



Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine –
Hochelaga/Maisonneuve (GRUHM)
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc, H1X 2M4
Tél.: (514) 899-5314, Courriel: gruhm@sympatico.ca
Site Web (projets): <http://www.zovile.com/>

Sommaire Exécutif
Présentation faite devant la
Communauté Métropolitaine de Montréal

L'analyse des manifestes de justification des grands projets routiers
Par Pierre Brisset du GRUHM
(Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve)
À Montréal le 29 septembre 2011.

Objet: Analyse des manifestes de justification des grands projets routiers de Montréal.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Commissaires, Mesdames et Messieurs,

Voici le sommaire exécutif de notre mémoire nous permettant l'évaluation de trois grands projets routiers dans la grande région de Montréal qui sont en voie de réalisation depuis l'an 2000 ainsi que d'autres évaluations d'ordre utilitaires. Au GRUHM, nous oeuvrons actuellement dans le domaine du transport urbain depuis plus de 10 ans et espérons que les suggestions avancées dans ce mémoire soient prises en considération par la CMM.

Autoroute A-25 et A-30 les grandes voies de contournement (à péage ?) :

Le pont de l'A-25 est une infrastructure conçue pour fournir une voie de contournement du côté Nord-Est de la métropole afin de relier les trois secteurs économique de la rive nord (Laurentides, Lanaudière et Laval) avec les secteurs économiques de la Rive Sud et le Nord-Est des États Unis. Par contre, la configuration des infrastructures au sol ne favorise pas ça dans l'échangeur A-25/A-440 en concentrant la plupart du le trafic a converger vers Terrebonne et Mascouche et non le centre de Laval pour rejoindre le corridor économique de l'A-15. De plus, la création d'un système de perception de péages électroniquement favorise plutôt l'utilisation de cet axe par les riverains locaux qui font partie d'un club select pour obtenir une vignette de passage à rabais tandis que les autres occasionnels, que constitue largement une voie de contournement doivent payer des frais supplémentaires. Ce phénomène va que faire entraîner l'étalement urbain contrairement à ce qui était annoncé. Pourtant une voie auxiliaire pour accommoder ceux qui n'ont pas de vignettes aurait été tellement pratique, comme on le retrouve dans le Métro.

Pour l'autoroute 30 il semble qu'il y aura une voie dédié au trafic sans vignettes. Par contre, la configuration est orientée de façon à renvoyer le gros du trafic dans l'ouest de l'île de Montréal nécessitent ainsi la construction de l'A-20 entre Dorion et Ste Anne de Bellevue pour accommoder ce nouveau trafic redirigé. De plus selon les données fournies par le MTQ, la nouvelle autoroute 30 aurait un impact négligeable sur le trafic à Montréal et une forte croissance encourageant l'étalement urbain sur la Rive-Sud. Pour cette raison, nous recommandons que l'A-20 reste en Montérégie en suivant le parcours de l'A-30, autoroute à grande vitesse, au lieu de suivre un parcours sinueux dans Montréal.

Enfin, on doit questionner toute le concept de perception de recettes afin de ne pas imposer à la société un système à péage digne d'un réseau entier pour un parcours local isolé. Aussi, on doit questionner la pertinence de péages sur les voies de contournement en priori de sur les voies menant au centre-ville quand ce sont elles qui sont congestionnées.

Autres voies de contournements avancées par la CMM :

Montréal est maintenant doté d'une rocade de contournement définie par l'A-440 à Laval, l'A-13 à l'Ouest, l'A-30 sur la rive sud et l'A-25 à l'est. Donc, il est illusoire de croire qu'on puisse construire une deuxième voie périphérique autour de la région en raccordant L'A-640 avec l'A-30 entre Repentigny et Varennes considérant l'impact écologique important pour traverser les îles dans le fleuve dans ce secteur et de prolonger l'A-640 au-dessus du lac des deux Montagnes ne serait jamais toléré par nos comités d'environnement. Le seul endroit possible à lancer un pont au-dessus du fleuve serait dans la région de Sorel, là où les centres régionaux du pays peuvent être dirigé sans être encombré par la congestion de la métropole.

Analyse du Manifeste de Justification du Projet Turcot :

Relatif à l'échangeur Turcot,, après lecture du document de justification de ce projet, nous voyons plusieurs variations de non-conformité dans l'application de normes et conventions utilisées par le ministère pour la conception d'échangeurs, selon le tome 1 du manuel « Conception Routière », qui font partie des normes intitulé « Ouvrage Routiers » du ministère.

Permettez nous de préciser. On parle bien ici d'un échangeur autoroutier accommodant un croisement de deux grandes routes, soit une autoroute majeure (A-15) à une route nationale de grande importance (R-136/A-20).

Donc, les modifications qui devaient y être apportées devaient être les suivantes ;

1. Lien Décarie/Ville-Marie : Considérant que ce lien avait 6 points noirs de dangerosité sur une liste de 11 dans le sommaire exécutif de la justification du projet, ce lien se doit d'être normalisé avec les fonctions de manoeuvres à droite. Bref, on parle ici d'un lien anciennement conçu dans le cadre de l'autoroute Transcanadienne en fin des années 60' qui serait caduc aujourd'hui considérant le déclassement de Ville-Marie en route nationale.
2. A-20 Ouest dans la cour Turcot : Les travaux de relocalisation doivent se limiter à la bande de 200 au nord de la rue Notre Dame ayant des sols à haute capacité portante. Après analyse des variantes à Montréal Ouest, nous recommandons de simplifier la configuration au prolongement du boulevard Angrignon à la rue St. Jacques
3. A-15 de Côte Saint-Paul : Pour limiter les expropriations et pour assurer une meilleure intégration urbaine, l'autoroute 15 se doit d'être reconstruit sous l'existant.
4. R-136 Ville Marie : aucune étude démontre la nécessité de remplacer la structure partiellement jusqu'à Atwater. Advenant la nécessité de la remplacer au complet d'un tenant, ceci devrait se faire une travée à la fois. D'autre part, pour la route nationale R-136, selon les conventions du MTQ, le volume de trafic ne devrait pas excéder 75 000 véhicules par jour avec l'aménagement d'un SLR sur une des deux travées.

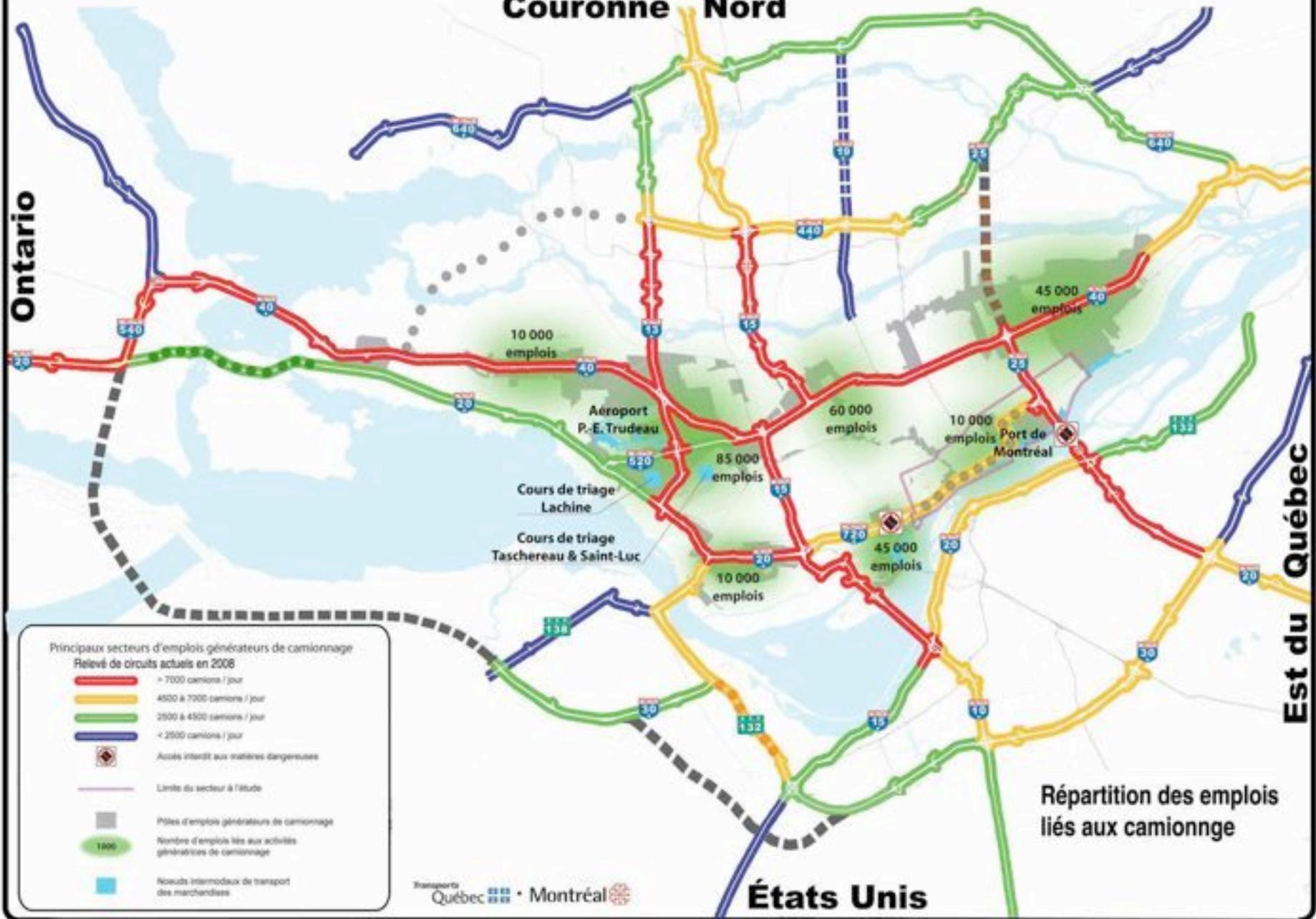
Enfin, en appliquant les normes et conventions rigoureuses de vos propres standards, les axes deux principaux doivent être faits de façon que les chaussées principaux soit contiguës et que toutes les manoeuvres de raccordements (4 paires de bretelles) se fassent à partir de la droite des chaussées principaux. Vous remarqueriez par contre, que les raccords A-15/A-20 conserveraient leur fonctions et donc, demeureraient inchangés dans la proposition avancé dans ce mémoire.

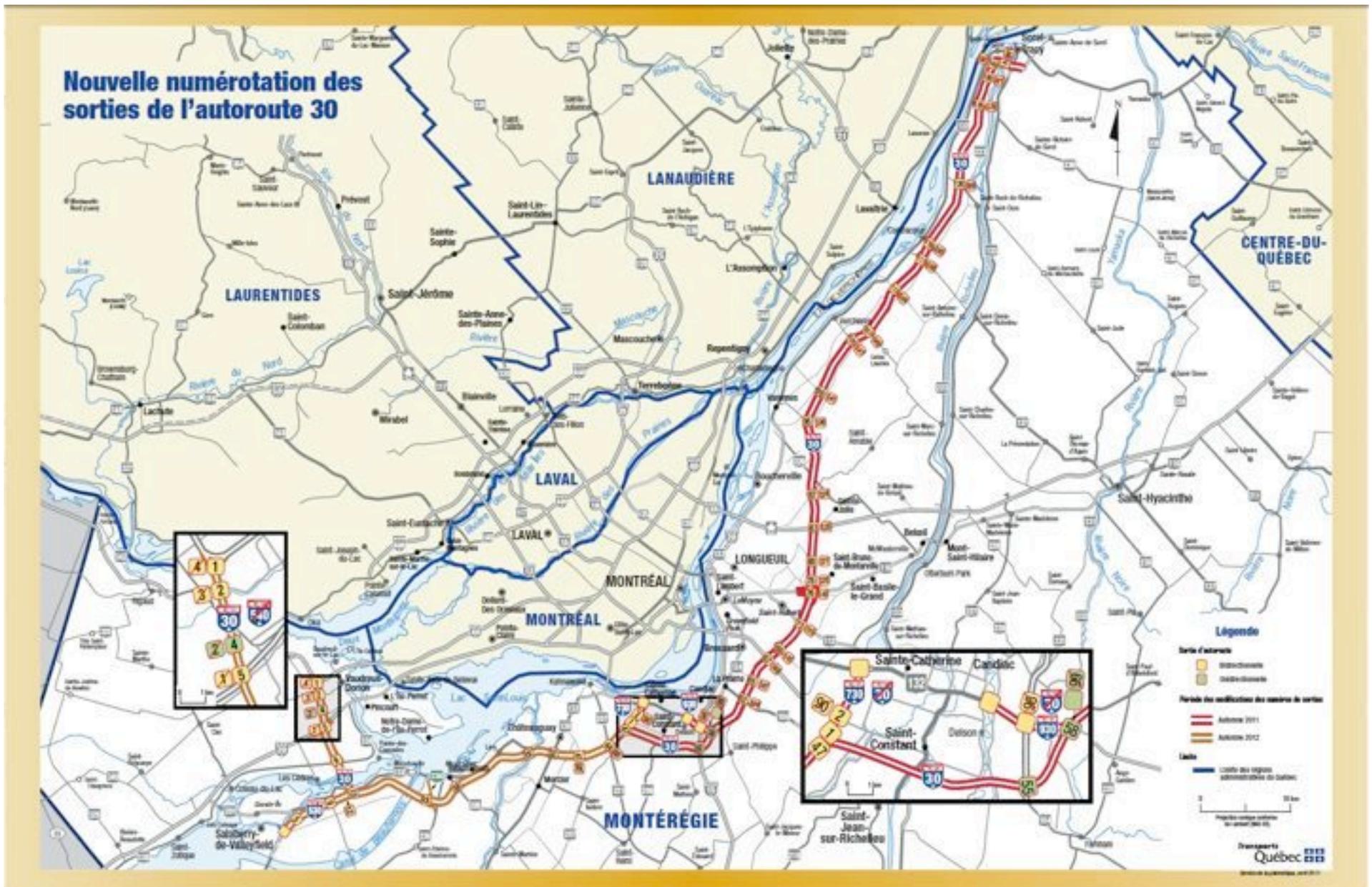
Question synthèse du Mémoire :

Pour conclure, nous avons compilé les sommes requises pour compléter le réseau routier à plus de 23\$ Milliards dont une somme importante de 10\$ Milliards serait requise pour compléter le deuxième axe Est-Ouest. Voici la compilation de tous les projets en ligne ; A-20 Dorion à Ste Anne de Bellevue, l'échangeur des Sources, l'échangeur A-13, l'échangeur St Pierre, le complexe Turcot incluant la Ville Marie jusqu'à la rue Guy, le recouvrement de la Ville Marie au centre-ville et finalement la modernisation de la Notre Dame. Comme société, avons-nous les moyens de payer tous ça avec les 23\$ Milliards avancé par la Chambre de Commerce de Montréal qui serait requis pour investir dans les Transports Collectifs ?

Portrait du transport des marchandises (Circuits actuels en 2008)

Couronne Nord





Autoroute-30 de Vaudreuil (A-40) à Sorel avec nouveaux écussons et numérotations de sorties révisées.

Impact de l'A-30 (PPAM 2016)



C317-1

Simulation indiquant l'augmentation du trafic d'étalement urbain.

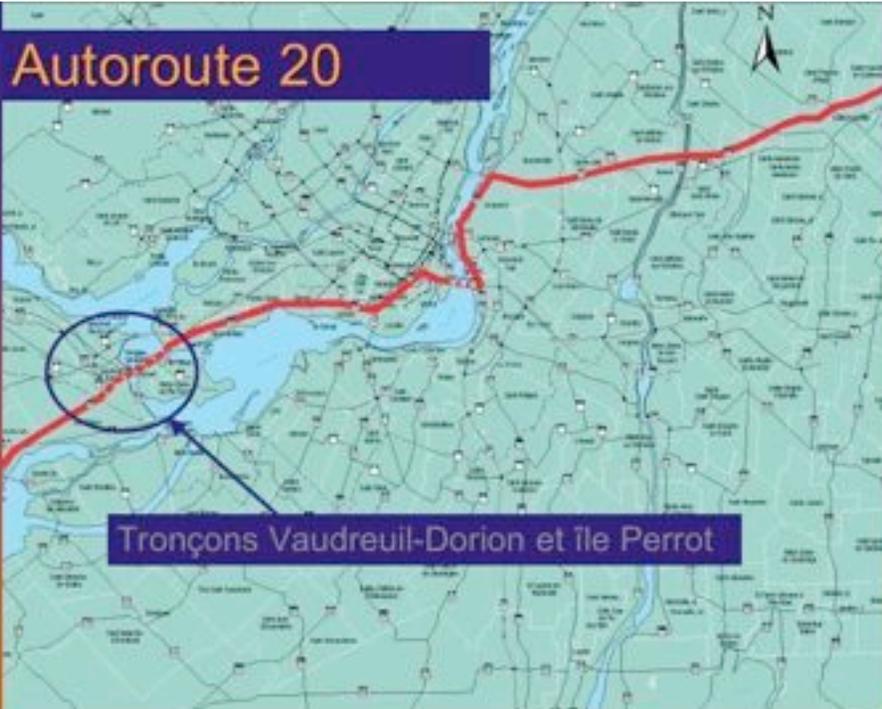


Fin de l'autoroute-30 à Vaudreuil avec renvoie du gros de la circulation vers Montréal



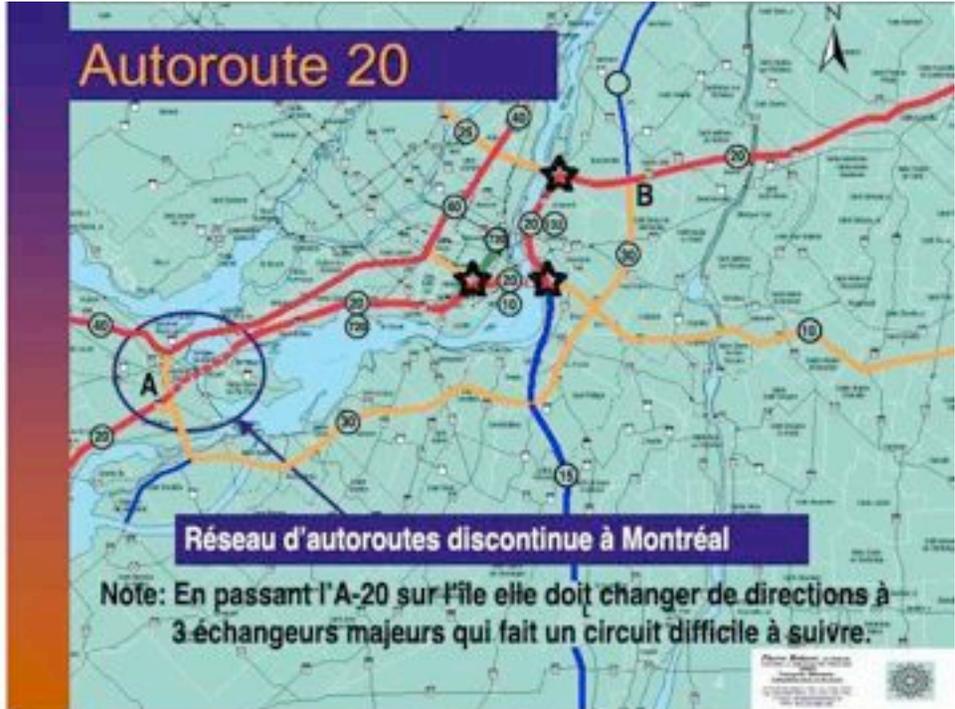
Échangeur de Dorion A-20/A-30 avec modifications apportées aux liens pour être directionnels vers Toronto

Autoroute 20



Tronçons Vaudreuil-Dorion et Île Perrot

Autoroute 20



Réseau d'autoroutes discontinue à Montréal

Note: En passant l'A-20 sur l'île elle doit changer de directions à 3 échangeurs majeurs qui fait un circuit difficile à suivre.

Autoroute 20



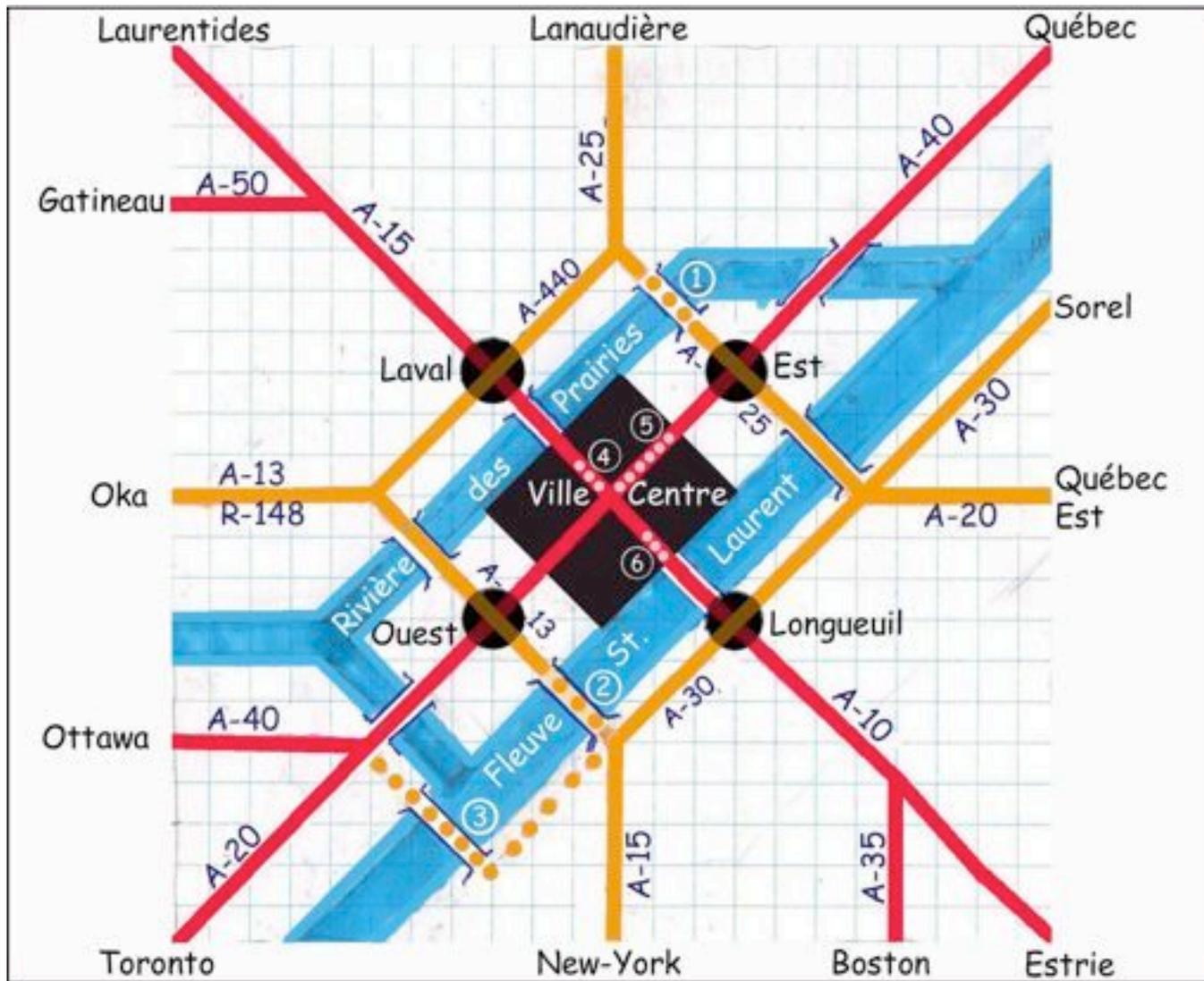
Autoroutes nationales continues A-10, A-20, A-40

Notes: A-10: Décarie et Pont Champlain
A-20 continue via A-30 avec bretelles directionnelles à A et B
A-87: Autoroute des Adirondacs à destination de New-York





Réseau Métropolitain avec extensions prévus par la CMM.



Réseau stratégique de l'infrastructure routière autour de Montréal

Pierre Brisset, architecte
 CHARRON LA SÉCOURS ET PERRON
 1000, Boulevard de la Prairie
 1000, Boulevard de la Prairie
 1000, Boulevard de la Prairie
 1000, Boulevard de la Prairie

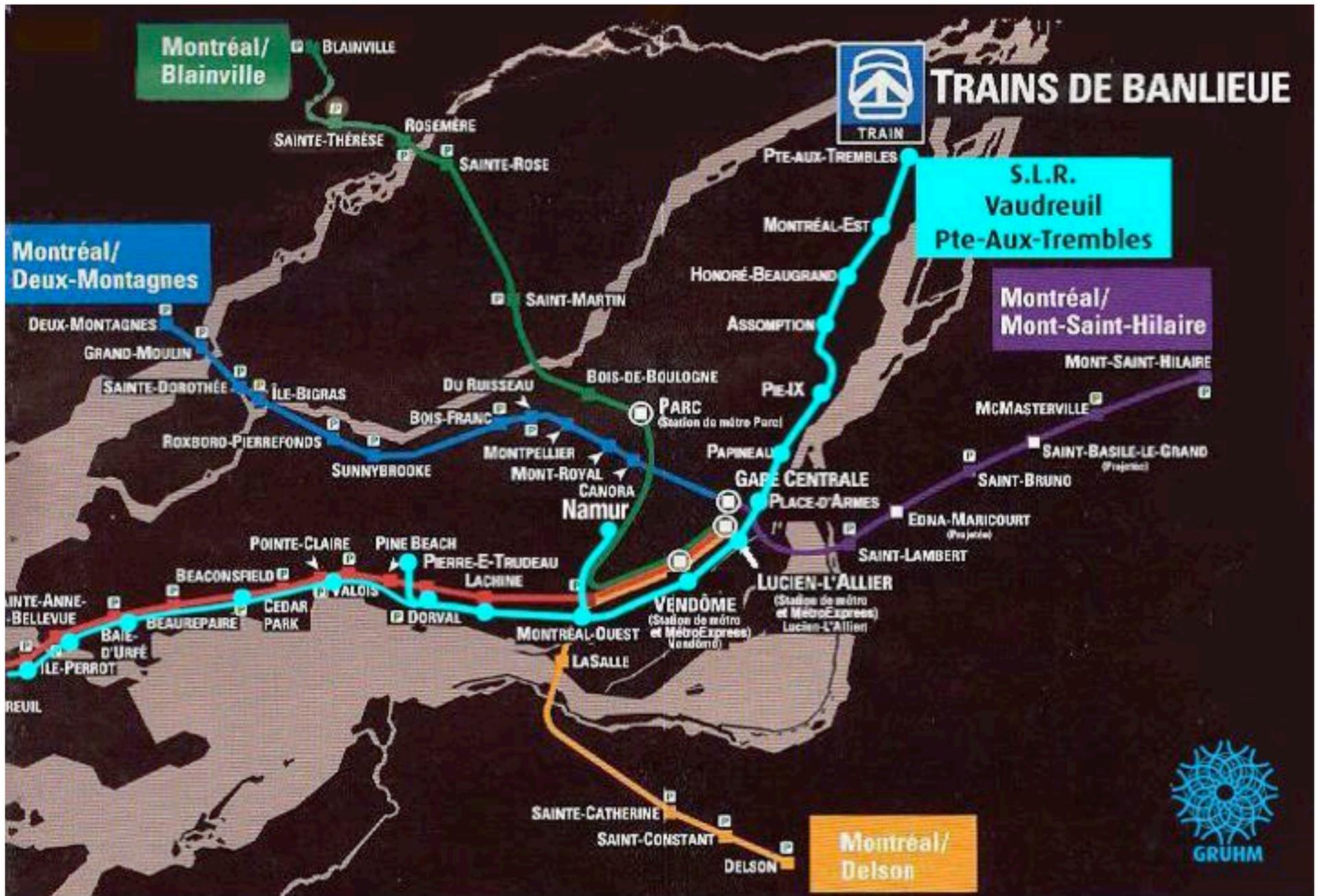


Liste de projets voies de contournement:

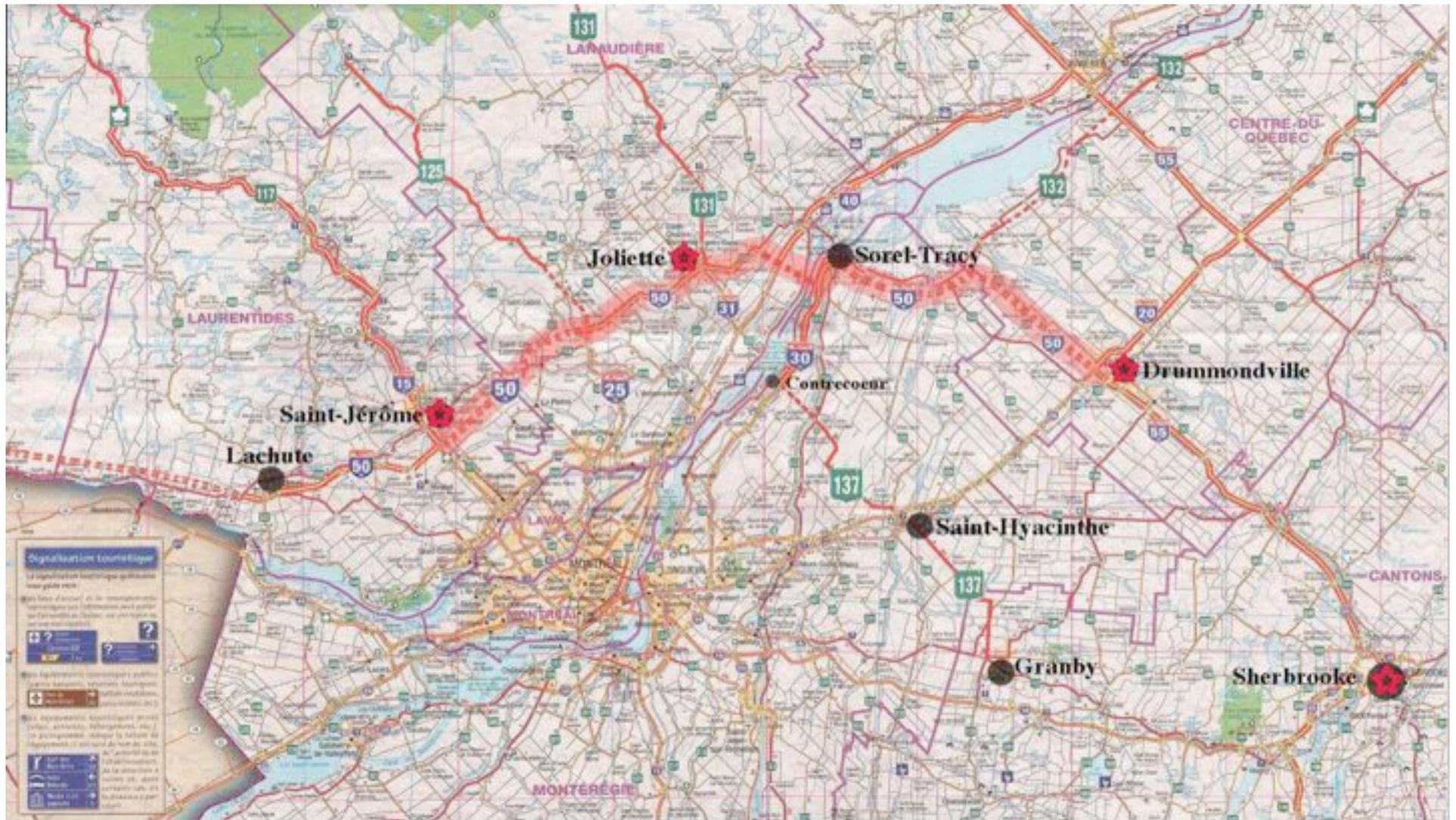
- 1- Pont de l'A-25; ----- 400 M \$,
- 2- Réfection du pont Mercier et de la R-132; - 500 M \$
- 3- Projet A-30 (Version Harper-Charest); --- 1,500 M \$
- 2,400 M \$

Liste de projets réfections ville centre:

- 4- Lien Décarie A-15 (Aut. des Laurentides); -- 400 M \$
- 5- Métropolitaine Tunnelisation ou tranché; - 2 100 M \$
- 6- Turcot, reconstruction sur 3 directions; -- 1 100 M \$
- 3,600 M \$



SLR Pan Montréalais proposé utilisant l'emprise Ville Marie.



Proposition d'un lien régional A-50/55 de Gatineau à Sherbrooke avec embranchement vers Granby et passant par Sorel afin de relier les pôles économiques autour de Montréal considérant la difficulté de passer dans la zone fragile des îles de Varennes.

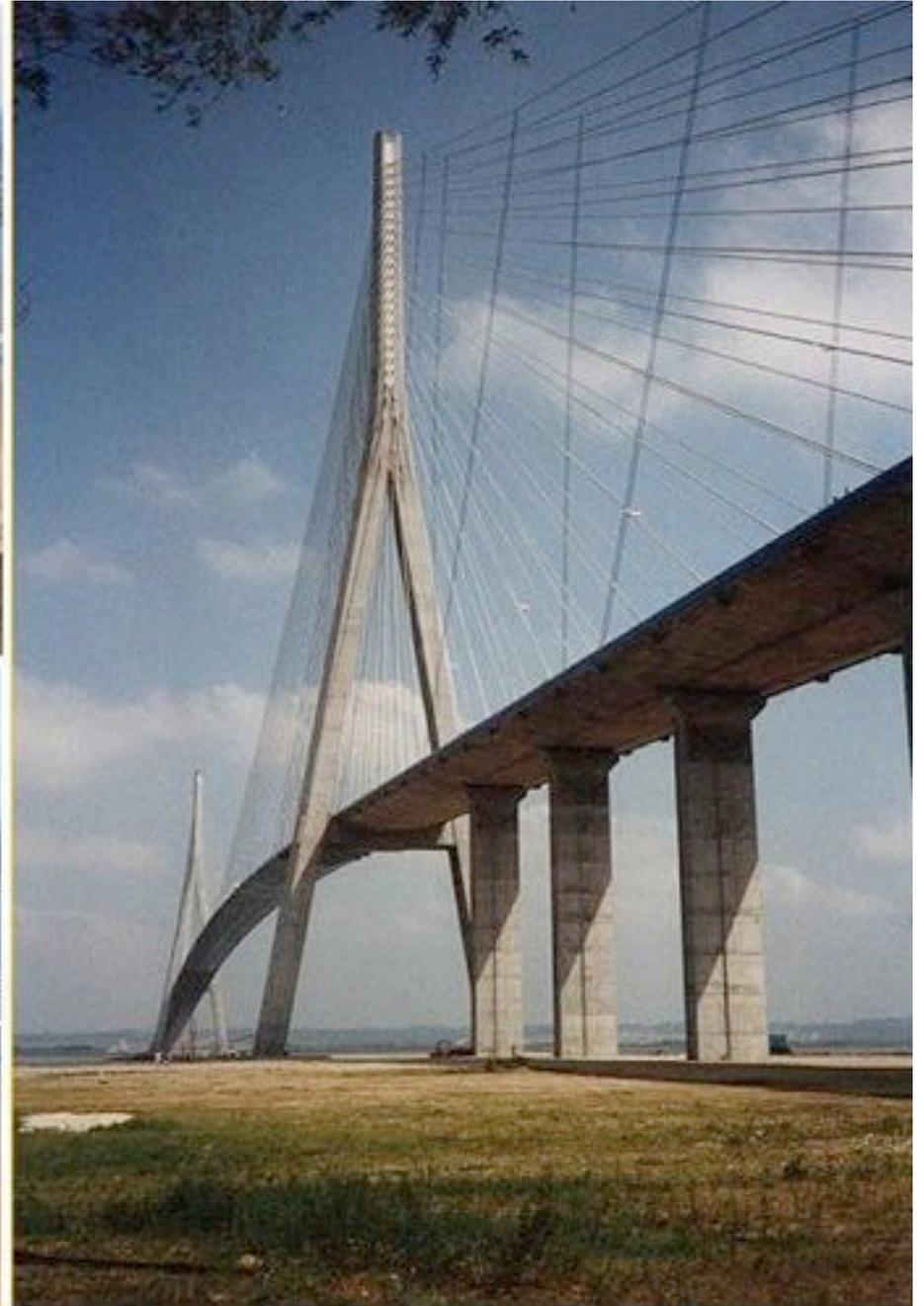


Image d'un pont possible près de Sorel là où le fleuve est 1km.

Merci, Questions?

Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE de RECHERCHE URBAINE
(GRI)

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Boulevard, M1, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Cell (514) 668-1781
Courriel: gri@rma-afko.ca
WEB: <http://revue.com>

