-ils, nous surmontons toujours nos défis en équipe avec rigueur et intégrité.

– Nicolas Compère
Ingénieur de chantier,
KPH Turcot
2019 à aujourd'hui



Une expérience tellement formatrice sur le plan professionnel. Les défis étaient de taille en matière d'environnement et nous ont amenés à nous dépasser! Je suis très fière des réalisations que nous avons faites dans le cadre du projet Turcot.

– Sylvie Tanguay
Agente de recherche en environnement,
ministère des Transports
2002 à aujourd'hui



◀ De gauche à droite : François Labelle, Alain-Marc Dubé, Martin Giroux et Stéphane Barbeau-Blanchette

Turcot, c'est une aventure passionnante et stimulante remplie de défis de nature variée souvent complexes, mais toujours intéressants, permettant de mettre à profit un ensemble de connaissances acquises dans plusieurs domaines d'ingénierie et de gestion.

– François Labelle
Directeur du consortium Gestion AECOM-BPR
2007 à aujourd'hui

Turcot représente le plus beau défi de ma carrière! Un défi de créativité pour le maintien de la circulation et d'acceptabilité sociale qui a fait évoluer le MTQ en matière de mobilité durable et d'intégration urbaine!

– Alain-Marc Dubé
Directeur du bureau de projet Turcot
2009 à 2014



◀ De gauche à droite : Roberto Lara Cardenas et Antoine Farhat

◀ De gauche à droite : Sandra Sultana et Andrée-Anne Bégin

Nous pouvons tous être fiers de ce qui a été accompli sur ce projet, et je tiens à féliciter nos travailleuses et travailleurs qui, grâce à leur travail soutenu, leur éthique, leur intégrité et leur engagement en matière de qualité et de santé-sécurité, auront légué un héritage impressionnant aux Montréalais(es).

– Jean-François Poulin
Directeur de projet, KPH Turcot
2015 à aujourd'hui



Ce projet m'a permis de faire un apprentissage constant puisque le travail impliquait de se redévelopper et de s'ajuster aux situations. Le succès de ce projet réside dans la planification, la communication et la synergie développées avec tous les intervenants.

– Sylvie Gervais
Directrice de la mobilité,
KPH Turcot
2012 à 2020



C'est avec passion et enthousiasme que j'ai participé à la réalisation de ce formidable projet qui a été d'une complexité extraordinaire. Les défis quotidiens ont mis à l'épreuve la rigueur et la créativité de l'équipe de projet. Je suis très fière de cet accomplissement!

– Sandra Sultana
Directrice générale des grands projets Turcot et des tunnels de la Métropole,
ministère des Transports
2008 à aujourd'hui

Amorcer ma carrière au projet Turcot a été une très belle opportunité où j'ai eu l'occasion de côtoyer des personnes inspirantes, dynamiques et talentueuses qui m'ont aidée à repousser mes limites et à m'épanouir professionnellement.

– Sarra Bakri
Auditrice,
ministère des Transports
2016 à 2020

Travailler sur le chantier du projet Turcot dès ma sortie de l'université a été un privilège et la plus belle école en matière d'expérience professionnelle, autant du côté technique qu'humain. Je suis très fier de ce que l'équipe de projet a réalisé durant ces années.

– Roberto Lara Cardenas
Auditeur, ministère des Transports
2015 à 2019

