



Claude Gagnon, membre de la SHP

L'ÉCHANGEUR PINS/PARC :

Dès sa construction en 1959, l'échangeur au croisement des avenues des Pins et du Parc, comme les urbanistes l'identifiaient, fut surnommé le « spaghetti de béton ». Ce méandre de connexions routières complexes mettait au premier plan la circulation automobile qui, à cette époque, était au-devant des différents pro-

Pins/Parc était justifiée par la vision d'avenir de l'époque, « ...où l'automobile était le symbole du développement économique de la société nord-américaine »².

MAIS très rapidement la déficience dans le concept même de l'échangeur, qui n'offrait aucune voie sécuritaire aux piétons ou aux cyclistes,

débouchant sur la rue Hutchison fut l'objet d'une première contestation par les résidents, à la suite de nombreux accidents : « Résidant à deux pas de l'endroit où était jadis la bretelle Hutchison, M. Houle se rappelle la vitesse à laquelle roulaient les automobilistes dans les rues résidentielles, les accidents qu'elle entraîna – sa voiture a été



Vue aérienne de l'échangeur Pins/Parc surnommé le « spaghetti de béton ».

jets visant à améliorer le transport « reliant le mont Royal au centre-ville »¹. La complexité du carrefour

fut dénoncée. Ce labyrinthe de béton allait dans toutes les directions et favorisait la grande vitesse. La bretelle

endommagée à deux reprises – et, surtout, les difficultés de se rendre sur la montagne à pied »³.

LE « SPAGHETTI DE BÉTON »

Avec les années, la contestation ne cesse de prendre de l'ampleur; en 1990, vingt-trois associations, dont Héritage Montréal, les Amis de la montagne et Sauvons Montréal, «réclament le démantèlement com-

INDÉPENDAMMENT de la saga autour de cet échangeur à problèmes, on peut s'interroger sur l'origine de la création de ce dernier. Un échangeur est normalement conçu pour faciliter un croisement d'autoroutes. Or, dans

pour stimuler l'économie »⁵. Mais dans la réalité, ce « spaghetti de béton » fut durant 45 ans un plat rebutant et indigeste pour un trop grand nombre des citoyens.



L'échangeur Pins/Parc en 2008, après sa transformation.

Photo : Guillaume Saint-Jean.

plet de l'échangeur ». Mais ce n'est qu'en 2002 que la Ville ferme la bretelle de la rue Hutchison et c'est en 2005, après 35 années de contestation citoyenne persévérante, que la démolition de tout l'échangeur se fera¹!

la vision des architectes urbains du temps, il y aurait eu bel et bien un croisement d'autoroutes; certains observateurs du dossier ont imaginé une possible intention de relier l'autoroute Décarie avec l'autoroute 19 de la rue Papineau et aussi un lien vers la rue Notre-Dame. D'autres voient dans le complexe bétonnier « un possible projet d'infrastructure

Notes. – 1. « Le carrefour des avenues du Parc et des Pins, 10 ans plus tard », Montréal, *Métro*, 12 septembre 2016. 2. « Historique de l'échangeur Pins/Parc », *La communauté Milton Parc*, 2002, révisé 2005. 3. « Le carrefour des avenues du Parc et des Pins », *op. cit.* 4. « Historique de l'échangeur du Parc et des Pins », *op. cit.* 5. Site : Montréal Urbain (MTLURB), Forum : Échangeur des Pins (1962-2005). <https://mtlurb.com/topic/12178-%C3%A9changeur-des-pins-1962-2005/>.