



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/>

Annexes

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.

Annexe-A : Questionnements projets de contournement de l'A-25 et de l'A-30.
(4 pages)

Annexe-B : Analyse du Manifeste de Justification du Projet Turcot (4 pages),
incluant le texte original du sommaire exécutif de justification du
projet de Transport Québec. (6 pages)

Annexe-C : Powerpoint en images de l'analyse des manifestes de justification
des grands projets routiers (41 pages)

Annexe-A : Questionnements projets de contournement de l'A-25 et de l'A-30.

Note écrite à Josée Drapeau de la société Keiwit pour le pont de l'A-25 le 23 septembre 2010

Bonjour Mme Drapeau,

En préparation de notre visite ce matin le 23 sept voici quelques image qui vous expliqueront le but de notre questionnement.

1. Carte-transport-marchandise-2008
2. Image indiquant l'ampleur des routes menant à l'échangeur en question. l'A-440; 10 voies incluant les voies de services à la hauteur de Pie-IX, l'A-25 en provenance du nord à 4 voies avec voies pour autobus sur accotements et finalement le petit boulevard Lévesque au bord de la Rivière des Prairies. Pourquoi ces trois axes ont une part égale vers le nouveau pont? (Une voie par axe)
3. Image de mon premier mémoire essayant de re-diriger le trafic vers les bonnes destinations.
4. Image de mon deuxième intervention essayant d'uniformiser les bretelles vers le nouveau pont la première tentative ayant échoué.
5. Images montrant différents points de vues de votre vidéo. Bref on voit bien que l'A 440 à 6 voies converge avec l'A-25 de 4 voies en direction Nord (je crois) pour tomber sur l'autoroute menant à Terrebonne qui elle est à 4 voies avec accotements pour autobus.
6. Images confirmant que l'A-440 est bien à 3 voies en direction Est qui a été re-asphalté en fin août qui doit converger sur l'A-25 rétrécie plus loin.

Si les bretelles menant du pont allant vers l'A-25 nord sont réduites à une voie par direction (au lieu des deux mentionnée ci-haut), nous avons une situation de convergence de cette voie de gauche sur trois voies rapides en provenance de l'A-440 qui doivent aussi se rétrécir à deux voies. Une configuration non respectable selon les nouvelles normes du MTQ.

Bref comment toutes ces voies convergent vers le nord sans créer des embouteillages monstres en PM? C'est pour ça que nous voulons voir les plans de ce point de convergence.

Aussi, nous croyons que les bretelles reliant l'A-440 vers le nouveau pont auraient du être plus larges considérant la courbe prononcée qui se trouve en tunnel en plein milieu du raccordement ainsi que le volume de trafic auquel on doit s'attendre.

Bref, nous croyons que ce projet aurait du être nommé le pont de l'A-440 car le gros générateur du trafic commercial est bien le centre de Laval à son croisement avec l'A-15, aussi important provenant du nord-ouest du Québec (Mirabel etc..). (Voir carte 8 du transport de marchandise dans la grande région de Montréal tel que fourni par le MTQ).

Dernière chose relative aux autobus: qui va se rendre aux arrêts indiqués en étoile sur la première image pour accéder aux circuits en traits rouges de voies réservées pour autobus? Appart la polyvalente (en blanc), on est pourtant bien loin de toutes zones urbanisées. Ni aurait-il pas lieu de concentrer les efforts sur l'axe Pie-IX pour le TC??

PEAGES : Note écrite à Pierre Brien de la société du pont de l'A-25 le 20 mars 2011

Bonjour M. Brien,

Merci pour votre réponse sommaire, mais vous nous n'avez pas répondu relatif aux **voitures louées** ou touriste occasionnel qui utilise le pont. Bref, pour une voiture louée, dois-je m'attendre à payer une facture salée une fois que toutes les niveaux aient collecté leur part de frais d'administration qui pourrait éventuellement me coûter de 20 à 40 dollars.

Précisons que la mission de base de ce projet A-25 était de fournir une voie de contournement du côté Nord-Est de Montréal pour lier la couronne Nord avec le Sud-Est du Québec sans passer dans la zone urbanisée de Montréal. Les utilisateurs de voies de contournement sont normalement des clients d'occasion qui ne fréquentent pas le circuit quotidiennement mais qui sont beaucoup attirer par ce type de service pour contourner les grandes villes.

Exemple ; des véhicule en provenance de l'A-15 des Laurentides qui recherchent à rejoindre l'A-20 vers Drummondville etc. Ainsi, une fois ou deux par année ou encore une touriste américain voulant se rendre aux attractions touristiques de Lanaudière vont durement être pénalisé en utilisant ce service qui était sensé être conçu pour eux. De recevoir une ou plusieurs mises en demeure par un touriste qui dépense dans la région et qui sont prête à déboursier leur titre en traversant le pont (une voie auxiliaire pour ceux qui veulent acquitter leur titre immédiatement) leur laissera un mauvais goût qui fera en sorte de ne plus vouloir revenir. Que font les américains dans ce cas ou j'ai toujours vu de voies auxiliaires pour l'utilisateur occasionnel qui veut acquitter son titre dans une monde fortement électronisé ?

Malheureusement le service que vous préconisé est faite pour le navetteur quotidien qui, autant que possible, devrait utiliser d'autres modes de transport pour se rendre en ville plutôt que d'attirer la circulation qui recherche à contourner la ville.

Pour revenir a ma première question, avez vous faite campagne vers les compagnies de location de voiture à s'équiper de transpondeur afin que je puisse acquitter mon paiement lors du retour de la voiture de location au lieu de m'attendre à une facture salée quelques semaines plus tard débité de ma carte de crédit? Votre service à la clientèle ne pouvait pas me répondre.

PONT A-25 ; Question posée à Denis Gervais de la ville de Laval le 19 septembre 2010.

Bonjour M. Gervais,

Tel notre discussion, il me fait plaisir de vous envoyer copie de notre mémoire déposé à Convergence à la dernière session d'information. Nous aussi nous avons questionné la géométrie retenu même avec les courbes de l'A-440 vers le pont qui a été modifié.

En regardant l'image prise des simulations, il reste beaucoup à questionner : soit, 6 voies de l'A-440 convergeant avec 4 voies sortant du pont sur l'A-25 à 4 voies menant vers Terrebonne source de congestion non.

De plus, le lien le plus important, soit l'A-440 vers le pont (bretelles de fond près de la polyvalente en blanc sur les images) est traité comme bretelle secondaire en courbe, la partie la plus prononcée en bas d'une côte dans un tunnel

Je question la sagesse du réseau d'autobus sur voies réservées menant au nouveau pont. Qui utilisera ça avec les arrêtes très loin des activités urbaines considérant que le Métro à Montréal ne se rendra pas à Ville d'Anjou avant bien longtemps.

Comme vous, je suis en accords que le vrai lien de TC est sur l'axe Pie-IX et non l'A-25.

Note envoyée à Sarah Houde, Concession Nouvelle A-30 le 18 août 2011 pour l'Orientation du projet de l'A-30

Bonjour Mme Houde,

Tel notre conversation téléphonique, voici notre requête pour obtenir un peu plus d'information sur la configuration de l'échangeur A20/30 à Dorion.

Donc voici les données que nous avons à date:

1. Carte de camionnage indiquant le gros du camionnage en provenance de l'A-20 de Toronto.
2. Carte indiquant la nouvelle numérotation de la fin de l'A-30 prolongé jusqu'à l'A-40.
3. Échangeur transcrit sur la photo Google de ce que nous avons compris de sa conception.
4. Image Google de la fin de l'A-30 à l'A-40.
5. Carte de l'impact de l'A-30 sur le pont Champlain/Turcot.
6. Parcours A-20 proposée en Montérégie.

Bon basée sur ce qui est dit dans le manifeste de justification pour le projet de l'A-30 comme voie de contournement, nous nous questionnons sur la validité de cette constatation.

1. Pour le gros du trafic en provenance de Toronto, on suit l'A-20 direction **Est** direction Montréal mais on doit dorénavant prendre l'A-30 direction **Ouest** pour se rendre à l'A-40 direction **Est** vers Montréal qui se fait présentement par A-540 direction nord vers A-40 direction Est, n'y aurait-il pas confusion ici?
2. En regardant la fin de l'A-30 à l'A-40 on remarque que le gros du trafic de cette fin de voie de contournement A-30 est renvoyé sur Montréal.
3. En regardant la carte de camionnage ainsi que les études à ce sujet, on reconnaît bien que le gros de ce trafic commercial provient de l'A-20 de Toronto. Heureusement nous avons convaincu votre organisme d'assurer ce lien directionnel. Par contre, le lien vers l'A-20 sur Montréal ainsi que la continuité directe vers l'A-40 est aussi présente et donc nous soupçonnons que le gros du trafic de l'A-30 va toujours être visée sur Montréal.
4. De plus, en analysant la carte de l'impact de l'A-30 sur le corridor Champlain/Turcot, on remarque que l'affectation ne serait que 100 véhicules de moins en heure de pointe le matin. De plus cette carte indique bien une augmentation substantielle de trafic sur la rive sud secteur Chateauguay-Beauharnois ainsi que gros volume de nouveau trafic utilisant le pont au dessus de fleuve en partant de Dorion. Cette carte provient de vos ressources.
5. Comme pour le pont de l'A-25 les utilisateurs doivent devenir membres d'un club exclusif pour obtenir les vignettes de passage à rabais. Le trafic occasionnel, que constitue principalement le trafic de contournement devra payer le plein prix plus des frais d'administration et si vous avez le malheur d'avoir une voiture loué sur cette autoroute, et bien ça va vous coûter une beurré. Tous cela pour vous confirmer que cet agencement n'est pas conforme au manifeste de justification soulignant la priorisation d'une voie de contournement.
6. De plus, dans les cartons du MTQ on parle de convertir l'A-20 en autoroute entre Dorion et Ste. Anne de Bellevue, amenant plus de trafic vers Montréal en contradiction au concept de voie de contournement et d'encourager plus l'étalement urbain vers la Rive Sud dans le secteur Beauharnois-Valleyfield.

Bref, je vous écris cela pour vous éviter l'embarras de confrontation avec les médias lors de l'ouverture de votre projet comme ce fut le cas avec l'ouverture de l'A-25.

Espérant avoir une réponse favorable à notre requête, nous restons disponible à répondre.

A-30 Autres réflexions: Note envoyée à Mme Cynthia Martin du MTQ le 23 août 2011

Bonjour, Mme. Martin,

Voici nos images de réflexion pour la réalisation de l'A-30 pour compléter nos images antérieures.

1. Comme entrée de jeu, je vous réfère au projet de réaménagement de l'A-20 entre Dorion et Ste. Anne de Bellevue. Il semble que l'A-20 vive une réfection perpétuelle si on considère l'argent qui doit y être investi sur l'île de Montréal qui frôlerait les 10 milliards si on met tous les projets d'origine de bout à bout.
2. Maintenant, l'A-20 a trois ruptures de charges importantes dans sa logique de continuité, soit; à l'échangeur Turcot, au sud du pont Champlain et finalement à son raccordement à Boucherville ou on investit des sommes phénoménales à redresser les courbes afin d'adoucir les liens.
3. Pourtant, cela aurait été tellement plus simple de renvoyer le circuit A-20 via l'A-30 une autoroute conçue et uniformisée à grande vitesse.
4. La signalisation de l'échangeur A-20 Dorion serait simplifiée en envoyant cette autoroute Nationale de la Montérégie (A-20) à la Rive Sud à cet endroit. Ainsi, l'A-540 aurait conservé sa fonction de relier l'A-20 à l'A-40 comme elle le fait maintenant et la route Dorion vers le centre-ville serait l'A-720 prolongé jusqu'ici en combinaison voie rapide et a boulevard Urbain sans trop d'investissements additionnels.
5. Peu importe la solution retenue le lien A-540 (ou A-30) se doit d'être redressée car les présentes courbes sont trop raides pour ce type de lien autoroutier vers l'A-40 Ouest.
6. Échangeur A-20/A-30 à St Bruno avec des parcours directionnels à grande vitesse. Pour maintenir la logique de continuité, l'A-25 serait prolongée jusqu'à ce carrefour.

Ceci aiderait grandement à uniformiser les routes autour de Montréal et minimiserait les coûts de nouvelles constructions tout en réservant cet argent à investir sagement dans les transports en commun.

Annexe-B : Analyse du Manifeste de Justification du Projet Turcot.

RAISON D'ÊTRE DU PROJET.

Selon le sommaire exécutif du rapport principal révisé de l'étude d'impact sur l'environnement fait pour le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot pages 21 à 26 nous allons élaborer sur deux des aspects, soit le chapitre

3.4.1 ; l'État actuel du réseau autoroutier et

3,4,2 ; Opportunités d'amélioration au niveau de la circulation et sécurité routière (partie 5)

3.4.1 ; l'État actuel du réseau autoroutier

On fait mention dans ce chapitre que la plupart des infrastructures du complexe Turcot ont été construites vers le milieu des années 60', et elles ont pratiquement atteint la fin de leur vie utile. Précisons que partout ailleurs dans le monde une structure de telle envergure est conçue à vivre une vie utile d'au moins 150 ans, moyennant un entretien adéquat, bien entendu. Dans le cas des structures cités ci-dessous, ces dernières furent construites d'une rapidité excédentaire qui n'a pas permis un bon contrôle de qualité pendant la construction ni le bon choix de matériaux, l'utilisation massive du béton étant relativement nouveau à l'époque. Les segments et structures en cause seraient les suivants :

- 1- **Échangeur Turcot** ; une collection de 12 travées et bretelles reliant un croisement de deux autoroutes faisant ainsi un échangeur à 4 directions de 6 paires de bretelles soit 3 autoroutes à quatre voies ; A-15 axe nord-sud, A-20 axe Est-Ouest et la Transcanadienne reliant Décarie à Ville Marie, et 3 paires de bretelles à une voie chacune pour faire les autres raccordements. Les limites de ces structures construites en poutres caissons se définissent ainsi, du côté Est la première paire de colonnes à l'Ouest de la rue Saint Rémi (Voir diagrammes), du côté Nord les culées se trouvant à la fin des structures dans la falaise Saint Jacques, du côté sud la dernière colonne contiguë au nord du canal Lachine (Lien avec A-15 De La Vérendrye) et du côté Ouest les six culées à la fin des structures aériennes dans la cours Turcot. Ces structures doivent être remplacées.
- 2- **A-15 De La Vérendrye** ; La structure aérienne à grande hauteur partant de la colonne contiguë au nord du canal Lachine surplombant ce dernier et allant jusqu'au canal de l'Aqueduc avec un échangeur au boulevard De La Vérendrye. La plupart des structures furent des poutres caissons avec trois travées au-dessus du canal en poutres précontraintes et le tout doit être remplacé.
- 3- **Viaduc Angrignon** ; Les travées au-dessus de l'autoroute 20 et les deux lignes du Grand Tronc, conçu par la même firme et réalisé de la même façon que le viaduc de la Concorde à Laval qui s'est effondré en 2006, sont en état avancé de détérioration. D'autres parties de ce viaduc, qui furent prolongées par la ville de Montréal en 1990, furent construites avec des poutres en béton précontraintes conventionnelles et sont en bonne état.

- 4- **Échangeur de Montréal Ouest** ; Selon le sommaire exécutif, les structures de ce complexe constituées de dalles évidées sont en bon état. La raison principale de l'annonce de la configuration retenue était de ramener les voies inversées dans la cour Turcot à l'Est du boulevard Angrignon dans le sens normal ainsi que d'accommoder l'alignement du réseau ferroviaire du Grand Tronc et son embranchement vers Lachine. Par contre, le complexe de viaduc a permis le triage des raccordements sans entrecroisement sur les axes autoroutiers principaux (Voir configuration Échangeur Montréal Ouest).
- 5- **Autoroute Ville Marie (A-720)** ; Le point de départ de l'autoroute Ville Marie vers le centre ville est à la première paire de colonnes à l'Ouest de la rue Saint Rémi (Voir diagrammes). Cette autoroute sur pilotis jusqu'à la rue Guy, incluant les bretelles Saint Jacques et autres furent réalisés d'un seul tenant beaucoup plus tard soit entre 1970 et 1972. En autant que l'ensemble de l'autoroute fut construit sur le concept de poutres caissons et éprouve plusieurs signes de faiblesse qui requièrent des interventions importantes, toute la structure doit être revue dans son ensemble et distincte de la situation de Turcot puisqu'on parle ici de toute une autre logistique de réfection d'infrastructure. Donc pour la présente intervention, les travaux doivent se limiter au minimum pour prévoir une greffe adéquate entre Ville-Marie et Turcot. (Voir diagrammes)
- 6- **A-20 dans la cour Turcot et le Grand Tronc** ; En autant que le sens des voies de l'A-20 se doivent d'être normalisé et qu'il y aurait avantage de relocaliser le tout plus au nord, on doit émettre une mise en garde de sortir de la bande de 200 mètres de sols stables contiguës au nord de la rue Notre Dame. Considérant que l'objectif primaire de cette intervention est de sécuriser la stabilité des infrastructures, il serait contre-productif de tenter de mettre ses infrastructures lourdes dans des marécages connues surtout que le gain de terrain ne serait que minimal, soit quelques dizaines d'hectares à grand coût et risque. Le complexe Pullman fait objet d'une requête municipale et ne sera pas traité ici.

3,4,2,5 ; Opportunités d'amélioration au niveau de la circulation et sécurité routière ;

Dans le sommaire exécutif, on parle beaucoup des lacunes créées par les entrées et sorties à gauche avec une liste de onze points noirs dans ce complexe.

- 1- **Lien Décarie /Ville Marie, Bretelles C et D**; Dans l'énumération élaboré, six des onze points relève de ce lien Décarie/ Ville Marie, conçu originalement à faire partie de l'autoroute Transcanadienne. (points 02, 03, 05, 07, 08 et 10.) En effet, il y a problème à chaque extrémité de chaque bretelle où les manoeuvres se font en grande partie par la gauche ainsi que dans la grande courbe perçu comme une autoroute et cause de nombreux accidents. Ce lien se doit d'être normalisé en bretelles conventionnelles à une voie comme on retrouve dans toutes les autres bretelles de raccordement de cet échangeur.
- 2- **Point 01- Bretelle M (A-720 Ouest vers l'A-15 Sud)** ; Lien local qui se fait par la gauche de la travée direction ouest menant à l'A-15 direction sud ne serait plus requis.
- 3- **Point 04- L'entrecroisement entre l'entrée Girouard sur l'A-15 sud et le début de la bretelle H menant à l'A-20 ouest** ; Cet entrecroisement qui se fait sur une distance de plus de 300 mètres le tout sur la droite ne semble pas poser de problème. Par contre, dans le sens opposé, sur l'A-15 direction nord, aucune mention de la dangerosité de l'entrecroisement créé par l'arrivée de la bretelle G de la A-20 de l'Ouest à gauche de l'A-15 avec une si courte distance de moins de 300 mètres avant la sortie Sherbrooke (Voir images). En audience, on nous a avisé que cette situation était un danger perçu et non un danger réel. Nous ne comprenons toujours pas cette déclaration de la part des responsables du MTQ.

- 4- **Point 06- Les divergences des bretelles arrivant sur l'échangeur en provenance de l'A-20 de l'ouest (A-20 Est vers toutes les autres directions) ;** Nous ne comprenons pas la pertinence de cette constatation car ce phénomène est très courant sur les échangeurs autoroutiers de cette envergure (échangeurs d'Anjou, Souigny, Décarie, Laurentides, A-40 Vaudreuil, Pont de Pierre Laporte à Québec sur les deux rives).
- 5- **Point 09- Entrecroisement situé entre l'entrée et la sortie Notre dame sur l'A-20 direction ouest ;** Cet entrecroisement qui se fait sur une distance de plus d'un kilomètre sur une voie additionnelle à gauche, le tout ne semble pas poser de problème. Un peu plus loin par contre, aucune mention de la dangerosité de l'entrée à gauche de la rue Notre-Dame à l'Ouest d'Angrignon juste avant la bifurcation pour le pont Mercier. Pourtant cette bretelle devait être fermée avec les travaux de sécurisation de l'échangeur Montréal-Ouest, faite en 1990. (Voir images et discussion du complexe Mtl-Ouest). En audience, on nous a avisé que cette situation était un danger perçu et non un danger réel. Nous ne comprenons toujours pas cette déclaration de la part des responsables du MTQ.
- 6- **Point 11- Convergence de la bretelle L en provenance de l'A-15 de Côte St-Paul vers l'A-720 Est ;** La nouvelle configuration proposée par le MTQ ne corrige pas cette situation puisque cette dernière converge (fusionne) rapidement sur l'A-720 direction Est). D'ailleurs cette bretelle L ne sert qu'une fonction locale qui devrait disparaître toute comme la bretelle M du point 1. La présence de cette bretelle à faible débit ainsi que la bretelle M à contresens n'obligerait pas l'élargissement de l'A-15 de 6 à huit voies dans Côte Saint Paul puisque tous deux se terminent rapidement en fusion ou diffusion sur l'A-720 et ce dans les deux directions et leur élimination confirmerait cette déclaration.
- 7- **Configuration Échangeur Montréal Ouest ;** La particularité de cet échangeur est qu'il est conçu en forme de quêtes afin d'éviter des entrecroisements sur les voies rapides. D'ailleurs un grand investissement a été fait en 1990 pour assurer cette fonctionnalité particulière à cet échangeur. En direction Ouest, chacune des directions, soit vers le pont Mercier (R-138) ou vers Dorval (A-20) est desservie par une bretelle indépendante. Vers Montréal, La sortie de l'A-20 direction Est longe le parcours de la R-138 sur une bonne distance afin que tous les deux puissent sortir vers la Montée Ste-Anne ou le boulevard Angrignon sans entrecroisements des voies rapides. (Voir parcours en jaune sur les diagrammes). Par contre dans la nouvelle mouture du MTQ tous ces bénéfiques sont radiés avec la venue d'une entrée unique à 600 mètres avant la bifurcation A-20/R-138. De plus, un peu plus loin, il y a la convergence à gauche des voies d'autobus sur l'A-20.
On ne connaît toujours pas le sort de l'échangeur St-Pierre donc, après analyses des variantes à Montréal Ouest, nous recommandons de simplifier la configuration au prolongement du boulevard Angrignon à la rue St. Jacques permettant d'éliminer carrément l'échangeur Montréal Ouest et la descente Ste-Anne qui permettrait ainsi le prolongement du parc de la falaise jusqu'à la rue Brock dans ce secteur. L'échangeur Angrignon simplifié à un type losange se trouverait à mi-chemin entre les échangeurs Turcot et St. Pierre.
- 8- **Reconstruction autoroute Ville Marie (A-720) ;** Advenant la nécessité absolue de reconstruire l'A-720 d'un tenant dans son ensemble, nous recommandons la manière conventionnelle pour sa reconstruction d'une travée de 18 mètres à la fois et d'éviter de construire la troisième travée de douze mètres (+ 6 mètres de dégagement) afin d'éviter les démolitions excessives dans le quartier. De plus, il n'est aucunement mentionné que la géométrie actuelle de l'A-720 pose problème de sécurité à l'Est de la rue St. Rémi et la convergence de deux autoroute de charge équivalente en début de celle-ci cause toujours préjudice à celle qui se trouve à gauche pour négocier la sortie Rosa de Lima.

Donc, l'élargissement de cette dernière n'est pas requis pour des questions de sécurité. De plus, pendant les travaux de remplacement de structures, chaque travée de 18 mètres pourra toujours accommoder 4 voies de circulation de 3,5 mètres avec voie centrale de 4 mètres équipé de barrière amovible pour y permettre 3 voies disponibles dans le sens de la pointe. Comme dans l'échangeur de Ville St. Pierre les parapets devront être mise en sailli afin d'assurer un dégagement libre de 18 mètres sur les travées.

- 9- **Conversion de Ville-Marie** : L'autoroute en question est une autoroute urbaine inachevée qui est utilisée en grande partie par les navetteurs pour se rendre au centre-ville en provenance de l'Ouest dont la plupart provenant du secteur « 514 » selon les cartes origine/destination fournis par le ministère. L'autoroute Ville Marie est une provocatrice de congestion majeure sur l'A-15, Décarie en imposant un surplus de circulation de plus de 35 000 véhicules par jour (vpj.) sur l'autoroute à 6 voies à la hauteur de Plamondon où la capacité n'est que 150 000 mais qui enregistre 185 000 vpj. Ceci depuis 1995 et validé avec l'analyse des débits de circulation disponible au ministère à tous les deux ans depuis 2000. L'autoroute Ville Marie est une provocatrice de congestion majeure sur l'A-20 dans l'échangeur Ville St. Pierre tel que témoigné sur Google Earth, photo arienne prise le 27 août 2008 où l'on témoigne l'embouteillage depuis Westmount (La Glen) traversant l'échangeur Turcot et allant jusqu'à Ville St. Pierre. Cette situation se produirait même si l'échangeur était en bon état. Pour cela, nous recommandons la conversion de Ville Marie en voie partagée moitié/moitié avec un SLR aménagé sur une travée. L'autre travée pourra toujours accommoder 5 voies de circulation de 3,5 mètres avec voie centrale de 4 mètres équipé de barrière amovible pour y permettre 3 voies disponibles dans le sens de la pointe. D'autre part, selon les conventions du MTQ pour la route nationale R-136, le volume de trafic ne devrait pas excéder 75 000 véhicules par jour

3.5 RÉALISATION DU PROJET.

Le projet se réaliserait en quatre phases pour assurer la continuité de la mobilité des déplacements pendant tous les travaux : (Voir images synthétiques de phasage)

- 1- **Phase- 1** ; Aménagement des voies de déviations et permanentes dans la direction Est pour permettre la déconstruction de la travée inférieure de l'autoroute Est-Ouest dans l'échangeur.
- 2- **Phase- 2** ; Construction de l'autoroute Est-Ouest au sol et déconstruction de l'étage supérieure toute en se raccordant à la travée direction Est de Ville Marie à son début (Colonnes à l'Ouest de St-Rémi).
- 3- **Phase- 3** ; Construction Axe Nord-Sud sous existant et parachèvement des raccords direction Ouest de Ville Marie.
- 4- **Phase- 4** ; Construction des derniers raccords et mise en service des voies dédiées aux autobus.

Notez bien que les autres projets de Transport Collectif, aussi importants qu'ils soient, ne seront pas discutés ici. Cela inclut ; les trains de l'Ouest, le tramway de Lachine et Lasalle, la Navette de Dorval et les voies réservées aux autobus de la STM et autres.

3.4 RAISON D'ÊTRE DU PROJET

La justification du projet prend appui sur l'état actuel et l'espérance de vie des infrastructures routières à l'étude et sur les opportunités d'amélioration, non seulement du réseau routier, mais aussi du milieu dans lequel s'insère le projet. Les problèmes et les besoins auxquels doit répondre le projet sont présentés dans les sections qui suivent.

3.4.1 État actuel du réseau autoroutier

La plupart des infrastructures du complexe Turcot ont été construites vers le milieu des années 60, et elles ont pratiquement atteint la fin de leur vie utile. Fortement sollicitées par les importants volumes de véhicules qui y circulent, certaines structures sont en mauvais état. Le ministère des Transports doit d'ailleurs, depuis plusieurs années déjà, investir des sommes de plus en plus importantes pour réparer et sécuriser certaines des composantes du complexe. Par exemple, plus de 6 M\$ ont été requis en 2007 et près de 20 M\$ en 2008 pour des travaux d'entretien des structures. Cette situation entraîne un nombre croissant de fermetures partielles ou totales des voies de circulation, ce qui engendre des impacts sur les déplacements des usagers et une augmentation de la circulation de transit dans les quartiers limitrophes. Ces impacts se traduisent notamment par des retards dans les déplacements dus à la congestion, aux entraves ou aux détours que doivent effectuer les usagers du réseau routier. Depuis le début de la décennie, la portée et la fréquence de ces travaux prennent de l'ampleur. De plus, au cours des dernières années, le Ministère est intervenu à certaines reprises en urgence pour maintenir la fonctionnalité du réseau routier et assurer la sécurité des usagers. Ces interventions non planifiées et de longues durées entraînent une perception négative et minent la confiance de la population envers les infrastructures routières. Entre 2000 et 2004, le nombre moyen de jours d'intervention dans le complexe a été inférieur à 10 par année. Toutefois depuis 2004, ce nombre est en croissance pour atteindre plus de 100 jours en 2007 et 2008.

Globalement, le complexe Turcot est constitué de 28 structures (principalement des ponts d'étagement) totalisant 167 000 m², ainsi que 25 voies et bretelles totalisant 12,76 km. La hauteur moyenne du complexe Turcot est de 18 m, alors que sa hauteur maximale est de plus de 30 m. Les échangeurs Turcot et De La Vérendrye sont principalement constitués de poutres-caissons, alors que les échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest sont constitués de dalles évidées, de poutres et de dalles précontraintes.

Plusieurs structures de l'échangeur Turcot, du tronçon De La Vérendrye de l'autoroute 15, de l'autoroute 720, ainsi que le pont d'étagement du boulevard Angrignon situé au-dessus de l'autoroute 20 sont en mauvais état. De façon générale, parmi les problèmes qui affectent ces structures mentionnons le mauvais état du platelage et des poutres caissons, qui subissent une dégradation due au mauvais fonctionnement du système de drainage, au cycle de gel-dégel, aux effets chimiques des sels de déglacage et à l'importante sollicitation de la circulation de véhicules. Certains piliers, parapets et chaussées sont aussi en mauvais état. Notons que les structures de l'échangeur Montréal-Ouest sont, quant à elles en bon état. Par ailleurs, certains éléments du complexe Turcot ne répondent pas aux normes sismiques en vigueur.

3.4.2 Opportunités d'amélioration

Dans le cadre du présent projet, différentes opportunités d'amélioration sont établies en ce qui concerne la qualité de vie des personnes résidant à proximité de l'infrastructure, l'accès aux divers pôles d'activités et le développement des terrains actuellement sous-utilisés. De plus, le projet de reconstruction du complexe Turcot pourrait favoriser de nouveaux usages à proximité de l'infrastructure routière, ce qui permettrait la consolidation du tissu urbain, la desserte en transport en commun et en transport actif et l'amélioration de la sécurité routière.

3.4.2.1 Qualité de vie des personnes résidant à proximité de l'infrastructure

Les principaux problèmes liés à la qualité de vie des personnes résidant à proximité des voies de circulation concernent principalement la pollution sonore et la pollution de l'air provenant de la circulation routière. La piètre qualité du paysage urbain aux abords des infrastructures routières de même que la circulation des véhicules lourds dans les zones résidentielles sont d'autres irritants affectant la qualité de vie.

La reconstruction du complexe Turcot offre l'opportunité d'améliorer la qualité de vie des résidents en privilégiant l'aménagement d'espaces verts ou en recourant à d'autres mesures d'atténuation aux abords des infrastructures qui seront reconstruites de manière à réduire les impacts de la présence de ces infrastructures (Ministère des Transports du Québec, 2007d). Le ministère des Transports favorisera l'harmonisation des nouvelles infrastructures au paysage urbain environnant, de façon à rendre le paysage plus convivial par rapport à la situation actuelle.

3.4.2.2 Accès aux divers pôles d'activités

Bien qu'ils soient situés à proximité d'autoroutes les principaux pôles d'activités actuels et futurs que sont le secteur industriel Cabot, la cour Turcot et le futur CUSM érigé dans la cour Glen présentent une accessibilité complexe ou déficiente. Actuellement, le secteur industriel Cabot, situé au nord de l'autoroute 15 entre les échangeurs Turcot et De La Vérendrye ne bénéficie pas d'accès direct au réseau autoroutier. Les véhicules, notamment les camions, qui doivent accéder à ce secteur doivent emprunter des rues à caractère résidentiel ce qui n'est pas sans affecter la qualité de vie de la population.

Les anciennes cours de triage ferroviaire Glen et Turcot accueilleront pour leur part à moyen et long termes de nouveaux développements qui généreront une demande additionnelle de déplacements dans le réseau autoroutier. La reconstruction du complexe Turcot doit donc tenir compte de ces nouveaux besoins et pourrait faciliter l'accessibilité de ces pôles d'activités, puisqu'ils constituent des lieux importants dans la dynamique socioéconomique du secteur.

3.4.2.3 Développement des terrains actuellement sous-utilisés

Depuis la cessation des activités ferroviaires du CN dans la cour Turcot, lesquelles ont été transférées vers la cour Taschereau, un vaste territoire d'une centaine d'hectares a été libéré, puis acquis par le MTQ en 2003 et 2007 en prévision de ses besoins futurs. Ce terrain donne l'opportunité de repenser la configuration des infrastructures de transport afin de mieux desservir les futurs développements qui prendront place sur ce site actuellement vacant. Ces terrains, situés à quelques kilomètres du centre-ville, pourraient faire l'objet d'un développement dont l'objectif serait de favoriser la consolidation du tissu urbain, notamment en améliorant la desserte en transport en commun.

3.4.2.4 Secteurs à protéger et à mettre en valeur

Depuis 1970, année de la fermeture du canal de Lachine en tant que voie maritime, ce plan d'eau est considéré comme lieu de verdure et de récréation et il constitue une composante significative dans le processus de redéveloppement du Sud-Ouest de Montréal (Ministère des Transports du Québec, 2007d). Depuis 2002, le canal de Lachine est ouvert à la navigation de plaisance. Par ailleurs, la piste cyclable des berges du canal de Lachine est fréquemment utilisée par les cyclistes notamment, en tant que voie de transport alternatif à l'automobile.

Des interventions visant à compléter la mise en valeur de ce lieu historique national du Canada sont envisagées par Parcs Canada (Parcs Canada, 2004). Entre autres, le concept de mise en valeur vise à faire du canal la clef de voûte du développement économique régional, en permettant d'améliorer la qualité de vie des résidents du Sud-Ouest de Montréal.

Dans ce contexte, l'amélioration du paysage urbain aux abords du canal et l'éloignement du corridor de transport à l'ouest de l'échangeur Turcot pourraient contribuer aux efforts de mise en valeur entrepris par Parcs Canada.

D'autres composantes du milieu urbain sont également à protéger et à mettre en valeur. C'est le cas de la falaise Saint-Jacques, un espace naturel occupant l'escarpement au nord de l'autoroute 20, entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest, qui a été identifiée par la Ville de Montréal comme le cœur de l'écoterritoire du même nom. Le centre sportif Gadbois constitue également un équipement qui doit être pris en considération dans le cadre du projet.

Les choix faits en termes d'aménagement et d'intégration urbaine et paysagère du complexe Turcot doivent contribuer aux efforts de protection et de mise en valeur de ces milieux.

3.4.2.5 Circulation et sécurité routière

Bien que de la congestion et des ralentissements soient observés dans l'échangeur Turcot et ailleurs dans le complexe, l'analyse des conditions de circulation a démontré que ces problèmes ne sont pas causés par l'échangeur lui-même mais plutôt par des éléments situés dans ou à l'extérieur de la zone d'étude. Par contre, certains éléments tels que les entrées et les sorties à gauche ne favorisent pas l'écoulement de la circulation aux heures de pointe.

En matière de sécurité routière, l'analyse des besoins a permis de relever certaines lacunes dans le complexe Turcot et d'identifier certains sites accidentogènes. Par contre, malgré les lacunes observées, l'échangeur Turcot comme tel ne présente pas de problèmes majeurs comparativement à d'autres échangeurs du réseau montréalais. Ainsi, à partir d'une analyse macroscopique des accidents pour l'ensemble des onze échangeurs du réseau, il a été possible de vérifier que l'échangeur Turcot se classait cinquième en 1994-1996 et quatrième en 1997-1999. Les tableaux 2 et 3 illustrent les indicateurs de sécurité macroscopique pour les grands échangeurs du réseau autoroutier montréalais (périodes 1994-1996 et 1997-1999). Le taux d'accidents pondéré de l'échangeur Turcot est légèrement supérieur à la moyenne des échangeurs du grand Montréal, et ce, malgré un débit journalier moyen annuel important (deuxième échangeur en importance en terme de débit sur l'ensemble des échangeurs de la région de Montréal).

Tableau 2 : Indicateurs macroscopiques de sécurité pour les grands échangeurs montréalais - Période 1994 –1996

| Échangeur | Accidents | DJMA total entrant | Ta | Ta pondéré |
|--------------------------|-----------|--------------------|-----|------------|
| Anjou | 351 | 221500 | 1,4 | 2,2 |
| A-13 et A-20 | 345 | 162500 | 1,9 | 2,9 |
| A-13 et A-40 | 420 | 231550 | 1,7 | 2,5 |
| A-13 et A-520 | 232 | 121550 | 1,7 | 3,2 |
| Côte-de-Liesse | 488 | 152500 | 2,9 | 4,1 |
| Décarie | 1448 | 269800 | 4,9 | 6,9 |
| Laurentides | 788 | 228300 | 3,2 | 4,7 |
| Dorval | 324 | 148550 | 3 | 4,3 |
| Hochelaga | 247 | 120000 | 1,9 | 2,5 |
| St-Pierre | 399 | 201000 | 1,8 | 2,7 |
| Turcot | 741 | 265380 | 2,5 | 4,0 |
| Moyenne des échangeurs : | | | 2,5 | 3,7 |

Ta = Taux d'accidents; Ta pondéré = Taux d'accidents multiplié par l'indice de gravité

Tableau 3 : Indicateurs macroscopiques de sécurité pour les grands échangeurs montréalais - Période 1997 –1999

| Échangeur | Accidents | DJMA total entrant | Ta | Ta pondéré |
|--------------------------|-----------|--------------------|-----|------------|
| Anjou | 364 | 221500 | 1,5 | 2,3 |
| A-13 et A-20 | 438 | 162500 | 2,5 | 3,8 |
| A-13 et A-40 | 467 | 231550 | 1,8 | 3 |
| A-13 et A-520 | 312 | 121550 | 2,3 | 4 |
| Côte-de-Liesse | 566 | 152500 | 3,4 | 4,8 |
| Décarie | 1105 | 269800 | 3,7 | 5,3 |
| Laurentides | 723 | 228300 | 2,9 | 4,3 |
| Dorval | 267 | 148550 | 1,6 | 2,4 |
| Hochelaga | 236 | 120000 | 1,8 | 2,4 |
| St-Pierre | 371 | 201000 | 1,7 | 2,7 |
| Turcot | 793 | 265380 | 2,8 | 4,3 |
| Moyenne des échangeurs : | | | 2,4 | 3,6 |

Parmi les sites problématiques, l'autoroute 15 (Décarie) en direction sud dans le secteur De La Vérendrye, présente un taux élevé d'accidents, ce qui en fait un secteur critique en matière de sécurité routière (SNC-Lavalin-CIMA+, 2006). Les problèmes observés dans le complexe Turcot sont essentiellement d'ordre géométrique (mauvaise visibilité, rayon de courbure, etc.), signalétique (marquage, panneau surchargé d'informations, etc.) et humain (SNC-Lavalin-CIMA+, 2006).

Cependant, les analyses de la géométrie, de la signalisation et des accidents ont révélé certains éléments qui pourraient causer un problème de sécurité. En ce qui concerne le secteur Turcot, les sections qui sont ressorties comme problématique, et ce, pour les deux périodes sont :

- 01 La bretelle M (A-720 Ouest vers l'A-15 Sud);
- 02 La bretelle D (A-15 Sud vers A-720 Est);
- 03 La bretelle C (A-720 Ouest vers A-15 Nord);
- 04 L'entrecroisement entre l'entrée Girouard sur l'A-15 sud et le début de la bretelle H (l'A-15 Sud vers l'A-20 Ouest) ;
- 05 La divergence des bretelles B (A-720 Ouest vers l'A-20 Ouest) et C (A-720 Ouest vers A-15 Nord);
- 06 Les divergences des bretelles G ((A-20 Est vers l'A-15 Nord) et A (A-20 Est vers A-720 Est), ainsi que J (A-20 Est vers A-15 Sud) et A (A-20 Est vers A-720 Est);

- 07 La divergence des bretelles E (A-15 Sud vers A-15 Sud) et D (A-15 Sud vers A-720 Est);
- 08 La convergence des bretelles C (A-720 Ouest vers A-15 Nord) et F (A-15 Nord vers A-15 Nord);
- 09 L'entrecroisement situé entre l'entrée et la sortie de la rue Notre-Dame, direction ouest;
- 10 La convergence des bretelles A (A-20 Est vers A-720 Est) et ~~K~~ (A-15 ^C ~~Nord~~ ^{Sud} vers l'A-720 Est);
- 11 La convergence des bretelles A (A-20 Est vers A-720 Est) et L (A-15 Nord vers l'A-720 Est).

Il importe de mentionner que la largeur des accotements de l'échangeur Turcot n'est pas suffisante, ce qui nuit au passage des véhicules d'urgence, lesquels ne peuvent intervenir rapidement et de façon sécuritaire, notamment lors des périodes de congestion (SNC-Lavalin-CIMA+, 2006).

En ce qui concerne la signalisation, plusieurs lacunes ont été décelées, dont des panneaux de signalisation manquants, la surabondance d'information sur les panneaux, un marquage inadéquat et l'incohérence entre la signalisation verticale et la signalisation horizontale.

Une modification de la géométrie du complexe Turcot s'avère donc nécessaire afin d'augmenter la sécurité des usagers sur le réseau et de réduire les problèmes de circulation.

3.4.2.6 Autres opportunités

Comme les contraintes reliées au transport maritime dans le canal de Lachine qui avaient dû être prises en compte lors de la conception initiale des échangeurs sont maintenant choses du passé à cause du changement de vocation de cette voie de navigation, le dégagement au-dessus du canal de Lachine peut maintenant être réduit à 6,7 m, ce qui offre des possibilités intéressantes pour la construction des infrastructures autoroutières.

Annexe-C

Powerpoint en images de l'analyse des manifestes de justification des grands projets routiers

Autoroute-25 (8 images)

Autoroute-30 (10 images)

Échangeur Turcot (21 images)

Présentation faite devant la
Communauté Métropolitaine de Montréal

Par Pierre Brisset du GRUHM

(Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve)

À Montréal le 29 septembre 2011.

Autoroute-25

- 1: Source de circulation et manifeste de justification (2 images).
- 2: Configuration souhaité et adapté (2 images).
- 3: Configuration de congestion basée sur la demande (2 images).
- 4: Péage visé à un club select encourageant l'auto-solo. (1 image).



L'autoroute 440 en provenance du centre de Laval devrait générer **55%** du volume de trafic utilisant le nouveau pont de l'est.

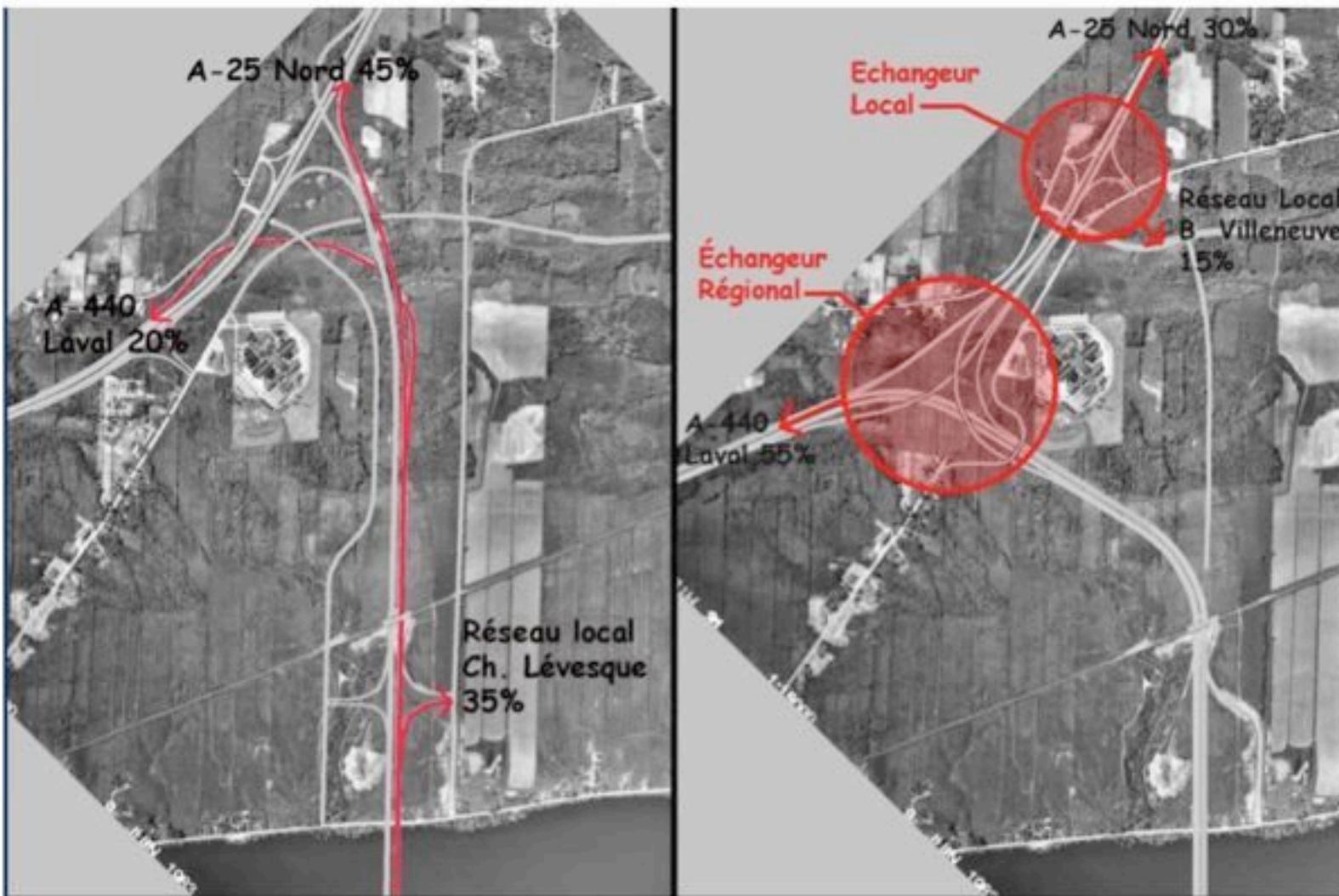


L'A-25 en provenance de Terrebonne devrait générer **30%** du volume de trafic utilisant le nouveau pont.



Le réseau local via le boul. Villeneuve devrait générer **15%** du volume de trafic utilisant le nouveau pont.





3- Version MTQ (Côté nord-est de la polyvalente)
Révisée

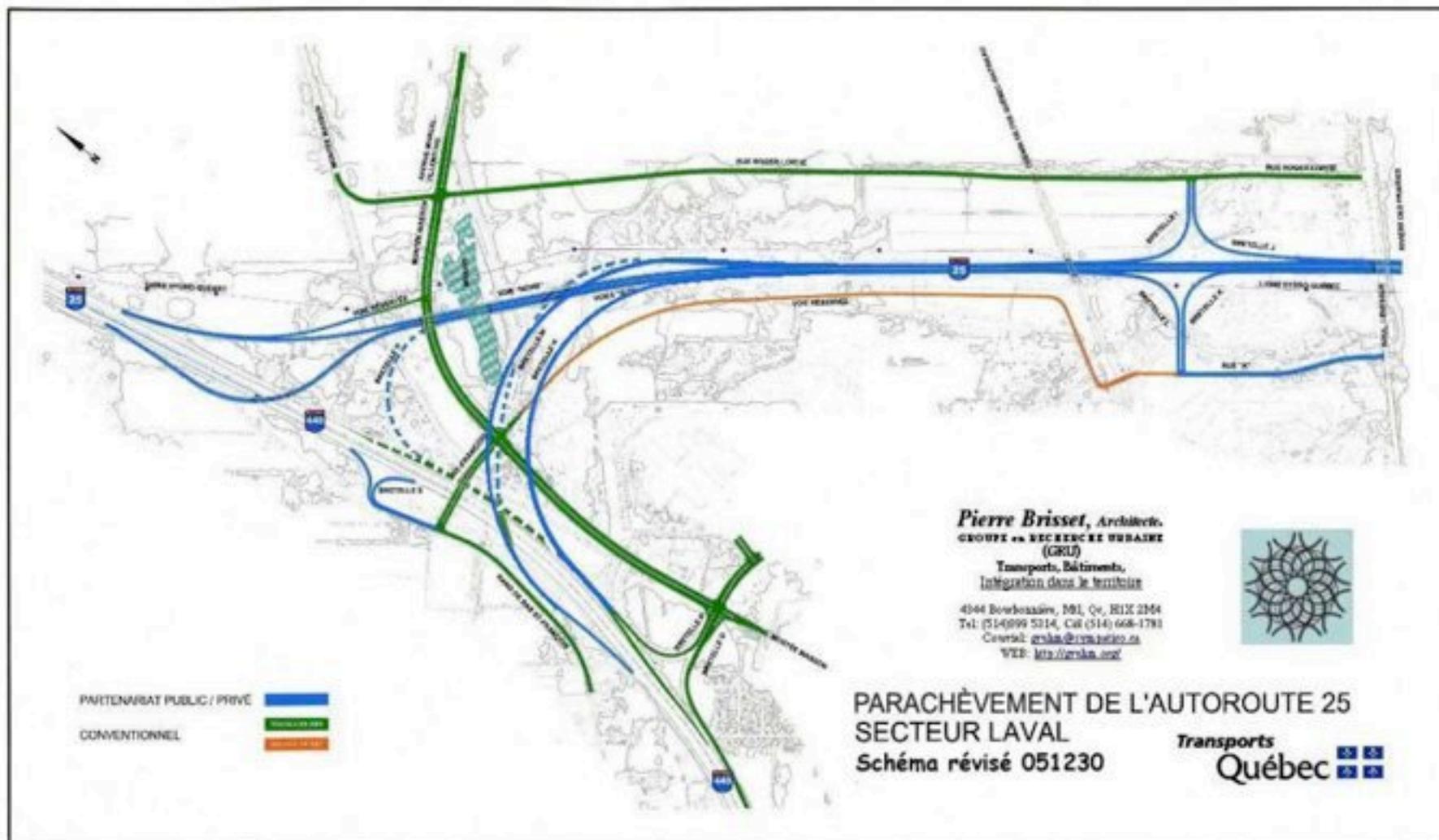
4- Version GRUHM (Côté sud-ouest de la polyvalente)
Révisée

Configuration du raccordement entre l'A-440 et l'A-25.

Pierre Brisset, Architecte.
 GROUPE DE RECHERCHE VERDAINE
 (GRUHM)
 Transports, Bâtiments,
 Intégration dans le territoire

4044 Bourboisville, 301, Or, H1K 2M4
 Tel: (514) 999 5354, Fax: (514) 999 9226
 Courriel: gruhm@gruhm.com
 WEB: www.gruhm.com





Decembre 2008

Compromis de configuration dans l'échangeur pour adoucir les courbes A-440/A-25 sud.





1- Fin de l'A-440, entrée deux voies à droite



2- Convergence A-25, une/deux voies à gauche



3- Fin de toutes les voies de gauche



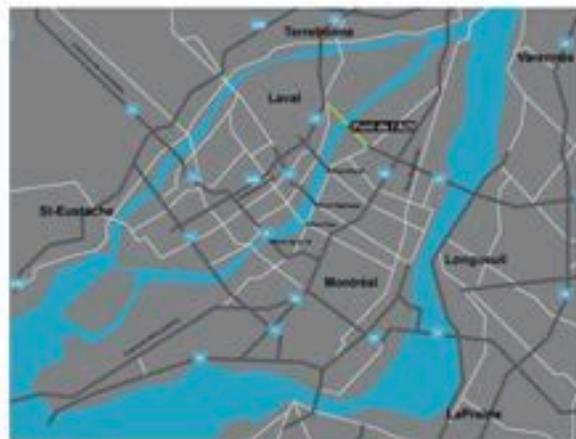
4- A-25 nord à deux voies+voie de TC en rive

3- Comment gérer la congestion à ce point de convergence de voies. (7 à 3 voies)

**L'A-440 termine à 3 voies (image-1), qui devient 4 voies après l'entrée locale à droite (image-2)
Après l'entrée à gauche de l'A-25, tout se resserre progressivement à trois voies (images 3 et 4).**

A25

LE LIEN INTELLIGENT



PROMOTION EN VIGUEUR JUSQU'AU 30 SEPTEMBRE 2011 RÉCUPÉREZ LES FRAIS DE 5\$

NOUVELLES

Le 14 mai, venez célébrer sur le pont

[Cliquez ici pour l'information sur l'horaire et les options de stationnement](#)

Venez marcher sur le pont et vous divertir! Samedi le 14 mai de 12h à 17h, le nouveau pont A25 sera la scène d'une grande fête familiale pour célébrer son ouverture prochaine à la circulation.

En plus de pouvoir profiter de cette occasion exceptionnelle pour admirer cet ouvrage de près, vous pourrez vous divertir grâce à la tenue de plusieurs activités. Vous y trouverez une aire de jeux, des amuseurs publics et des maquilleurs, des expositions de photos ainsi que bien d'autres surprises. L'événement sera conclu par un spectacle gratuit, présenté par la Ville de Laval et mettant en vedette Jean-François Breau et Marie-Ève Janvier.

Pour s'y rendre...

L'accès au site se fera par les villes de Laval et de Montréal. Des stationnements seront aménagés avec service de navettes gratuit. Les détails sur l'événement, les circuits de transport en commun, les aires de stationnement ainsi que le service de navette sont disponibles dans le document ci-dessous.



 Partager la nouvelle



 REJOUER LA VIDÉO  PARTAGER LA VIDÉO  VOIR LES AUTRES VIDÉOS

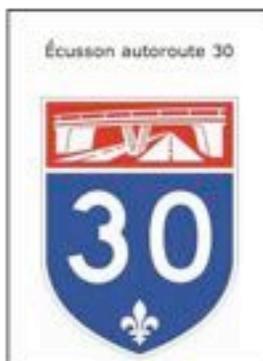


 REJOUER LA VIDÉO  PARTAGER LA VIDÉO  VOIR LES AUTRES VIDÉOS

Péage conçu pour un groupe selecte de navetteurs.

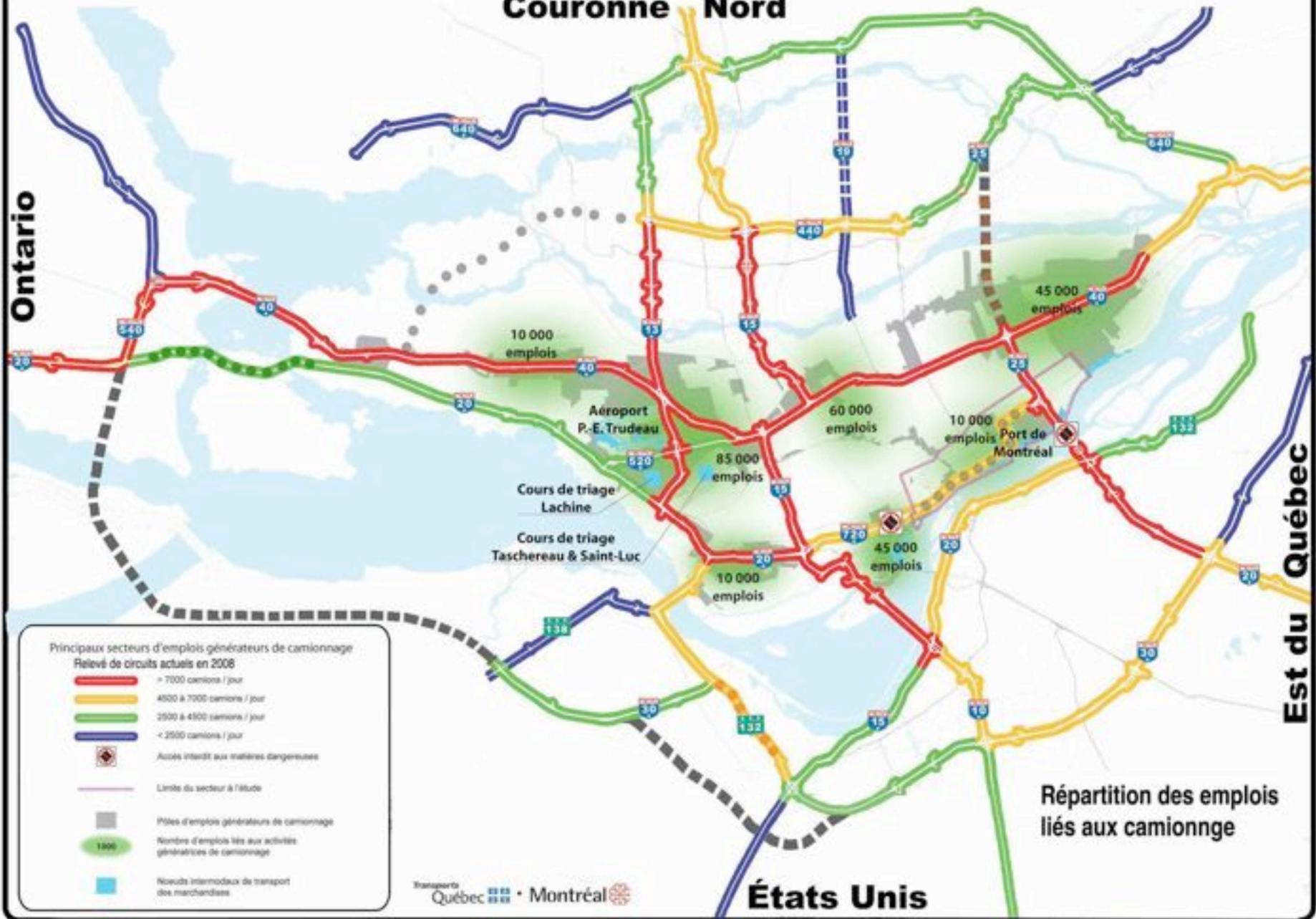
Autoroute-30

- 1: Source de circulation et manifeste de justification (1 image)
- 2: Carte d'ensemble de la nouvelle A-30 (1 image)
- 3: Configuration de renvoi sur Montréal. (2 images)
- 4: Indice de l'étalement urbain (1 image)
- 5: A-20 redirigée dans la Montérégie (1 image)
- 6: Rocade autour de Montréal Complété (1 image)
- 7: Pont Régional de l'Est. (2 images)

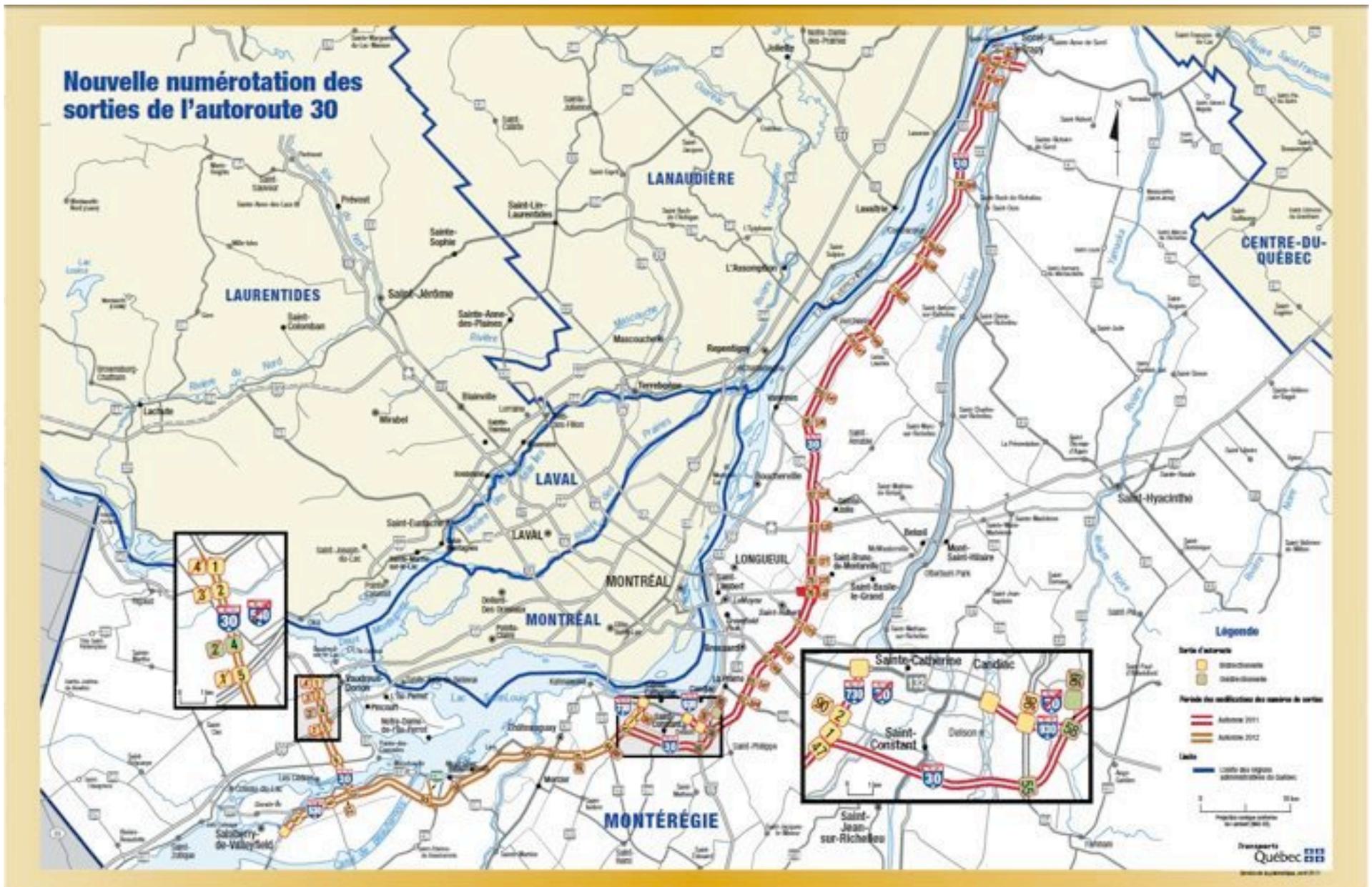


Portrait du transport des marchandises (Circuits actuels en 2008)

Couronne Nord



Répartition des emplois liés aux camionnage



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



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



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

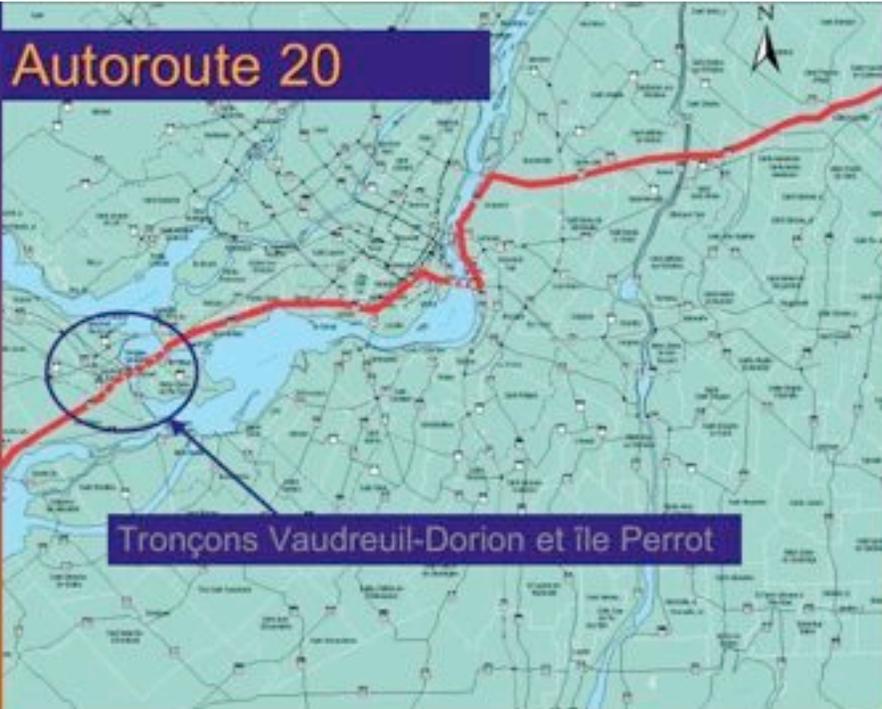
Impact de l'A-30 (PPAM 2016)



C317-1

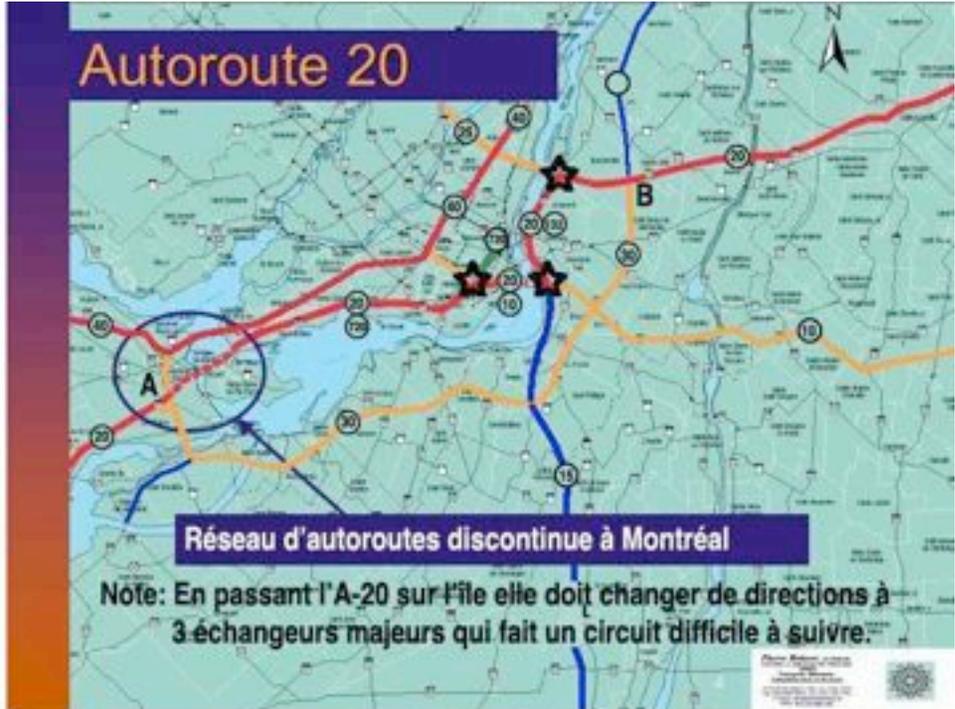
Simulation indiquant l'augmentation du trafic d'étalement urbain.

Autoroute 20



Tronçons Vaudreuil-Dorion et Île Perrot

Autoroute 20



Réseau d'autoroutes discontinue à Montréal

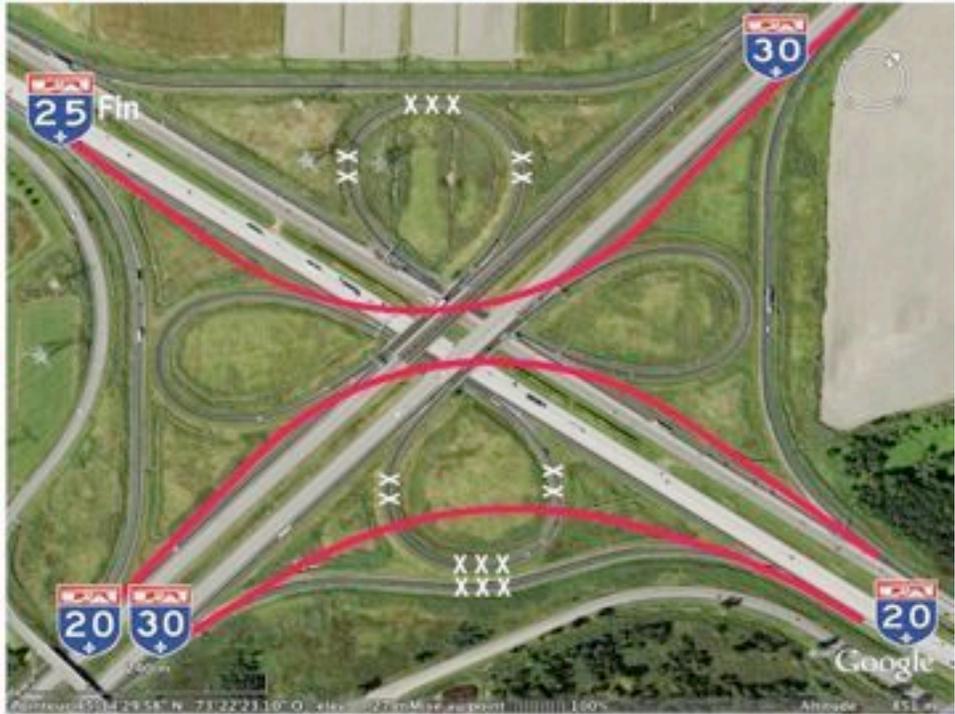
Note: En passant l'A-20 sur l'île elle doit changer de directions à 3 échangeurs majeurs qui fait un circuit difficile à suivre.

Autoroute 20

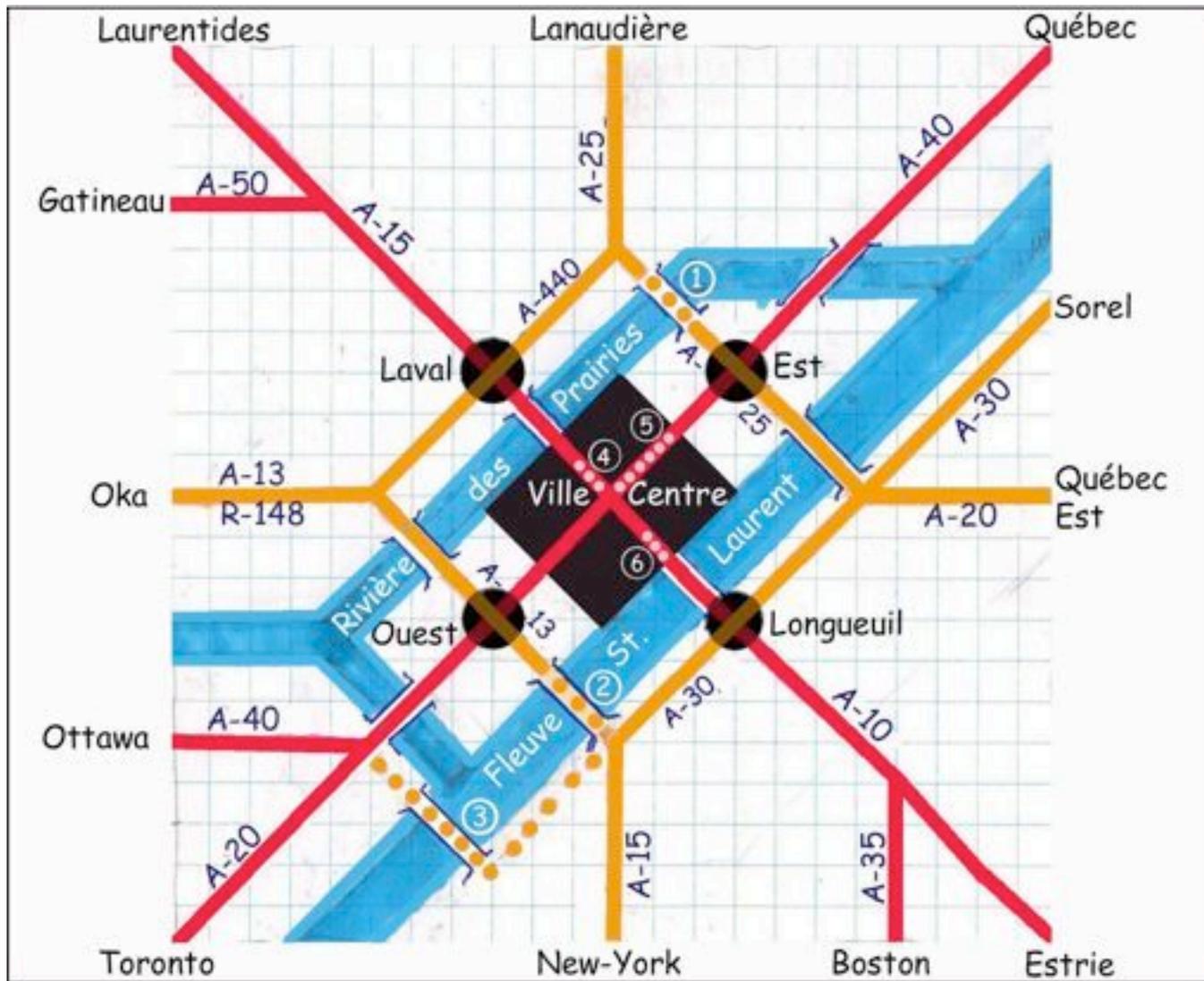


Autoroutes nationales continues A-10, A-20, A-40

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



Google



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

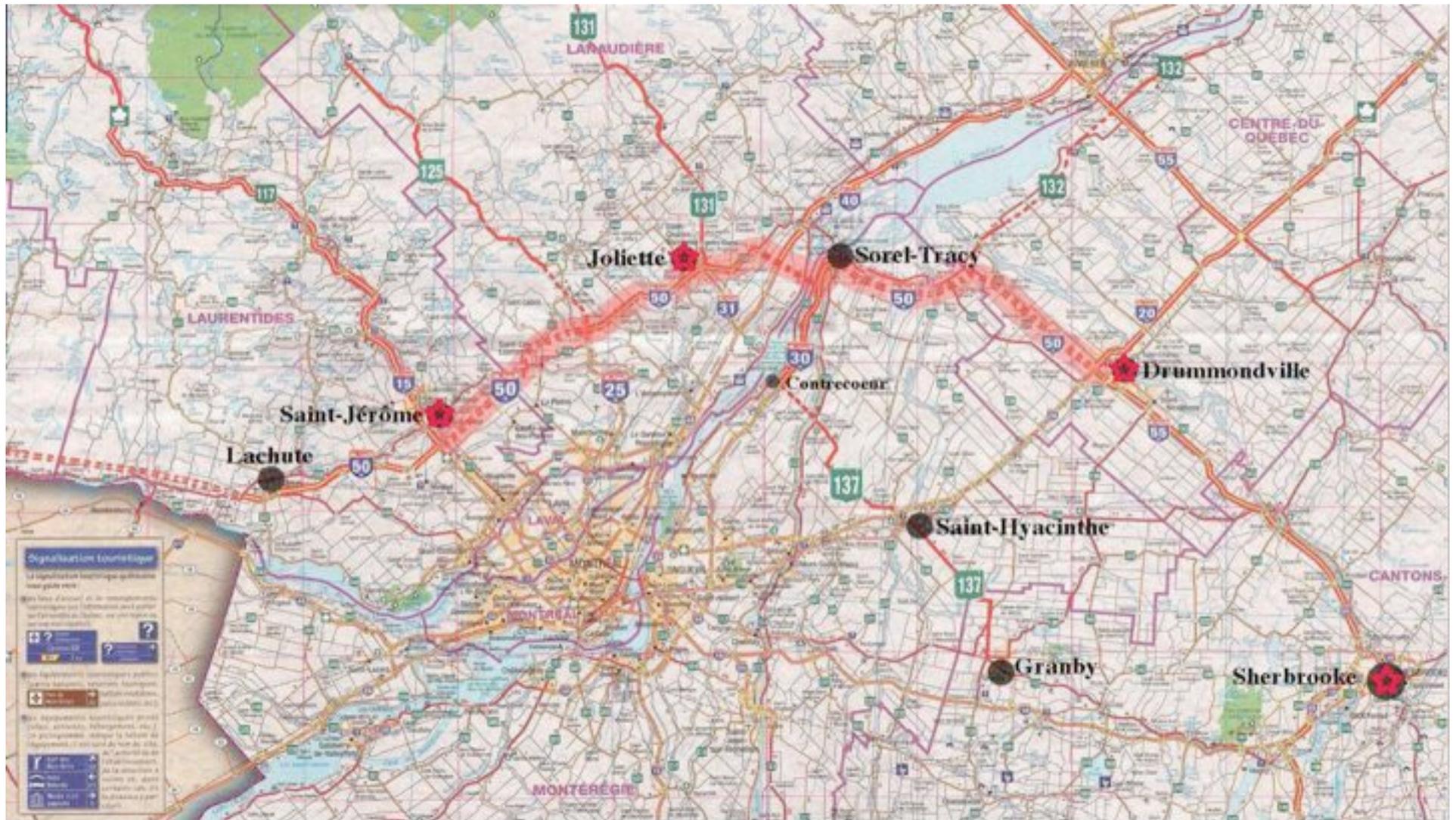


Liste de projets voies de contournement:

- 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 tranchée; - 2 100 M \$
- 6- Turcot, reconstruction sur 3 directions; -- 1 100 M \$
- 3,600 M \$



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.

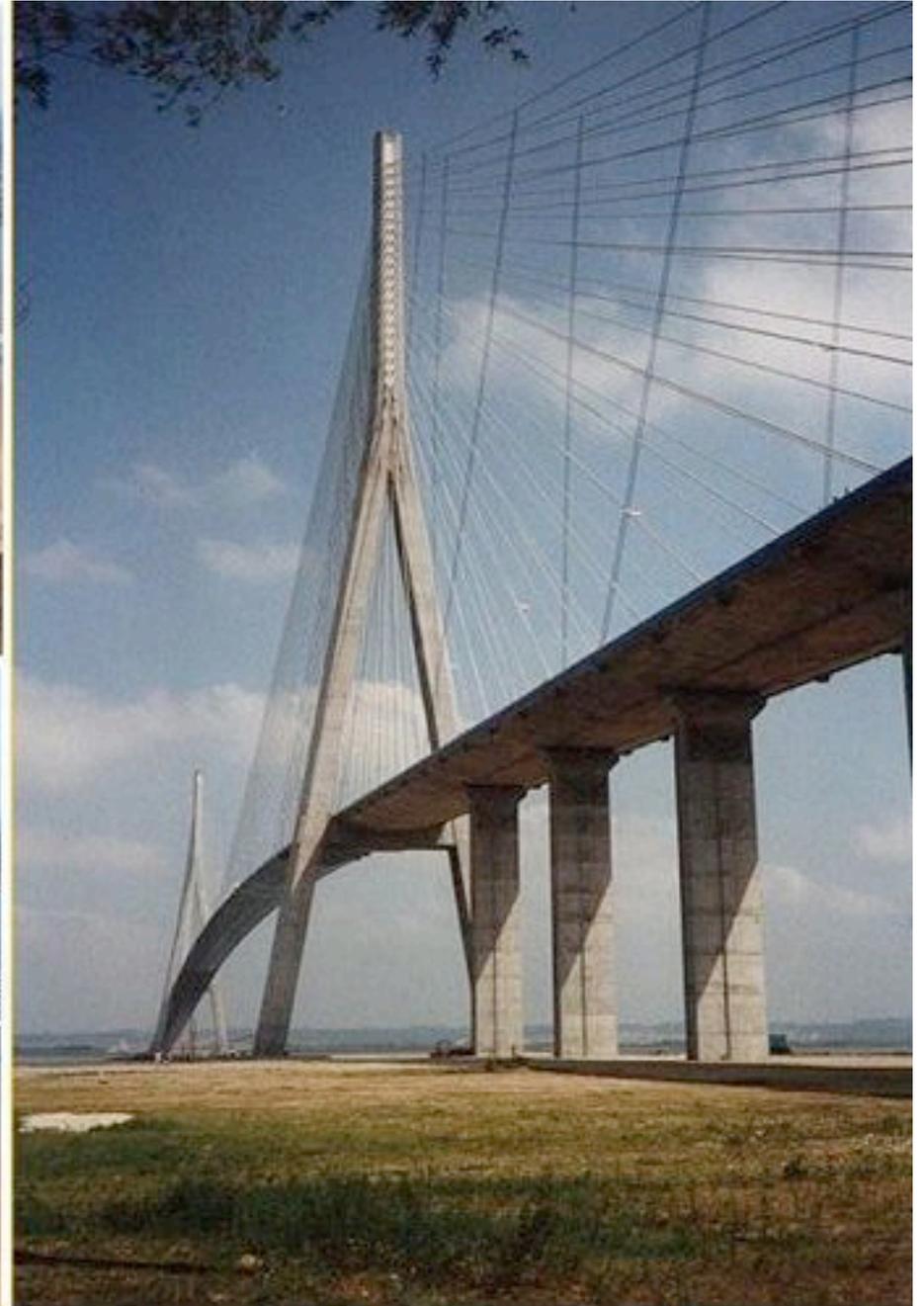


Image d'un pont possible près de Sorel là où le fleuve est 1km.

Échangeur Turcot

- 1: Source de circulation et identification des structures. (2 images)
- 2: Identification de la zone des risques. (3 images)
- 3: Détermination des endroits de faible capacité portante de sols. (1 image)
- 4: Intégration Urbaine des travaux. (1 image)
- 5: Analyse géométrique de l'échangeur (3 images)
- 6: Proposition de transfert modale avec SLR sur Ville Marie (3 images)
- 7: Complications, réalisation de la 3ième travée de Ville Marie (2 images)
- 8: Phasage des travaux et greffe à Ville Marie. (3 images)
- 9: Aperçu des deux options MTQ et GRU. (1 image)
- 10: Conclusion sur les investissements requis pour le transport (1 image)



Les mouvements de véhicules les plus importants dans l'échangeur Turcot sont les suivants :

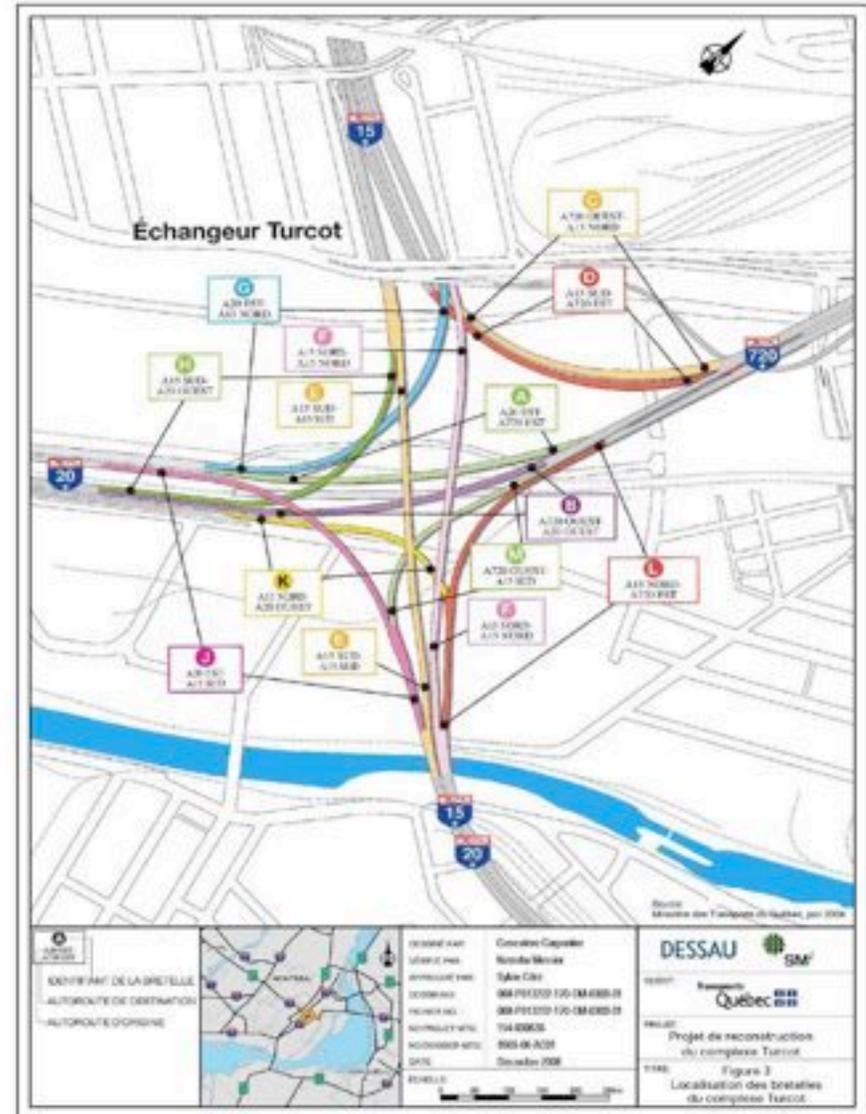
- A-20 Est vers A-720 Est;
- A-15 Sud vers A-720 Est;
- A-15 Nord vers A-15 Nord;
- A-720 Ouest vers A-20 Ouest;
- A-15 Sud vers A-15 Sud.

Le tableau 1 présente la répartition des débits de circulation moyens dans l'échangeur Turcot en 2003. La figure 3 permet de localiser les différentes bretelles étudiées.

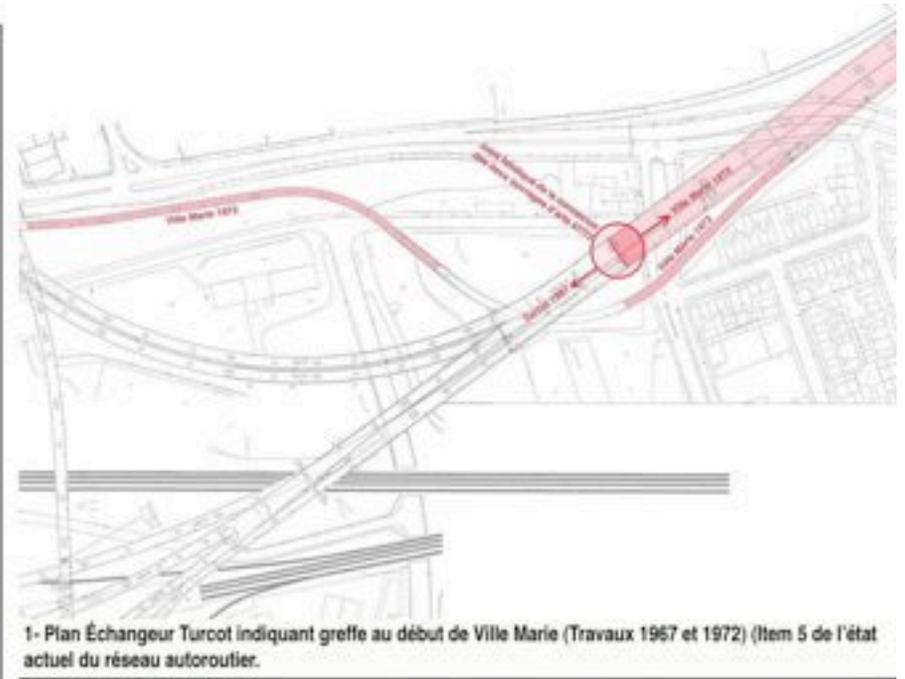
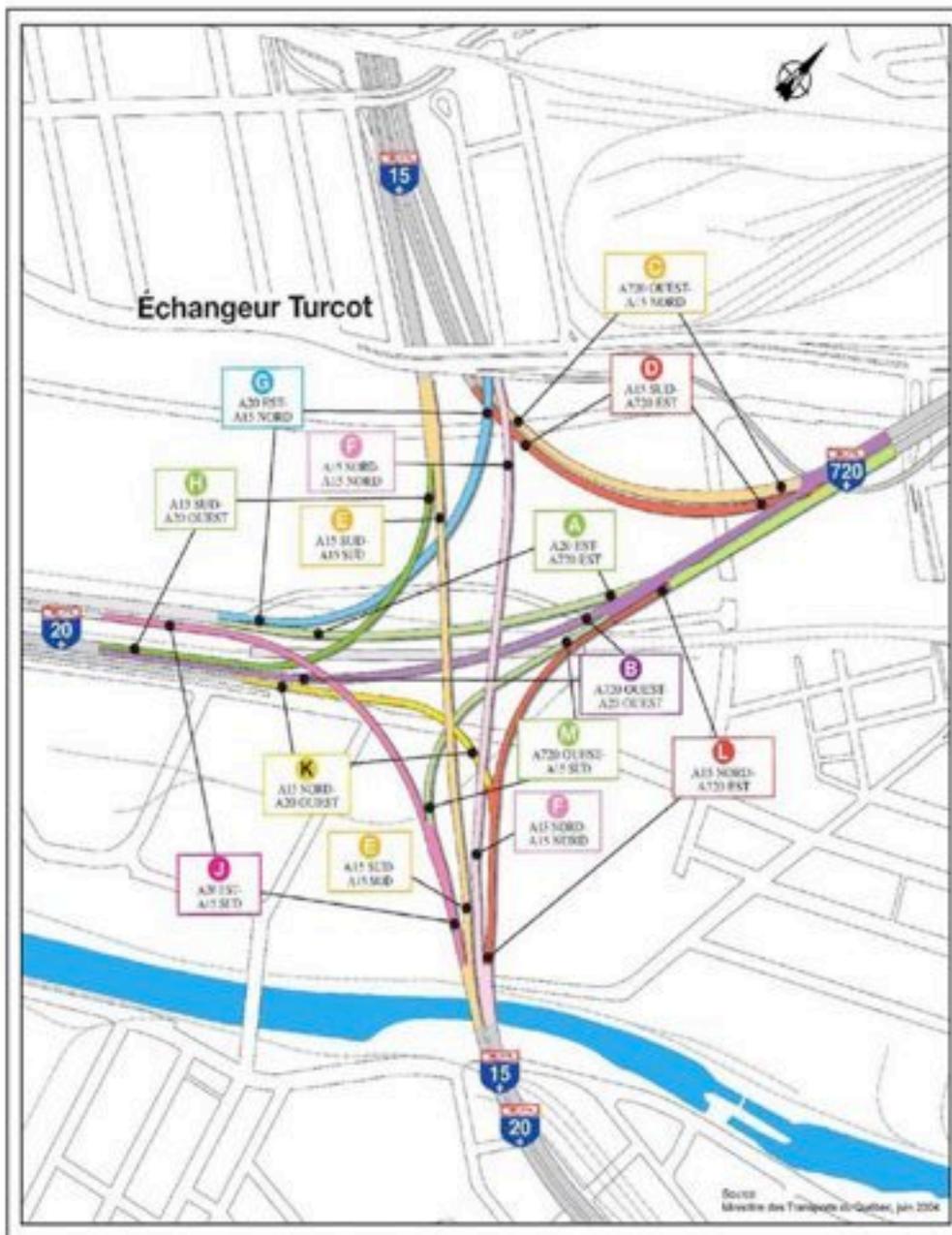
Tableau 1 : Répartition des flux de circulation dans l'échangeur Turcot (2003)

| Desserte des déplacements dans l'échangeur | | Bretelle | N ^o de voies de circulation | Débit - Heure de pointe AM (véh./H) | Débit - Heure de pointe PM (véh./H) | DJM |
|--|------------------|----------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|
| Origine | Destination | | | | | |
| A-15 Nord | A-20 Ouest | K | 1 | 1 616 | 1 006 | 19 480 |
| A-15 Nord | A-15 Nord | F | 2 | 2 366 | 1 844 | 32 330 |
| A-15 Nord | A-720 Est | L | 1 | 464 | 527 | 6 480 |
| A-15 Sud | A-720 Est | D | 2 | 3 631 | 3 129 | 34 330 |
| A-15 Sud | A-15 Sud | E | 2 | 1 833 | 2 550 | 31 720 |
| A-15 Sud | A-20 Ouest | H | 1 | 976 | 1 039 | 16 270 |
| A-20 Est | A-15 Nord | G | 1 | 1 425 | 954 | 14 970 |
| A-20 Est | A-720 Est | A | 2 | 3 787 | 3 094 | 37 040 |
| A-20 Est | A-15 Sud | J | 1 | 1 175 | 1 183 | 19 100 |
| A-720 Ouest | A-15 Sud | M | 1 | 435 | 527 | 6 720 |
| A-720 Ouest | A-20 Ouest | B | 2 | 2 066 | 2 838 | 32 850 |
| A-720 Ouest | A-15 Nord | C | 2 | 1 715 | 2 035 | 25 780 |
| Total | Échangeur Turcot | | | 21 569 | 20 726 | 277 070 |

Source : SNC-Leslin/CIMA - 2008



12 bretelles structurales existantes de base construites en 1967 pour l'échangeur Turcot avec achalandages 2003 tel que fourni par le promoteur et excluant les liens locaux.



1- Plan Échangeur Turcot indiquant greffe au début de Ville Marie (Travaux 1967 et 1972) (Item 5 de l'état actuel du réseau autoroutier.



1- Photo du point de Raccord Turcot / Ville Marie

Greffe Turcot (1967) et Ville-Marie (1972)



2010/07/01 01:59 pm

0- Vue Transcanadienne de Décarie vers Ville-Marie, lien perçu comme autoroute mais cause d'accidents dans la courbe plus loin. Ce lien à 6 points de dangerosité dans le sommaire exécutif.



0b- Vue de l'Autoroute avant la courbe sous le viaduc Saint-Jacques



0a- Lien vers Ville-Marie perçu comme continuité de l'autoroute avec l'autoroute A-15 qui est perçu comme voie de service latérale.



0b- Vue de l'Autoroute dans la courbe sous le viaduc Saint-Jacques qui est source d'accidents majeurs.

Raccord Décarie/Ville-Marie ayant 6 points de dangerosité.



Point-4; Entrecroisement A-15 direction sud manoeuvres à droite sur plus de 300 mètres considéré comme risque par le MTQ



5- Point-9; Entrecroisement A-20 Ouest situé entre entrée et sortie Notre-Dame sur une distance d'environ un kilomètre sans perte de voies mais à gauche, risque faible

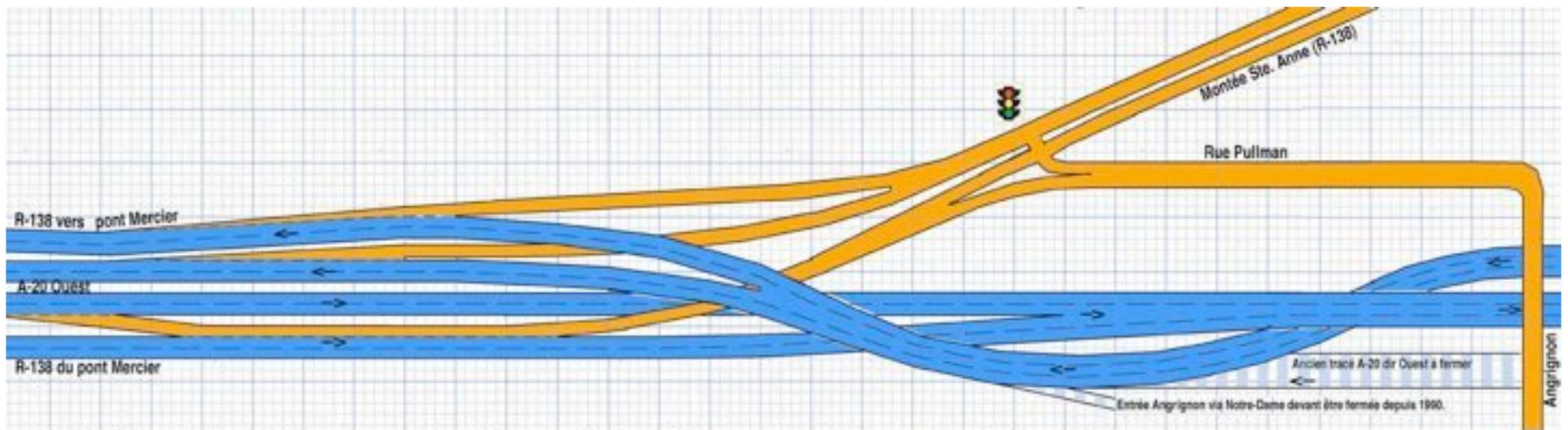


Point-4; Risque réel avec entrecroisement entrées à gauche de l'A-20 pour sortir à droite à la rue Sherbrooke considéré comme risque perçu seulement par le MTQ.

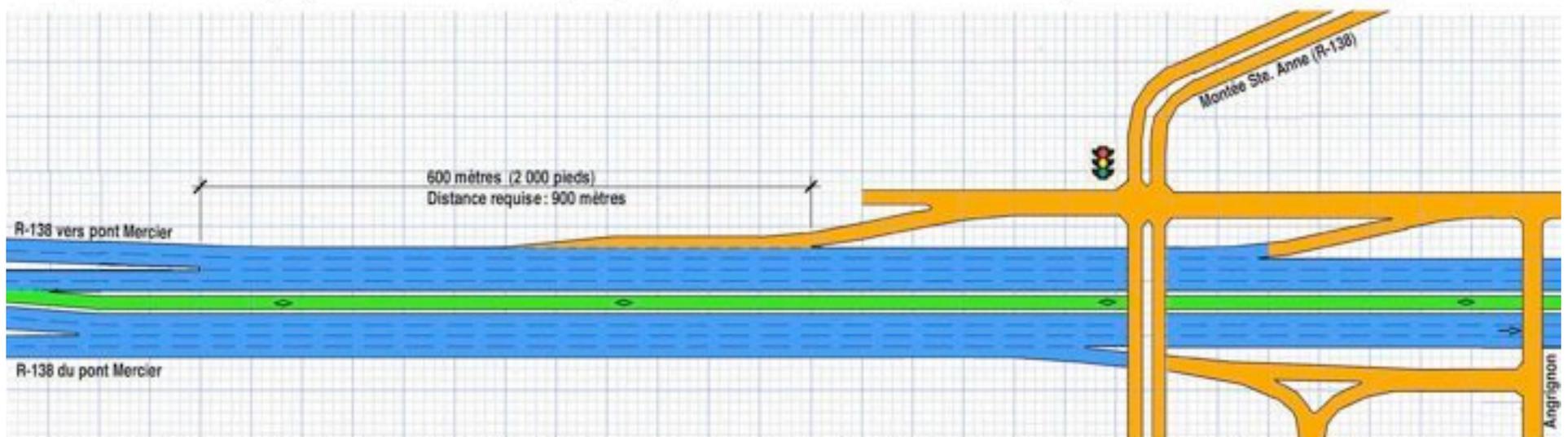


5- Point-9; Entrée à gauche sur voies rapides A-20 direction Ouest avec convergence juste avant la bifurcation pour le pont Mercier considéré comme risque perçu seulement par le MTQ

D'autres points de dangerosité réels et perçus par le MTQ.



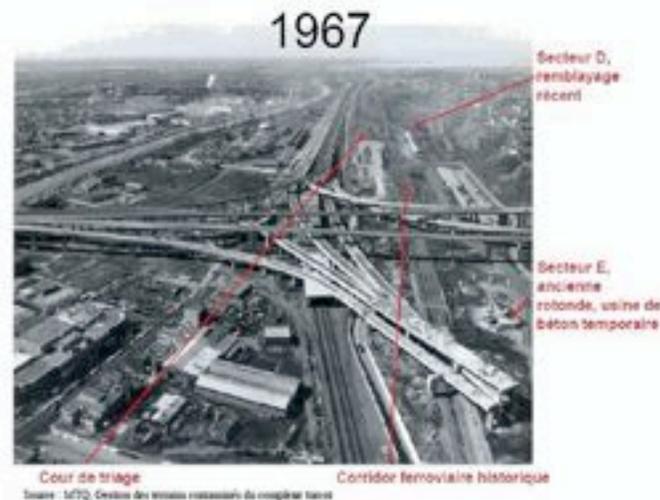
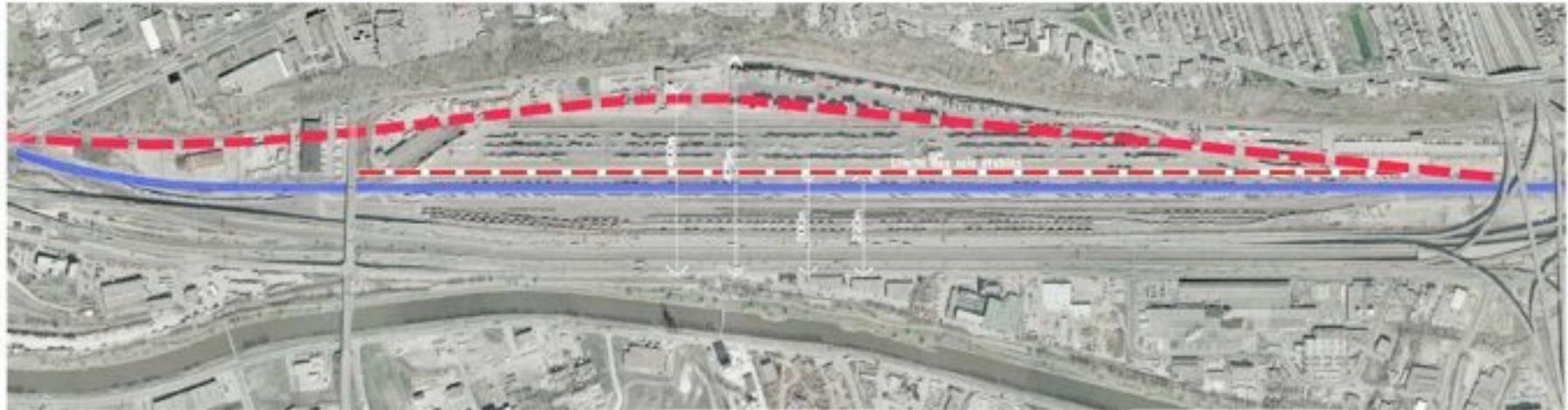
R-06a- Condition existante adaptée pour conserver les bretelles en quêtes (jaune) évitant tous les entrecroisements sur les voies rapides



R-06b- Configuration proposée par le MTQ amenant une situation d'entrecroisement dangereux sur un courte distance de 600 mètres avec entrées à gauche d'autobus (Dir Ouest).

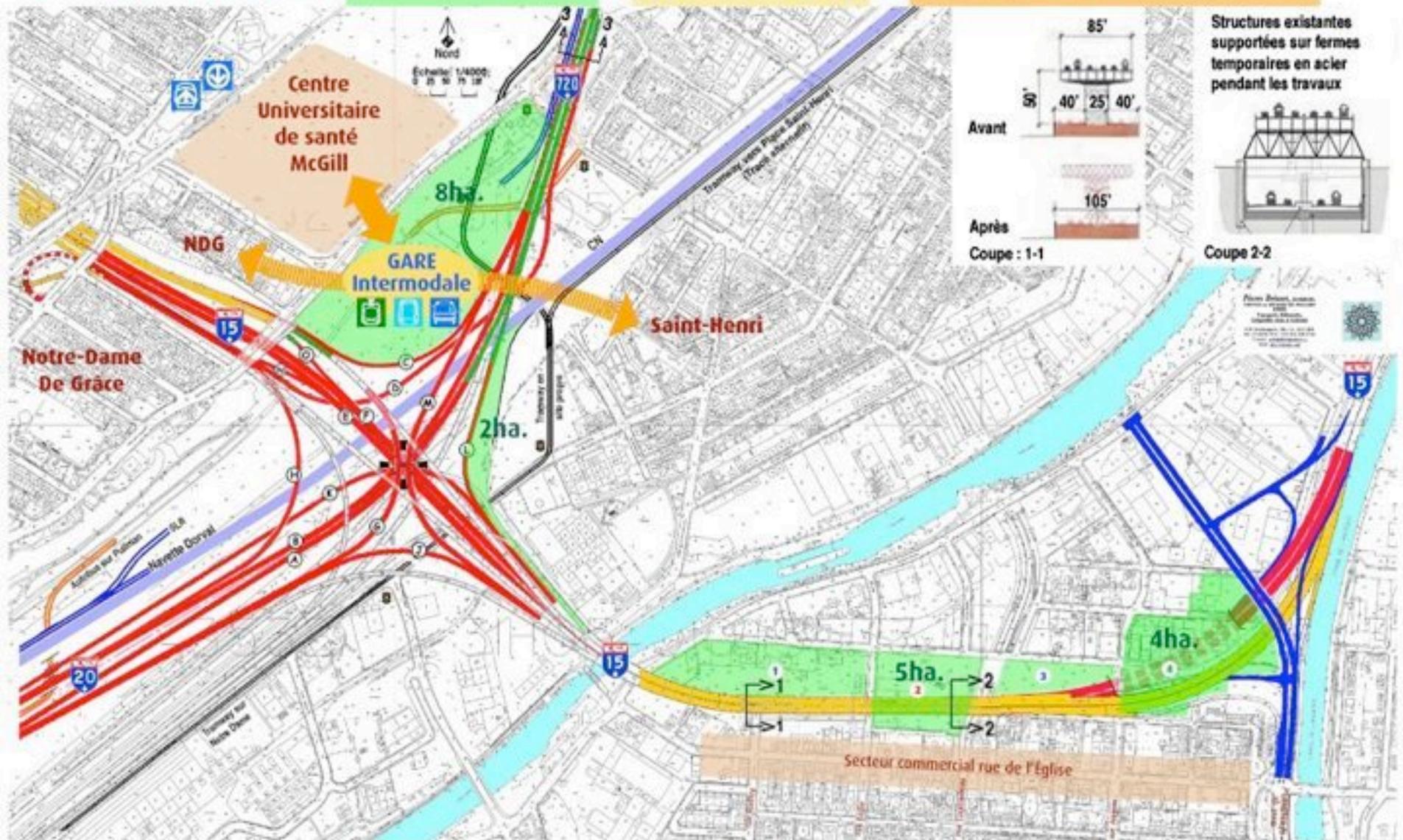
Échangeur Montréal-Ouest avec ses liens dirigés pour être remplacé avec une version simplifiés provoquant une entrecroisement dangereuse à courte distance.

Cour Turcot : déplacement des voies ferrées

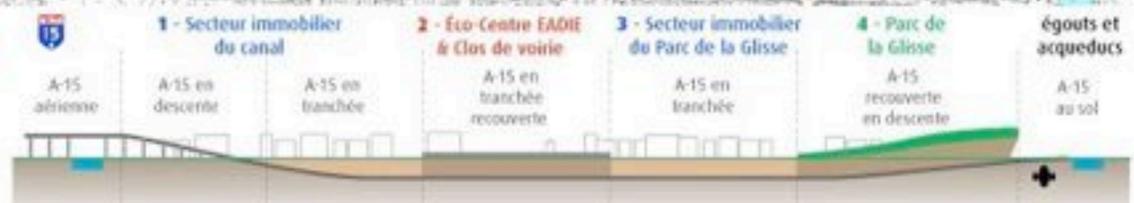


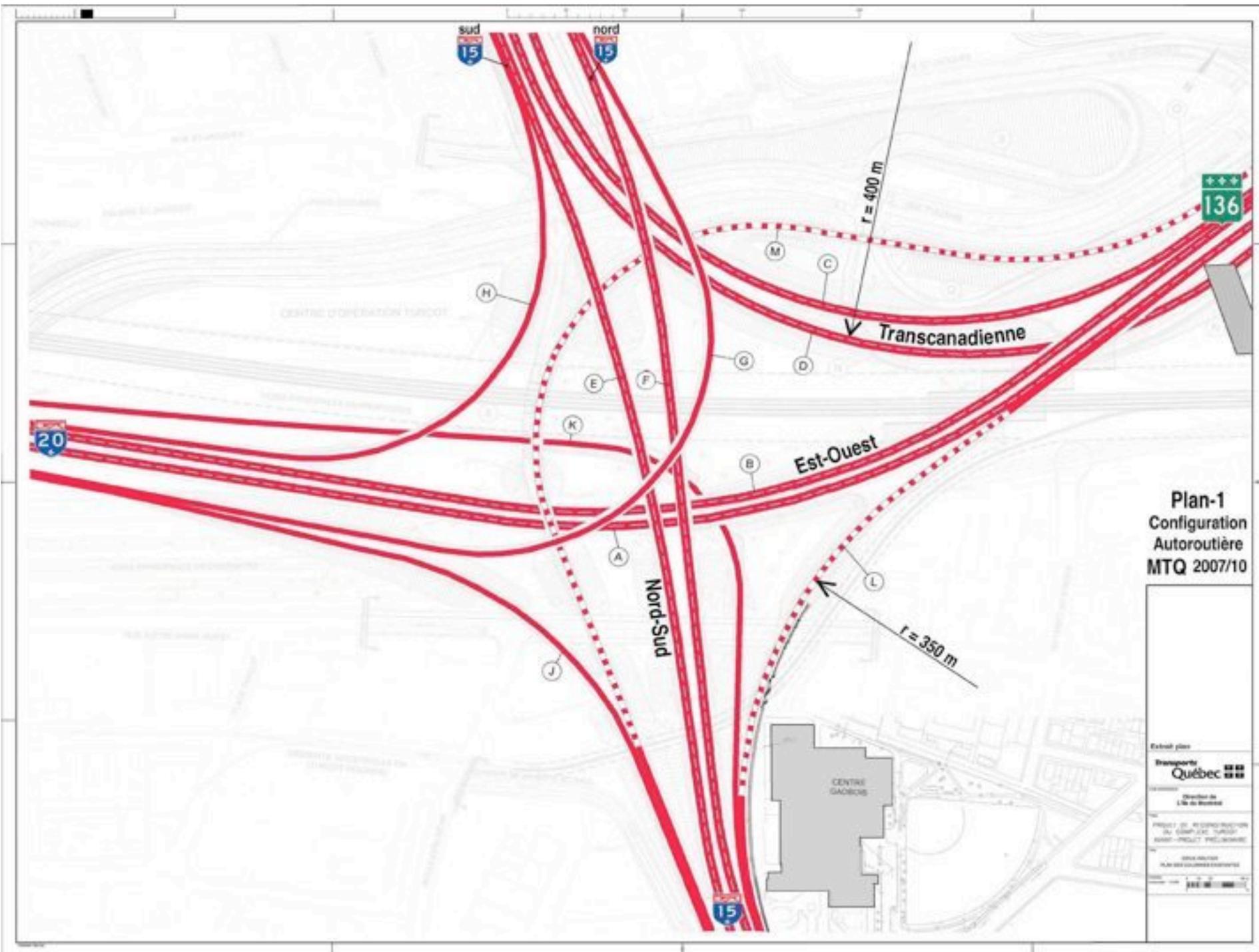
Zones de sols instables dans le cours Turcot dans l'ancien lit de la rivière St. Pierre au crescent nord du secteur, là où il est proposé d'y installer l'emprise du CN et de l'autoroute-20.

INTÉGRATION URBAINE : Terrains à valoriser et Gare intermodale et nouveaux liens inter-quartiers



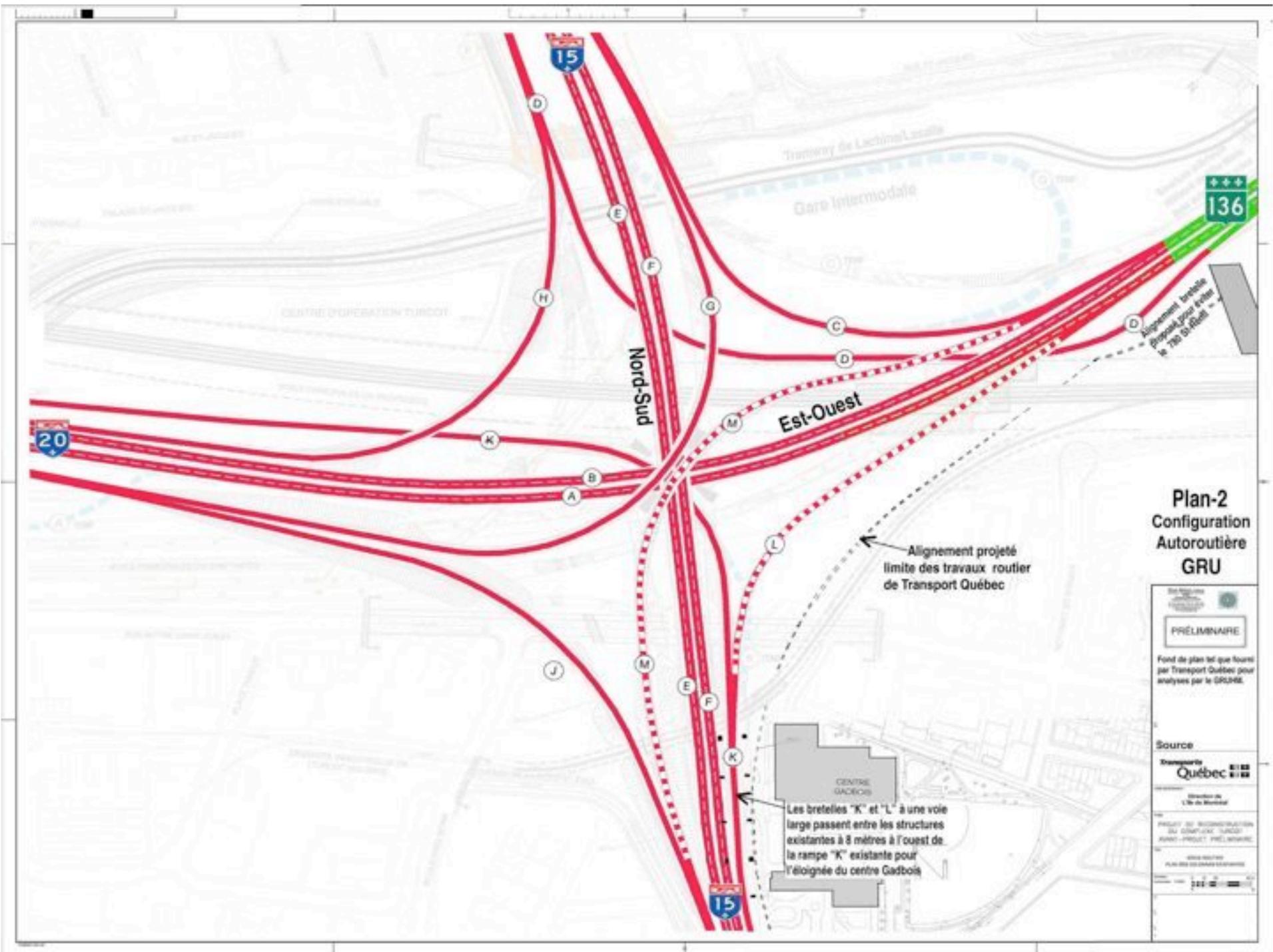
INTÉGRATION URBAINE
Autoroute 15
Côte Saint-Paul





Plan-1
Configuration
Autoroutière
MTQ 2007/10

| | |
|--|----------------|
| Extrait plan | |
| Transporte Québec | 00 00 00 00 |
| Direction de L'Île de Montréal | |
| PROJET DE RÉORGANISATION DU COMPLEXE TURCOT SANS PROJET PRÉLIMINAIRE | |
| DATE DE LA PLANIFICATION | |
| ÉCHELLE | |



Plan-2
Configuration
Autoroutière
GRU

PRELIMINAIRE

Fond de plan tel que fourni par Transport Québec pour analyses par le GRU/GRU.

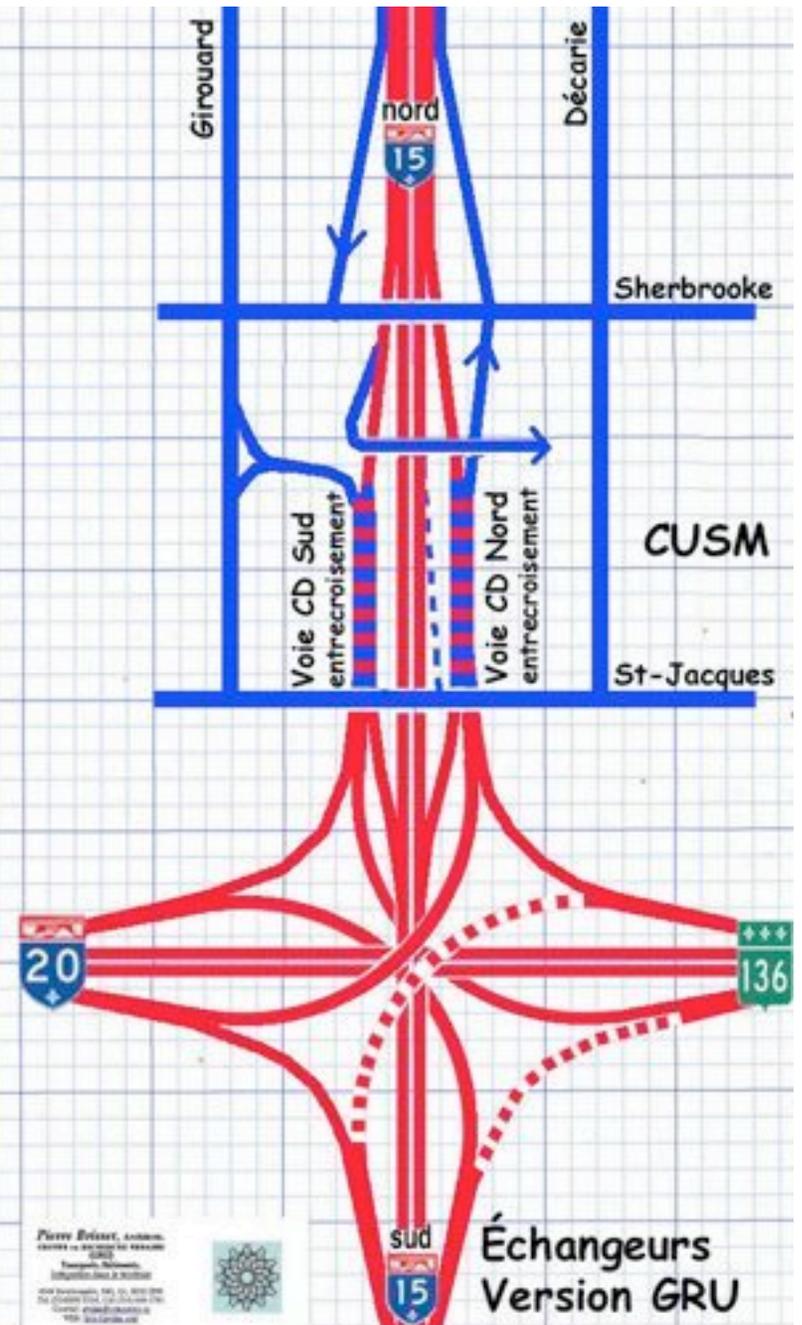
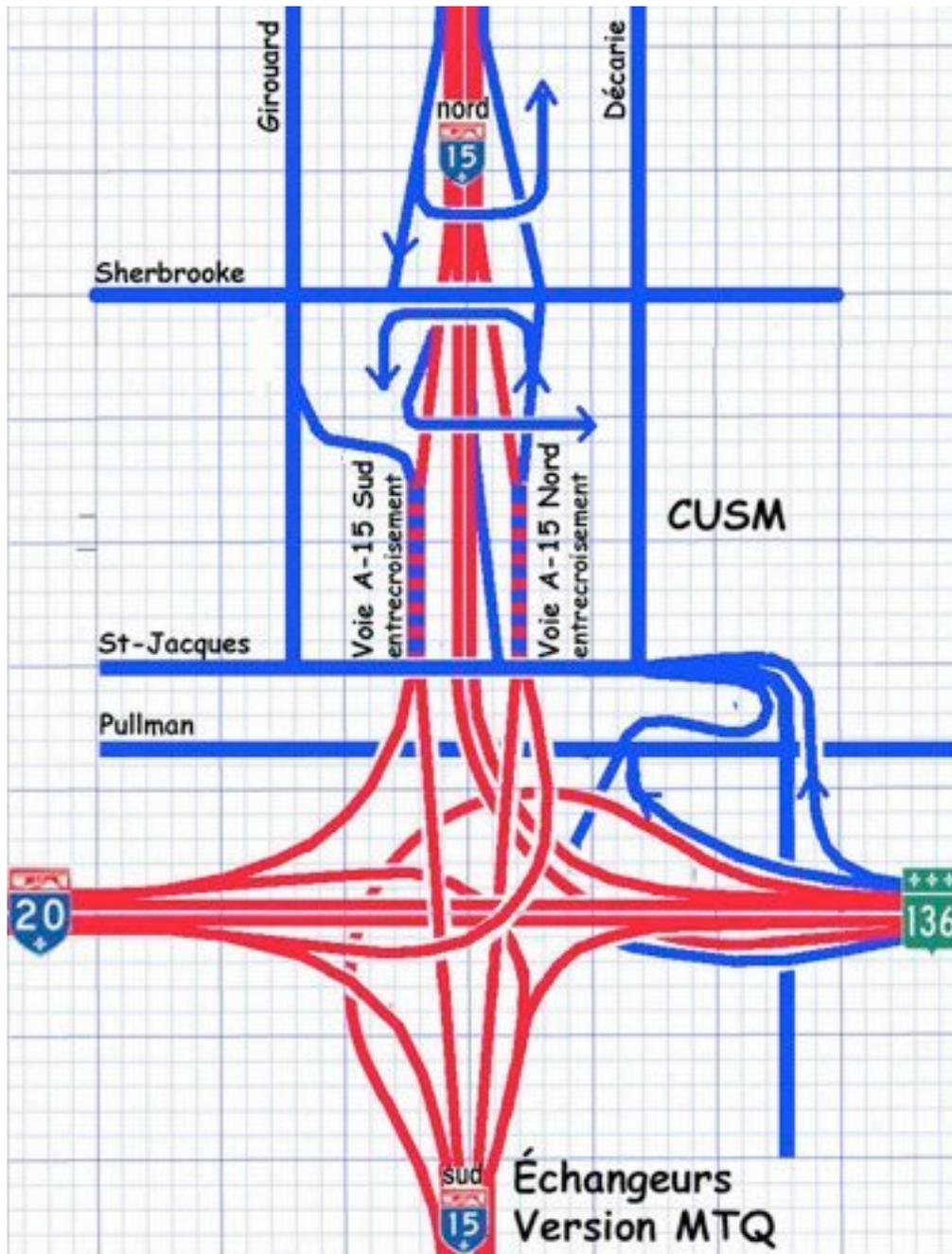
Source

Examen Québec

PROJET DE RECONSTRUCTION DU QUARTIER TURCOTTE - AVANT-PROJET PRELIMINAIRE

Plan de configuration autoroutière

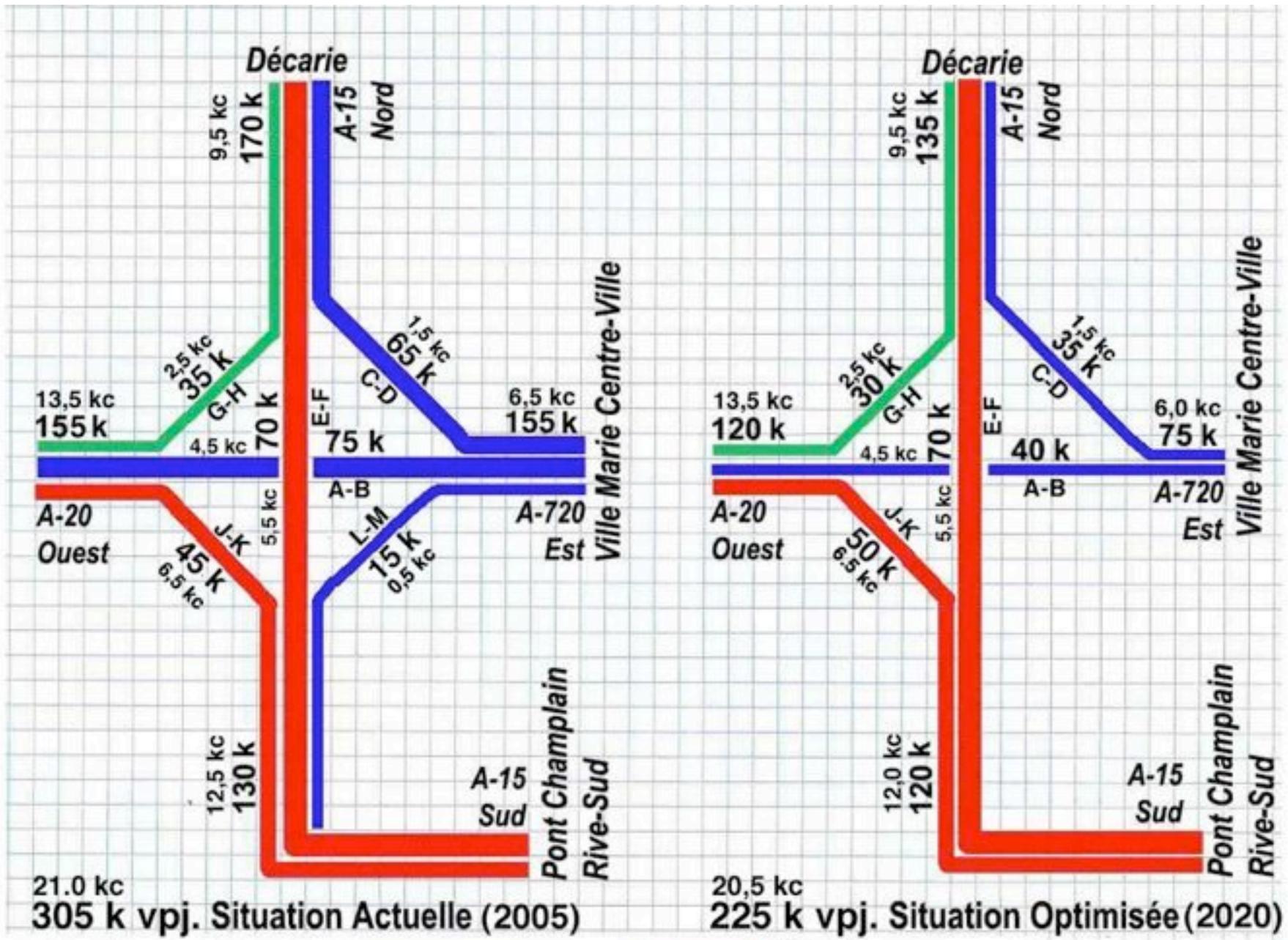
2023-02-01



Pierre Bédard, urbaniste
 conseil en aménagement urbain
 1000, boulevard
 de l'Université, Québec, Québec
 G1S 2M6
 Téléphone: (514) 381-1111
 Courriel: pbedard@pbedard.com



Configuration schématisée des deux variantes avancées.

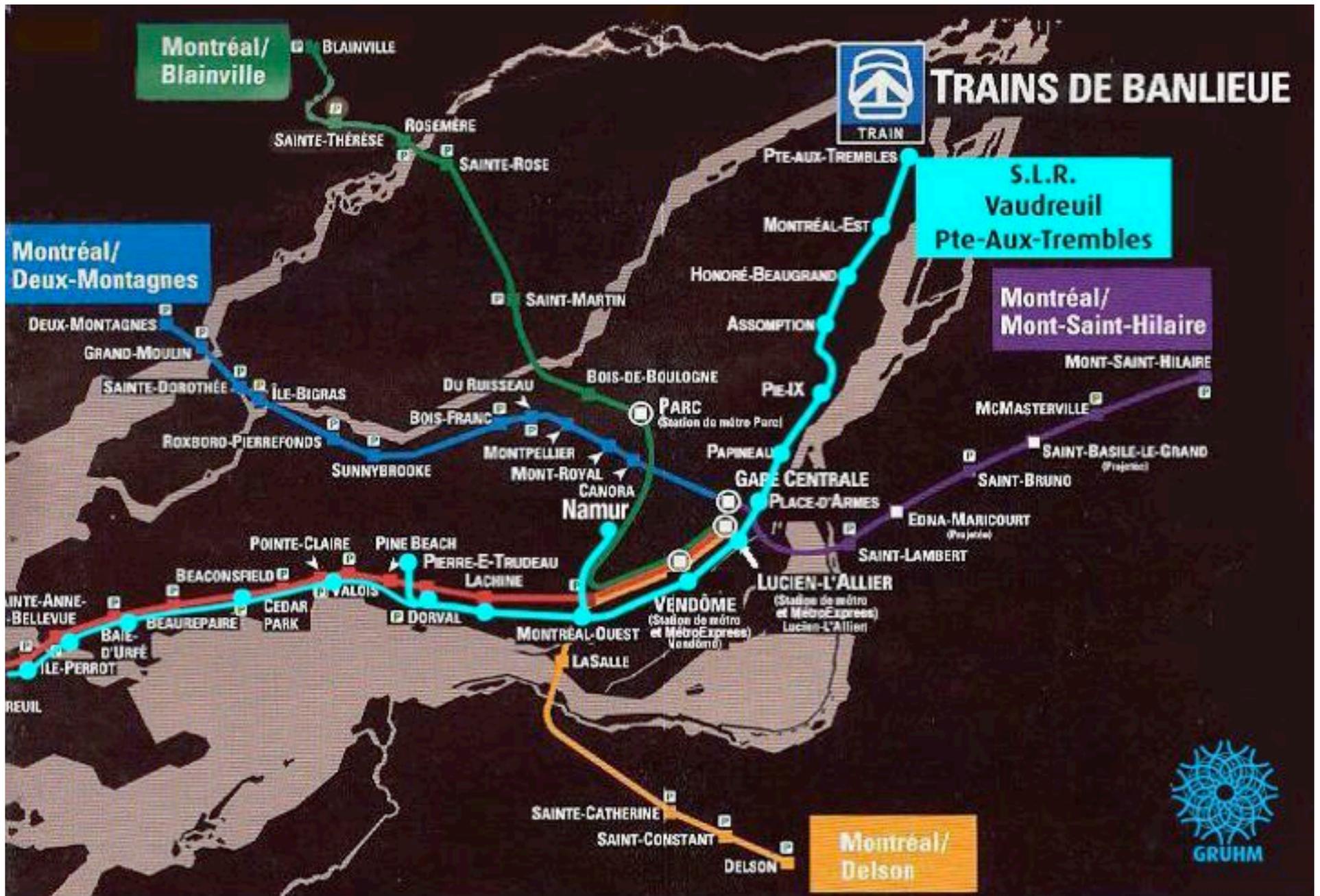


**Circuits de Circulation (DJME)
Échangeur Turcot**

- █ Transit
- █ Transit
- █ Navetteurs

Pierre Brisson, Architecte
CONTRÔLE DE QUALITÉ EN URBANISME (CQU)
 Transports, Déplacements,
 Infrastructures, Urbanisme
 4000 Boulevard, 981, St-Jacques
 Tel: (514) 343-1111, Fax: (514) 343-1112
 Courriel: pbrisson@pbrisson.com
 Web: www.pbrisson.com

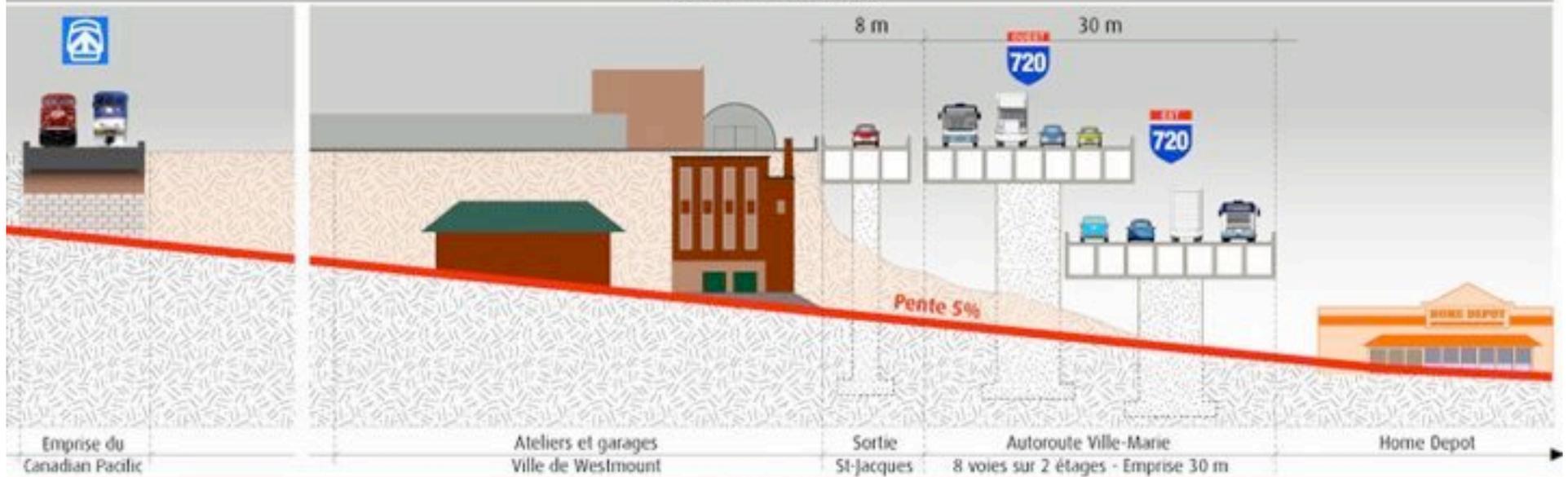




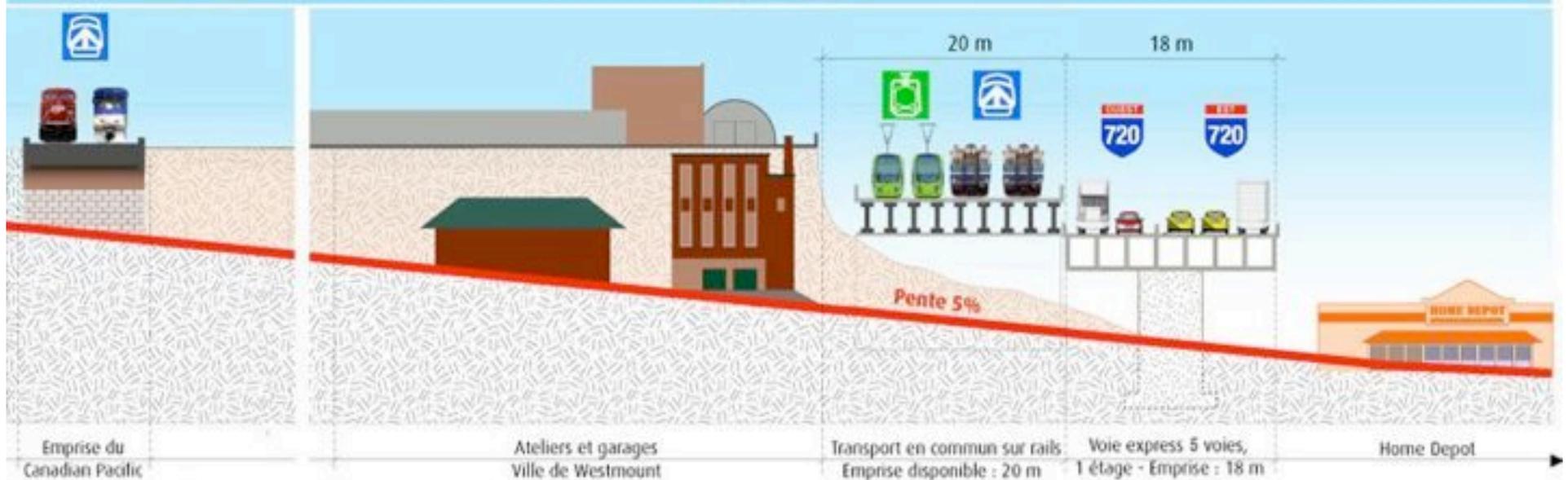
SLR Pan Montréalais proposé utilisant l'emprise Ville Marie.

Coupe 1-1 : Côte Glen / de Courcelle

CONDITIONS EXISTANTES



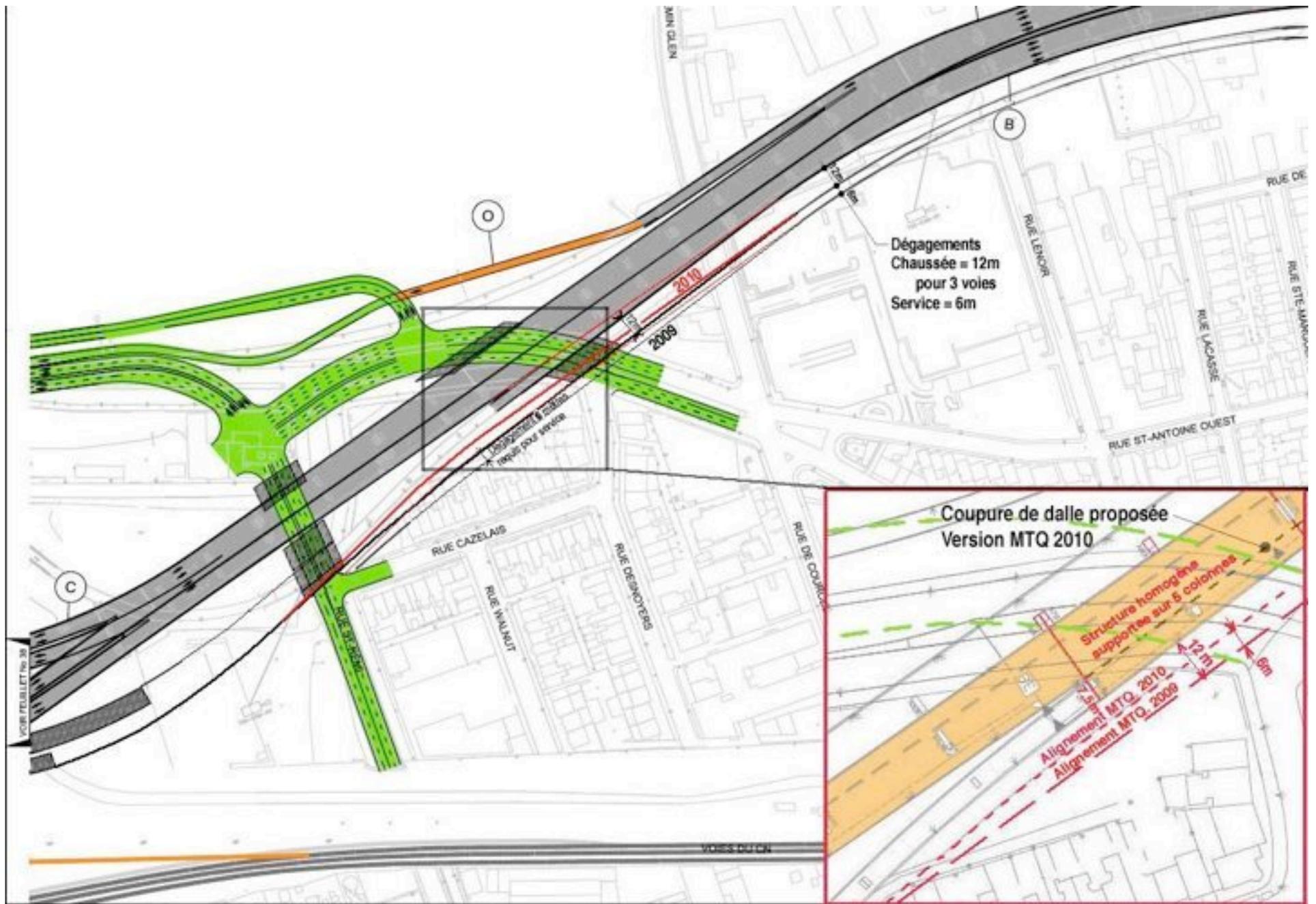
PROPOSITION



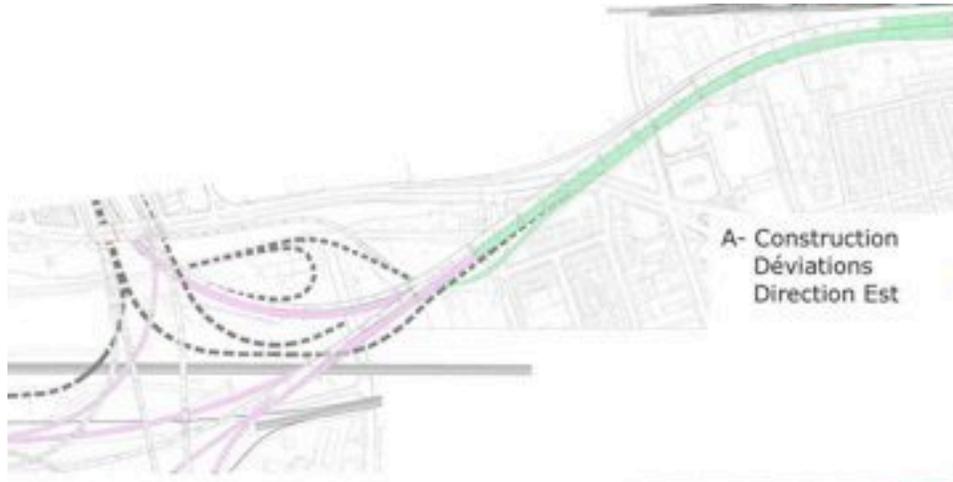
Proposition Conversion Ville Marie; 50% TC. et 50% Routier



Complications de la mise en service de la 3ième travée de l'A-720



Intrusion dans les Tanneries pour la réalisation de la 3ième travée



Phase 1

Plan de l'axe, version
finale, 10/10/2010
Région Île-de-France
Département de la Seine-Saint-Denis
Mairie de Paris
100 rue de la République
75011 Paris
01 42 57 50 00
www.paris.fr



Phase 2

Plan de l'axe, version
finale, 10/10/2010
Région Île-de-France
Département de la Seine-Saint-Denis
Mairie de Paris
100 rue de la République
75011 Paris
01 42 57 50 00
www.paris.fr





A- Construction
Axe Nord-Sud
Sous Existant
ainsi que Raccords
Direction Ouest



A- Construction
Dernier raccords



B- Mise en service
Axe Nord-Sud
Sous Existant
ainsi que Raccords
Direction Ouest



B- Mise en service
Dernier raccords



C- Déconstruction
Axe Nord-Sud
de l'existant

Phase 3

Plan de l'axe, voirie
et services de transport
Région de la
Métropole de Lyon
Département de la
Rhône
Mars 2017



Légende de service
Rouge: Autoroutes
Orange: Autobus
Turquoise: Existantes
Structures Récupérées

Phase 4

Options 'M' et 'L' optimales

Plan de l'axe, voirie
et services de transport
Région de la
Métropole de Lyon
Département de la
Rhône
Mars 2017





3- Étage supérieur, de Ville Marie à être enlevé pour permettre raccordement à la nouvelle moture de Tarcoot



3a- point de raccord de l'étage supérieure de Ville Marie



Nouveau greffe structurale pour Ville Marie en enlevant l'étage supérieure dans la courbe Glen devant les ateliers de Westmount

Merci, Questions?

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

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

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





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/>

Annexes
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.

Annexe-D : Réponses aux questionnements projets de contournement l'A-30.
(6 pages)

110811 Principes de voies de contournement

De : **gruhm@sympatico.ca**
Envoyé : 12 septembre 2011 10:52:16
À : Martin, Cynthia (cynthia.martin@mtq.gouv.qc.ca)
2 pièces jointes
11-Plan Fin A-30.jpg (644,8 Ko) , 12-Image Fin A-30.jpg (275,4 Ko)

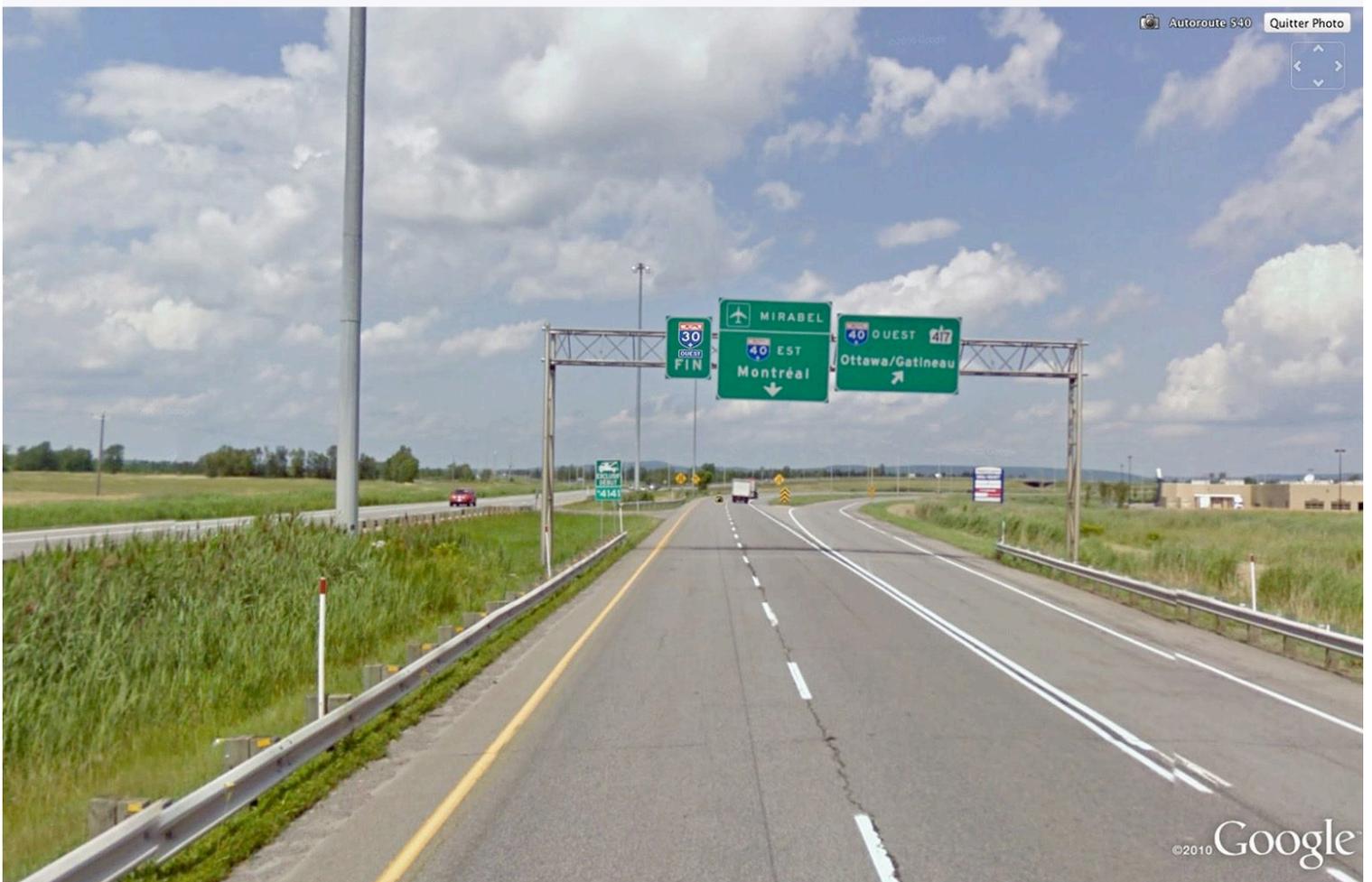
Bonjour Mme Martin,

Merci pour vos réponses mais malheureusement, à part les péages que vous avez adressé convenablement, nous croyons qu'il y a eu malentendu avec nos propos.

Permettez nous d'élaborer:

1. Fin de l'A-30: Comment une voie de contournement qui renvoie le gros de son trafic dans le secteur qu'elle contourne se fait logiquement? Je vous invite à bien regarder nos images montrant la fin de l'A-30 qui renvoie 90% de son trafic sur le Métropolitain de Montréal (A-40) qu'elle était supposé éviter. Ceci est clairement indiqué sur les images 11 et 12 en annexe à ce courriel. En effet l'A-540 est un lien (Est-Ouest) reliant la métropolitaine de Montréal (A-40) avec la route national de Toronto (A-20/401)(présentement **90%** de l'achalandage) et moins de relier la route d'Ottawa (A-40/417) avec le boulevard Ste Anne de Bellevue sur l'île de Montréal (A-20)(seulement **10%** de l'achalandage). Prenez note que le trafic local est exclus dans cette évaluation.
2. Cette voie de contournement était supposé éviter le doublement du pont MGR Langlois sur la R-201. Mais les travaux de doublement sont bien en cours à grandes dépenses. Pourtant, selon les prévisions indiqués dans vos simulations, le gros du trafic sur Mgr. Langlois est bien un trafic destiné vers Montréal qui sera redirigé sur le nouveau pont au dessus de fleuve construit pour accommoder l'A-30 entre Des Cédres et Ste Timothée. Un dédoublement de dépenses non?
3. Cette voie de contournement était supposé éviter de construire l'A-20 entre Dorion et Ste. Anne de Bellevue, le gros du trafic étant supposé être redirigé vers la rive sud avant d'arriver là. Comprenez bien que l'A-20/720 sur l'île de Montréal est une voie express locale qui est utilisé en grande partie par les résidents de l'île comme voie pendulaire pour navetteurs quotidiens (confirmé par vos analyses O/D) et donc c'est pour cela que je proposait de rediriger l'A-20 via la Montérégie sur cette nouvelle A-30. De plus, il semblerait que toute l'objectif de faire l'A-30 était de diminuer le nombre de véhicules entrant à l'ouest de l'île et non le contraire en aménageant l'A-20 en autoroute réel. Cet augmentation ne ferait qu'empirer la congestion dans l'île.
4. Cette voie de contournement était supposé éviter les travaux de transformation de la R-132 entre Sainte Catherine et Candiac. Pourquoi donc une investissement faramineux d'un cinquantaine de Millions de dollars à faire une autoroute de 2 km dans Candiac vers Delson sur la R-132 laissant ainsi seulement 5 kilomètres à franchir pour compléter l'A-30 sur cette dernière plutôt que les 12 kilomètres présentement construit dans les terres agricoles, Ce choix final l'éloigne ainsi l'accès du "West Island" via le pont Mercier à cet ouvrage, le seul accès de la couronne nord via l'A-13.

Note: Sur les trois dernier points précédents, on doit collectivement commencer à penser à ce serrer la ceinture car nos ressources ne sont pas inépuisable pour tous ce dédoublement qui pourrait s'avérer redondant dans le domaine routier.



110811 Principes de voies de contournement (cont...)

En plus, on parle continuellement de voies de contournements pour décongestionner la métropole, mais on oublie vite que la grande part de trafic de transit qui doit traverser l'île de Montréal provient de Laval et la Couronne Nord, soit le marché des ressources naturels du grand nord du Québec (Laurentides et Lanaudière), pour rejoindre la Couronne Sud (Montérégie et Estrie) et le nord est des États Unis (New England States), marché de produits finis.

C'est pour cela que nous croyons sincèrement que Montréal doit se doter de trois axes transversale soit l'A-13, l'A-15 et l'A-25 se rendant sur la rive-Sud et relié à cette nouvelle A-30(20) et seulement une axe longitudinal (épine dorsale) allant d'un bout de l'île à l'autre, soit l'A-40. Tous les autres axes parallèle à cette dernière (A-40) se font déjà très bien dans les deux couronnes de part et d'autre de l'île.

De plus, comment se fait-il qu'en Ontario, à Toronto, les Montréalais (A-401) n'ont pas accès à la fabuleuse A-407 de contournement sans passer par le réseau local pour visiter tous les petits villages pittoresque sur le parcours et à Windsor, la grande autoroute économique de l'Est du Canada s'arrête 10 kilomètres avant la frontière? Aussi, on ne doit pas perdre de vue que dans la situation actuelle, il y aurait 6 autoroute, dont 5 projetées ou en construction, allant vers l'Ontario à partir de la grande région de Montréal, soit:

1. l'A-40 (existante),
2. votre nouvelle A-30 convergeant avec l'A-20 à Dorion (en construction),
3. l'A-20 vers Dorion (prolongement du boulevard Ste. Anne (projetée),
4. l'A-440 convergeant sur l'A-40 à Beaconsfield (projetée),
5. l'A-640 convergeant avec l'A-40 à Hudson pour se rendre à Ottawa (projetée),
6. l'A-50 passant par Gatineau pour se rendre à Ottawa (en construction).

La dernière semble être bloqué par nos chers concitoyens d'Ottawa pour la relier aux autoroutes A-417 et A-416 menant au reste du réseau supérieur à l'Ouest de cette ville.

Il nous semble que la compilation des trois projets projetés tous cela pourrait devenir très lourd pour les contribuables québécois surtout avec le besoin criant pour les transports en commun.

Pour conclure ce chapitre et pour bien bonifier votre projet de la nouvelle autoroute 30, nous croyons sincèrement que l'A-20 doit partager la travers de la grande région avec celle-ci comme il se fait avec l'Interstate-95 de Boston et de Washington faisant partie du grand axe stratégique et économique reliant Windsor à Halifax dans l'Est du Canada sur une voie rurale ou péri-urbain (100km/h ininterrompu) qui serait l'A-401 en Ontario, l'A-20 au Québec, l'A-2 au Nouveau Brunswick et finalement l'A-104 en Nouvelle Écosse)

Au plaisir de peut être rencontrer vos responsables afin de tirer certains points au clair relatif à nos propos.

Merci de votre attention,

Pierre Brisset.

RE: 110818 Information Géométrie Echangeur A-20/30

De : **Martin, Cynthia** (Cynthia.Martin@mtq.gouv.qc.ca)
Envoyé : 9 septembre 2011 11:25:05
À : gruhm@sympatico.ca

Bonjour M. Brisset,

Vous trouverez plus bas en bleu de l'information concernant les différents points que vous soulevez.

Sincères salutations,

Bureau de projet de l'autoroute 30

Cynthia Martin
Conseillère en communication



Transports
Québec
500, boul. René-Lévesque Ouest
Bureau 13.10
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Cynthia.Martin@mtq.gouv.qc.ca
téléphone : 514.873-0234 poste 2154
télécopieur : 514.864.2155
www.mtq.gouv.qc.ca

Subject: RE: 110818 Information Géométrie Echangeur A-20/30
Date: Fri, 19 Aug 2011 10:59:06 -0400
From: Cynthia.Martin@mtq.gouv.qc.ca
To: gruhm@sympatico.ca

Bonjour M. Brisset,

Je souhaite simplement accuser réception de votre courriel adressé à Nouvelle Autoroute 30, s.e.n.c. qui m'a été transféré par Mme Houde. Je vous reviendrai avec de l'information concernant les différents points soulevés.

Sincères salutations,

Cynthia Martin

Conseillère en communication

Ministère des Transports du Québec

Direction des communications

500 boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010

Montréal (Québec) H2Z 1W7

Téléphone: 514 873-0234, poste 2154

cynthia.martin@mtq.gouv.qc.ca

From: gruhm@sympatico.ca [mailto:gruhm@sympatico.ca]
Sent: 17 août 2011 19:15
To: Sarah Houde
Subject: 110818 Information Géométrie Echangeur A-20/30

Bonjour Mme Houde,

Tel notre conversation téléphonique, voici notre requête pour obtenir un peu plus d'information sur la configuration de l'échangeur A20/30 à Dorion.
Donc voici les données que nous avons à date:

1. Image tiré d'un vidéo de présentation du projet montrant la configuration de l'échangeur A-20/30.
2. Photo aérienne du site prise de Google en 2010 qui montre le périmètre de l'échangeur.
3. Échangeur transcrit sur la photo Google de ce que nous avons compris de sa conception.
4. Carte indiquant la nouvelle numérotation de la fin de l'A-30 prolongé jusqu'à l'A-40.
5. Image Google de la fin de l'A-30 à l'A-40.
6. Carte de camionnage indiquant le gros du camionnage en provenance de l'A-20 de Toronto.
7. Carte de l'impacte de l'A-30 sur le pont Champlain/Turcot.
8. Parcours A-20 vers A-40 direction Est

Bon basée sur ce qui est dit dans le manifeste de justification pour le projet de l'A-30 comme voie de contournement, nous nous questionnons sur la validité de cette constatation.

1. Pour le gros du trafic en provenance de Toronto, on suit l'A-20 direction **Est** direction Montréal mais on doit dorénavant prendre l'A-30 direction **Ouest** pour se rendre à l'A-40 direction **Est** vers Montréal qui se fait présentement par A-540 direction nord vers A-40 direction Est, n'y aurait-il pas confusion ici? (Voir image 8)

[Une signalisation adéquate sera mise en place afin que les différentes options soient claires pour les automobilistes. Dans cette optique de l'information relative au changement de numéro de l'autoroute 540 pour 30 à déjà été diffusé.](#)

2. En regardant la fin de l'A-30 à l'A-40 on remarque que le gros du trafic de cette fin de voie de contournement A-30 est renvoyé sur Montréal.
3. En regardant la carte de camionnage ainsi que les études à ce sujet on reconnaît bien que le gros de ce trafic commercial provient de l'A-20 de Toronto. Heureusement nous avons convaincu votre organisme d'assurer ce lien directionnel. Par contre, le lien vers l'A-20 sur Montréal ainsi que la continuité directe vers l'A-40 est aussi présente et donc nous soupçonnons que le gros du trafic de l'A-30 va toujours être visé sur Montréal.
4. De plus, en analysant la carte de l'impacte de l'A-30 sur le corridor Champlain/Turcot, on remarque que l'affectation ne serait que 100 véhicules de moins en heure de pointe le matin. De plus cette carte indique bien une augmentation substantielle de trafic sur la rive sud secteur Chateauguay-Beauharnois ainsi que gros volume de nouveau trafic utilisant le pont au dessus de fleuve en partant de Dorion. Cette carte provient de vos ressources.

[Le premier des objectifs du parachèvement de l'autoroute 30 consiste à doter la région métropolitaine d'une **voie de contournement** par le sud, afin de contribuer à décongestionner le réseau autoroutier de la métropole en offrant un itinéraire alternatif aux véhicules de transit. L'autoroute 30 permettra donc aux automobilistes qui **ne souhaitent pas se rendre dans la région métropolitaine** d'utiliser un autre chemin. Comme pour toutes nouvelles infrastructures routières, l'autoroute 30 entraînera une réorganisation de la circulation avec la prise de nouvelles habitudes de déplacements des usagers. Au bout d'un certain temps, il sera alors possible de juger les impacts réels de l'autoroute 30 sur l'ensemble du réseau, impacts qui seront sans aucun doute positifs. L'ouverture à la circulation de la partie Est de l'autoroute 30 en novembre dernier a déjà entraîné un soulagement de la congestion sur la route 132 dans ce secteur.](#)

5. Comme pour le pont de l'A-25 les utilisateurs doivent devenir membre d'un club exclusif pour obtenir les vignettes de passage à rabais. Le trafic occasionnel, que constitue principalement le trafic de contournement devra payer le plein prix plus des frais d'administration et si vous avez le malheur d'avoir une voiture loué sur cette autoroute, et bien ça va vous coûter une beurré. Tous cela pour vous confirmer que cet agencement n'est pas conforme au manifeste de justification soulignant la priorisation d'une voie de contournement.

Le système de péage comprendra deux modes de paiements, soit par transpondeur et sur place. Les usagers occasionnels pourront donc payer directement sur place leur passage.

De plus, dans les boites du MTQ on parle de convertir l'A-20 en autoroute entre Dorion et Ste. Anne de Bellevue, amenant plus de trafic vers Montréal en contradiction au concept de voie de contournement et d'encourager plus l'étalement urbain vers la Rive Sud dans le secteur Beauharnois-Valleyfield.

Vous pouvez consulter le projet de parachèvement de l'autoroute 20 à l'adresse suivante :

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/autoroute_20_parachevement_dans_vaudreuil_soulanges.

Des audiences publiques devraient avoir lieu dans les prochains mois.

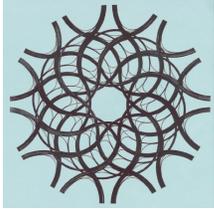
Bref, je vous écris cela pour vous évier l'embarras de confrontation avec les médias lors de l'ouverture de votre projet comme ce fut le cas avec l'ouverture de l'A-25.

Espérant avoir une réponse favorable à notre requête, nous restons disponible à répondre.

Meilleurs salutations,

Pierre Brisset, architecte et directeur du Groupe en Recherche Urbaine (GRUHM)
(514) 899-5314

PS. Sachant que vous connaissiez bien votre réseau, nous n'avons pas annotés le photos aériennes Image 3 et 5 mais Montréal se trouve en haut des images.



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/>

Annexes
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.

Annexe-E : Conversion Ville Marie (34 Images)

Conversion de l'autoroute Ville-Marie / A720



Aide à la navigation (page 1)

photos aériennes

Carte interactive :

coupes

"Front de mer"



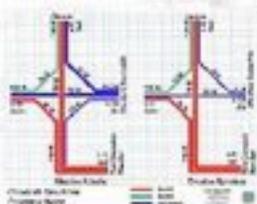
Pictogrammes = tracés des réseaux, gares et stations intermodales

Annexes

Tracé SLR



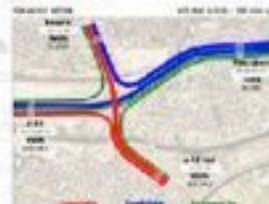
Volume du trafic dans l'échangeur Turcot



Origines-Destinations TURCOT (MTQ)



Transfert modal & réduction de la circulation



Cartographie Sud-Ouest



Documentation photos



rue Green & A720



rue de Courcelle & A720

Argumentation pour la conversion de l'Autoroute Ville Marie

1. Efficacité (Inefficacité !)

Dans le contexte actuel, une mobilité plus efficace implique une diminution des temps de déplacements notamment en direction du centre-ville. La simple reconstruction d'infrastructures routières conçues il y a plus de cinquante ans, n'améliorera en rien la mobilité des Montréalais ou des marchandises, malgré l'ampleur des coûts impliqués.

Pour les déplacements dans les quartiers centraux, la combinaison Train-SLR-Tramway proposée serait beaucoup plus efficace que le simple maintien des 8 voies de circulation automobile sur Ville-Marie.

2. Capacité et temps de déplacement

L'amélioration de la mobilité dans un milieu urbain comme Montréal, comme dans les autres villes de superficie et densité comparable, passe par :

- une réduction de la capacité routière
- une réduction du nombre de voies dédiées à la circulation automobile vers le centre-ville
- la substitution par des voies dédiées exclusivement au transport collectif.

L'infrastructure existante (ex. tunnel passant sous le centre-ville) offre une opportunité unique de conversion efficace vers des transports collectifs qui sont aujourd'hui nécessaires.

3. Calendrier et priorités

La construction en priorité des transports collectifs à haute capacité requis et digne du XXI^e siècle permettra d'atténuer les impacts de la réfection des infrastructures dédiées à la circulation automobile, et permettra même dans certains cas d'éviter de reconstruire à grand frais des infrastructures routières dont l'efficacité et la durée de vie sont très limitées.

Le tronçon autoroutier liant le complexe Turcot au centre-ville ne fait pas partie de l'autoroute transcanadienne et n'est qu'un embranchement permettant aux véhicules d'inonder le centre-ville. En 2010, cet embranchement à 8 voies ne devrait pas être maintenu et reconstruit.

4. Coûts

Comment peut-on justifier des investissements de M\$ dans des projets qui n'amélioreront pas la mobilité ni les temps de déplacements ? Pire, comment peut-on dépenser autant sans tenir compte des meilleures pratiques développées ailleurs ? Et sans tenir compte des impacts sanitaires et environnementaux qui sont aujourd'hui mieux connus qu'il y a cinquante ans.

5. Impacts environnementaux et sanitaires.

Seule une réduction importante des volumes de circulation automobile pourrait contribuer à réduire les impacts sanitaires et environnementaux liés au système de transport, via la pollution de l'air, l'inactivité physique, les collisions routières, etc.

Au contraire, la reconstruction des infrastructures actuelles maintiendra ou accroîtra ces impacts.

L'autoroute Ville-Marie est responsable de 50% de la circulation qui passe par l'échangeur Turcot. Il est illusoire de penser solutionner l'échangeur Turcot en gardant l'autoroute Ville-Marie à sa capacité actuelle.

Figure 12 **Origine-Destination** approche OUEST (A-720 est) / PR3.1_chapitre6-partie2.pdf - page 3 // MTQ Turcot-BAPE



Figure 13 Origine-Destination approche NORD (A-15 sud) / PR3.1_chapitre6-partie2.pdf - page 5 // MTQ Turcot-BAPE



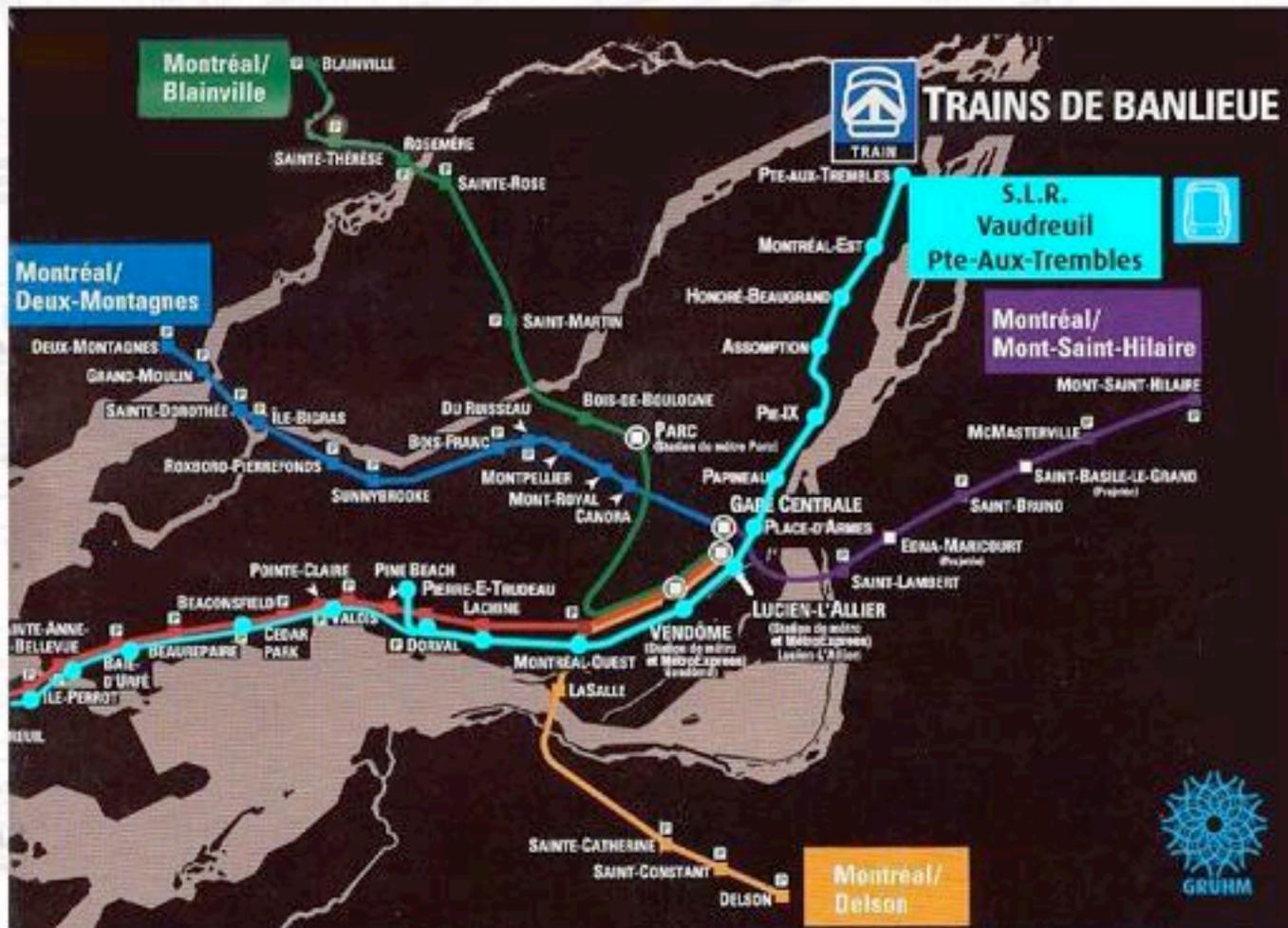
Figure 14 Origine-Destination approche EST (A-720 ouest) / PR3.1 chapitre6-partie2.pdf - page 7 // MTQ Turcot-BAPE



Figure 15 Origine-Destination approche SUD (A-15 nord) / PR3.1 chapitre6-partie2.pdf - page 9 // MTQ Turcot-BAPE



Intégration du SLR au réseau des trains de banlieue existant
(S.L.R. ou Métro-express Vaudreuil / Pointe-Aux-Trembles = SLR Est-Ouest)

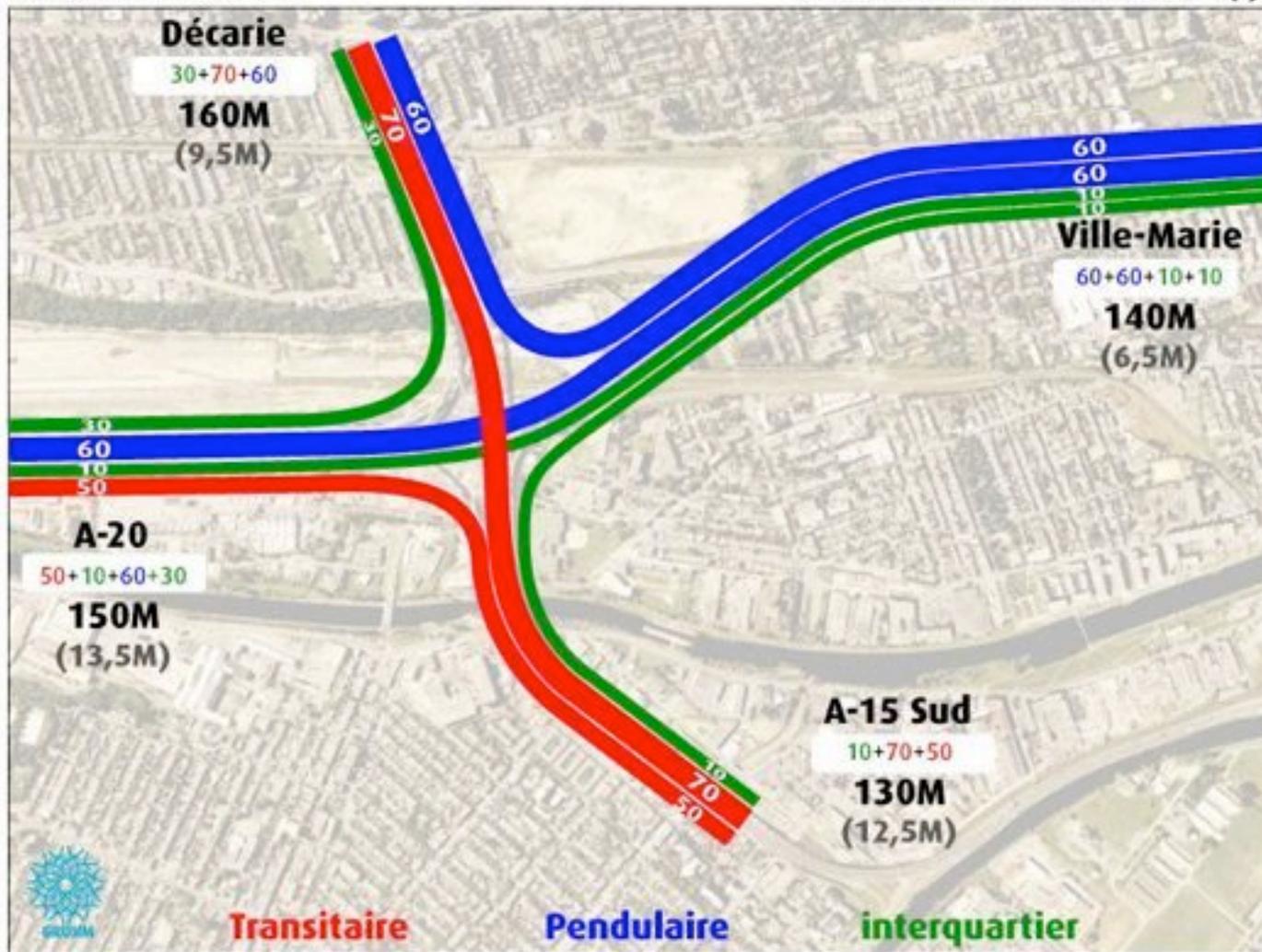


Volume actuel **Après réduction** **Après redirection** **Transport en commun** **Circuits redirigés**

Les volumes sont exprimés en milliers de véhicules par jour, soit : **000 véhicules/jour**
 Les volumes de camionnage sont exprimés **(en milliers par jour)**

TRANSFERT MODAL

VOLUME ACTUEL : 290 000 vpj.



05-10-2010

Volume actuel Après réduction Après redirection Transport en commun Circuits redirigés

Les volumes sont exprimés en milliers de véhicules par jour, soit : **000 véhicules/jour**
 Les volumes de camionnage sont exprimés (en milliers par jour)

TRANSFERT MODAL

APRÈS RÉDUCTION : 230 000 vpj.



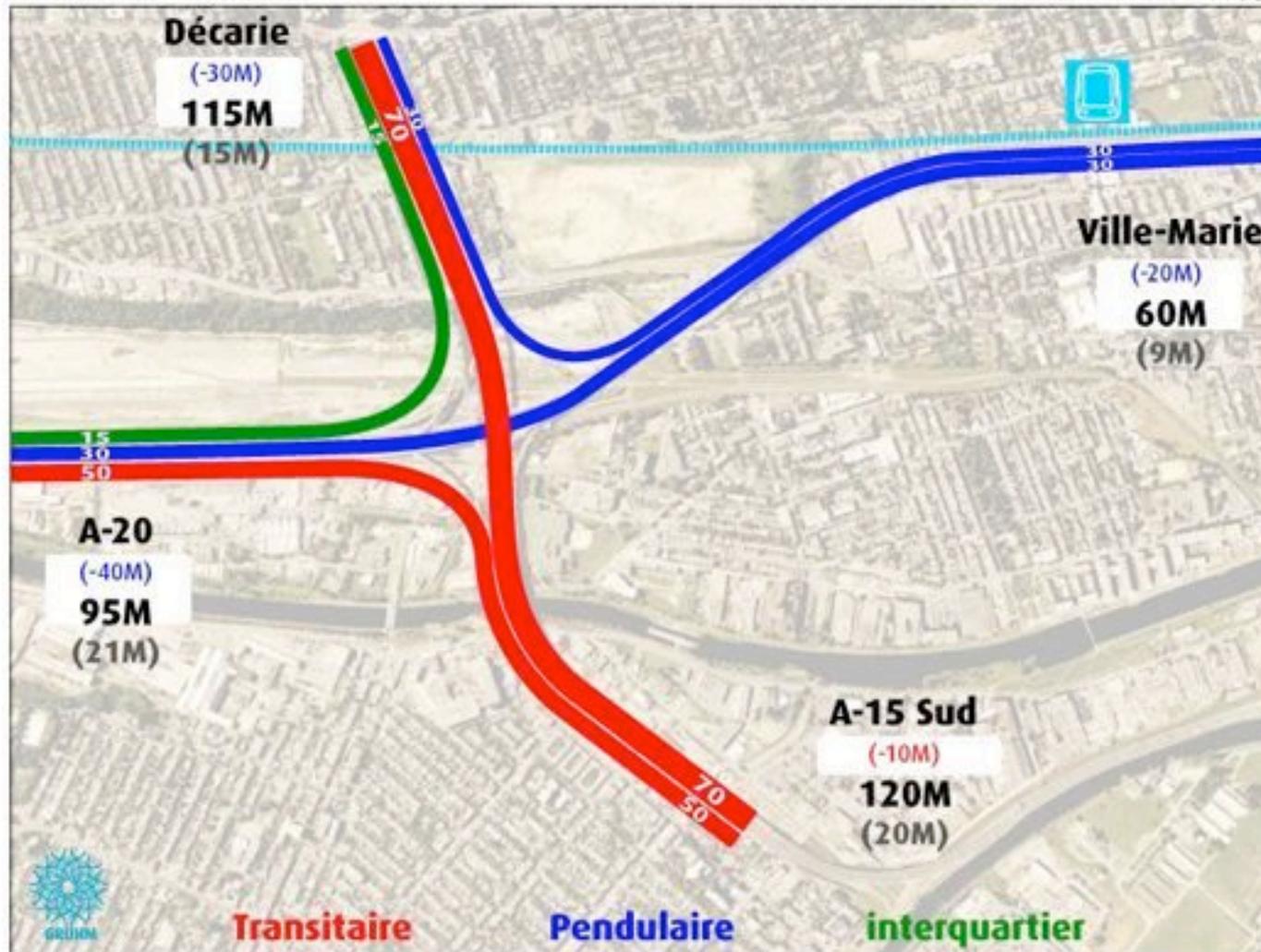
05-10-2010

Volume actuel **Après réduction** **Après redirection** **Transport en commun** **Circuits redirigés**

Les volumes sont exprimés en milliers de véhicules par jour, soit : **000 véhicules/jour**
Les volumes de camionnage sont exprimés (**en milliers par jour**)

TRANSFERT MODAL

APRÈS REDIRECTION : 195 000 vpj.



05-10-2010

Volume actuel

Après réduction

Après redirection

Transport en commun

Circuits redirigés

TRANSFERT MODAL

TRANSPORT EN COMMUN



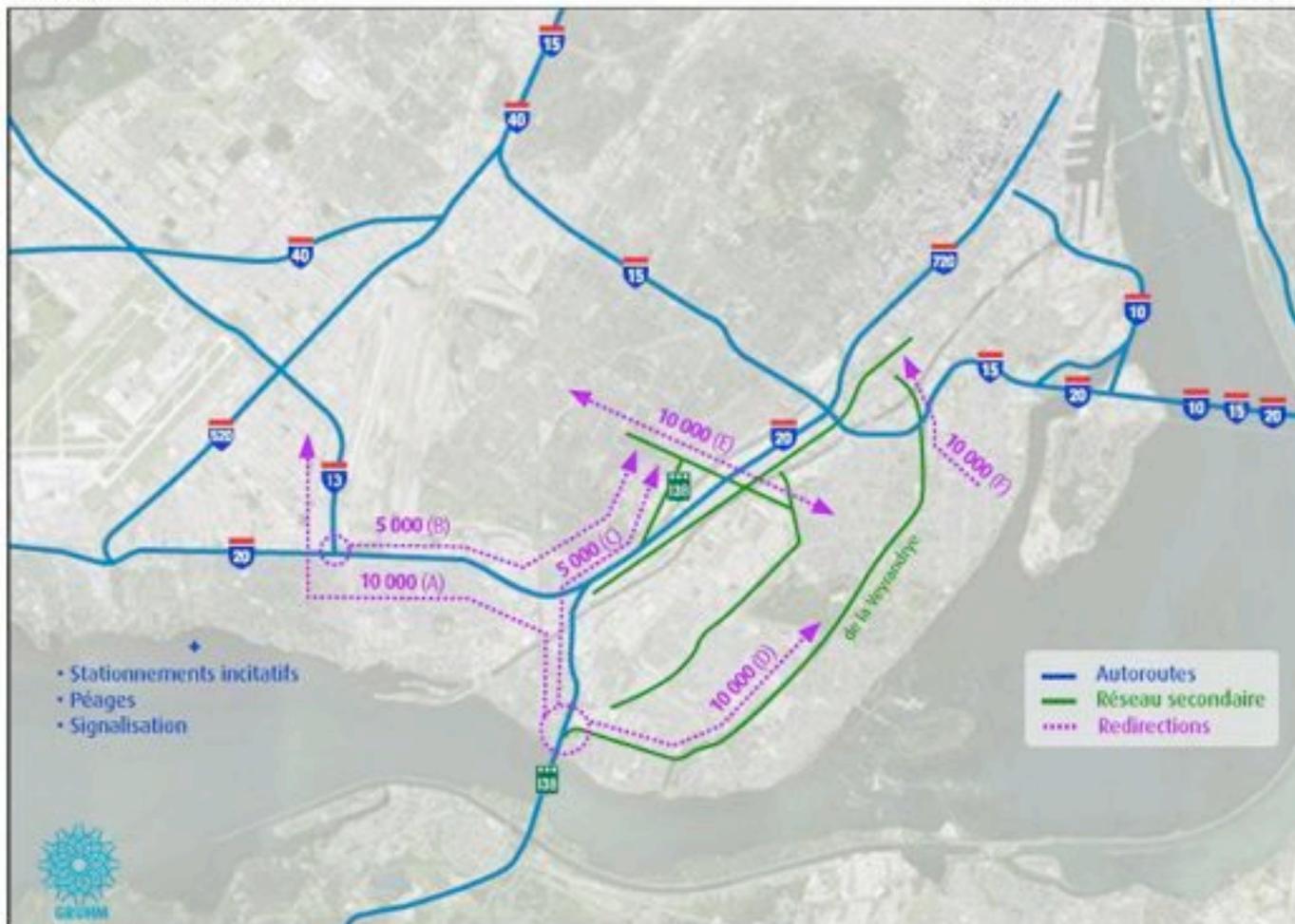
05-10-2010

Volume actuel **Après réduction** **Après redirection** **Transport en commun** **Circuits redirigés**

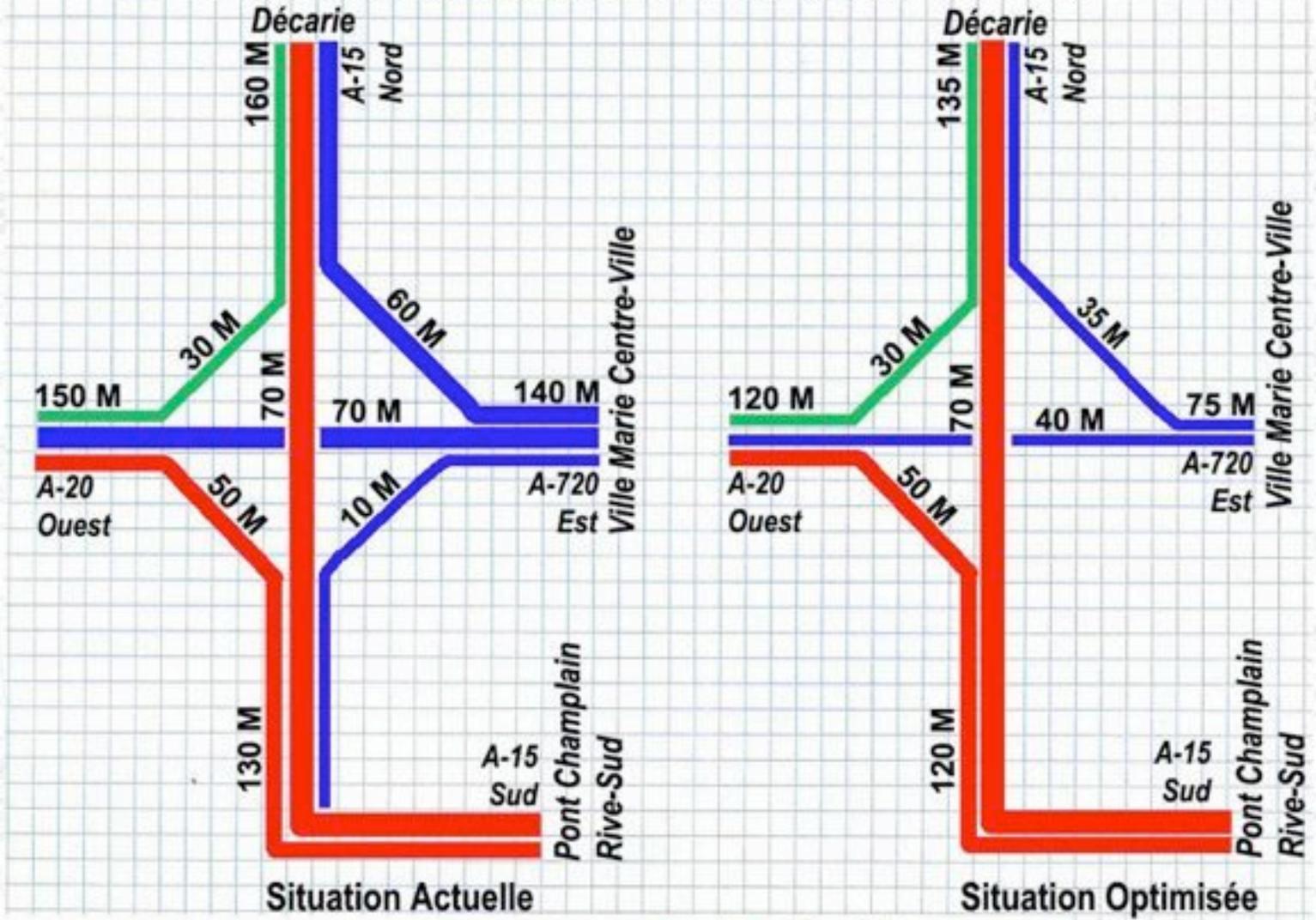
Les volumes sont exprimés en milliers de véhicules par jour, soit : **000 véhicules/jour**

TRANSFERT MODAL

CIRCUITS REDIRIGÉS



Répartition et volume du trafic à la hauteur de l'échangeur Turcot



Circuits de Circulation
Échangeur Turcot

- █ Transit
- █ Transit
- █ Navetteurs

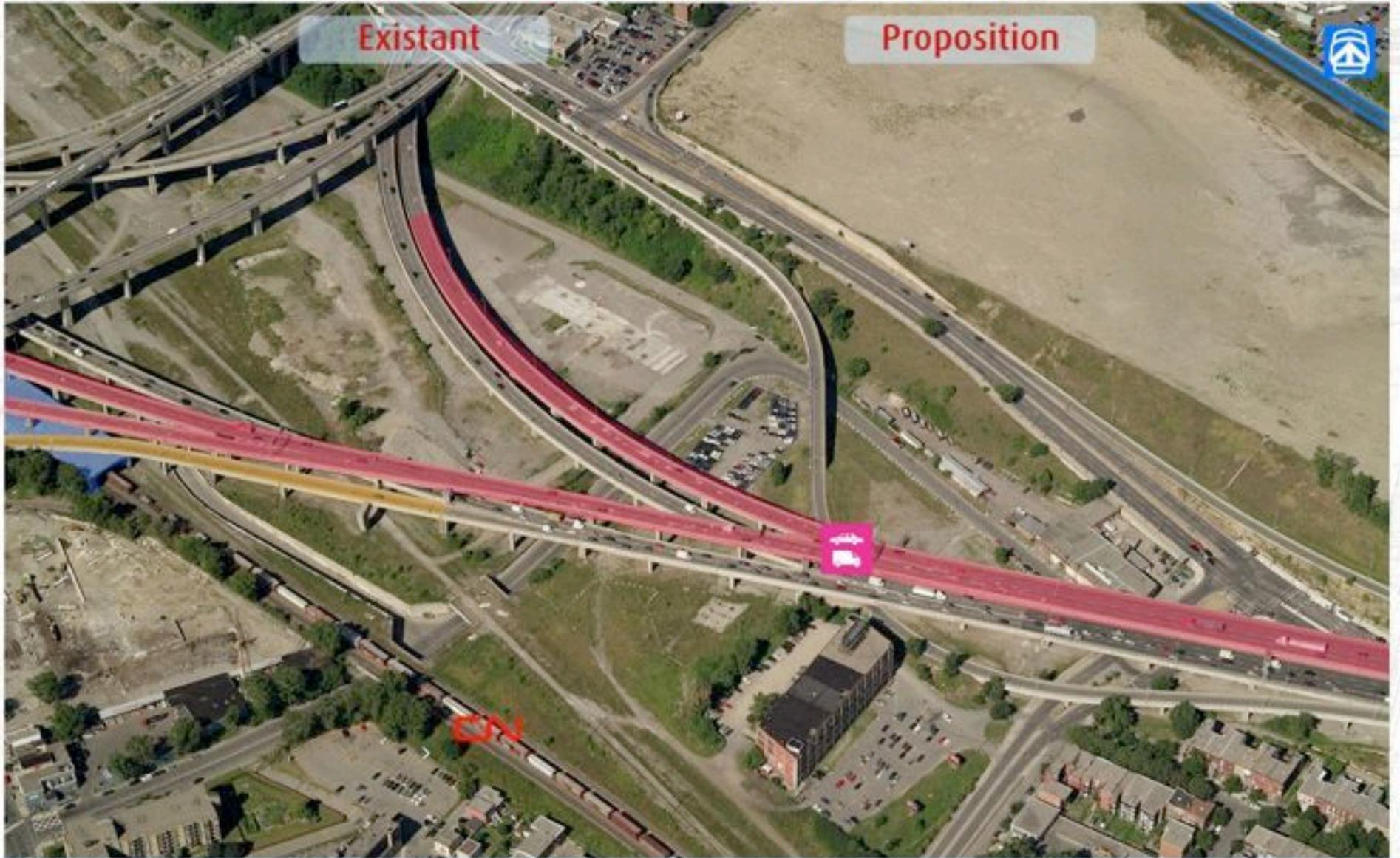
Pierre Brisson, ARCHITECTE
 1000 Avenue de l'Énergie
 1000 Avenue de l'Énergie
 1000 Avenue de l'Énergie
 1000 Avenue de l'Énergie
 1000 Avenue de l'Énergie



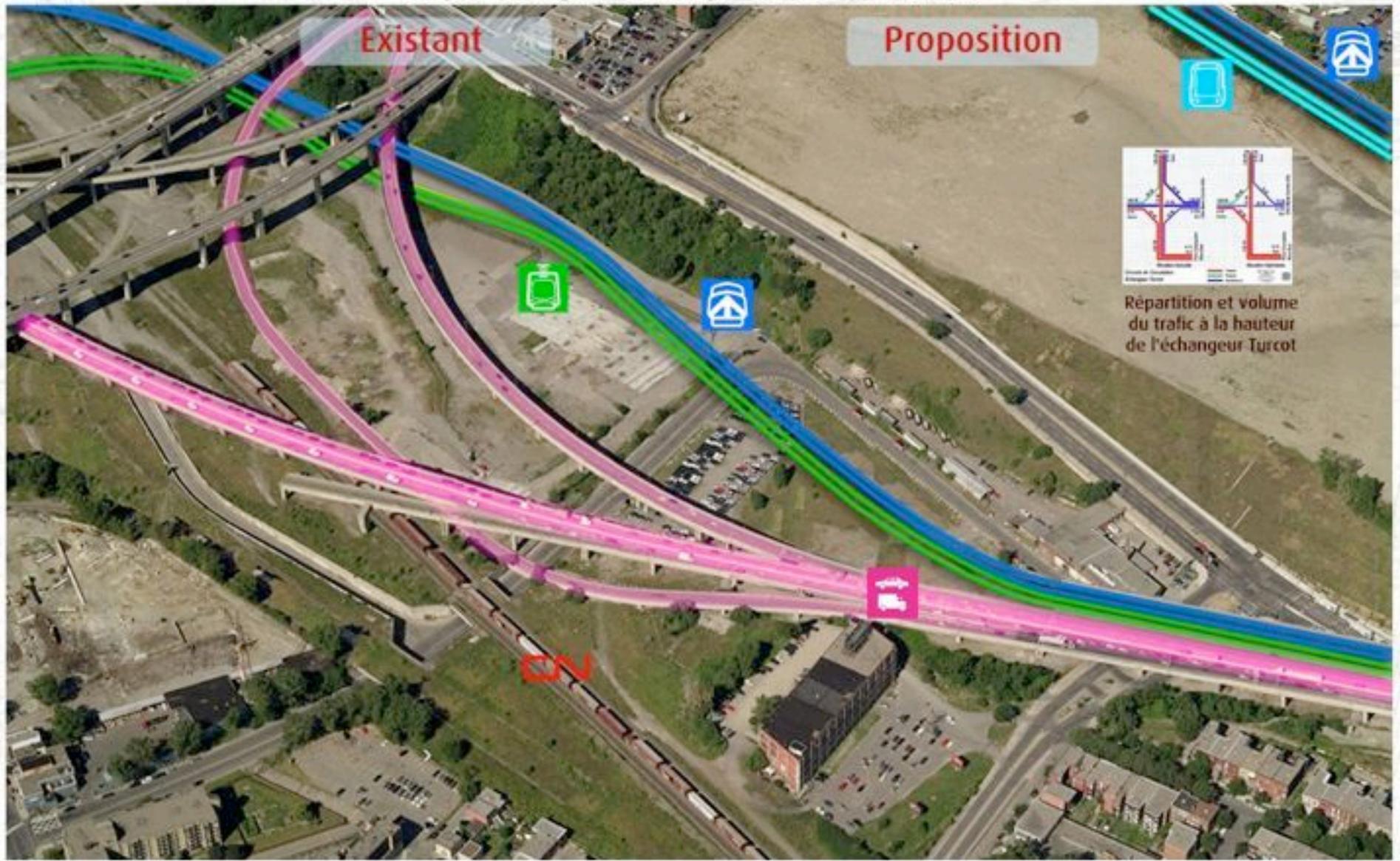
Parties de l'échangeur à être démentellées au début du projet de conversion :
Autoroute Ville-Marie / Tunnel CN / Bretelles secondaires

Existant

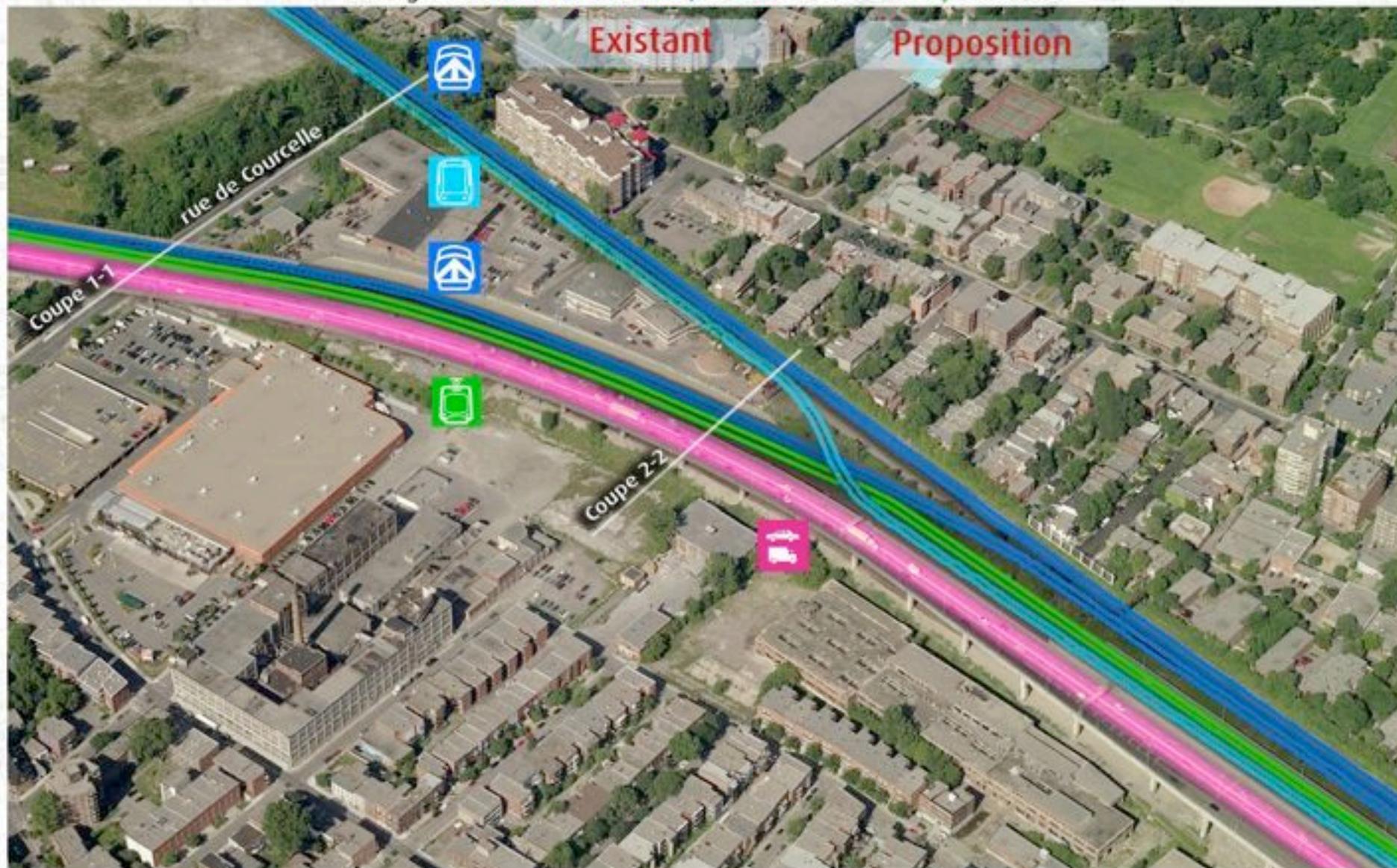
Proposition



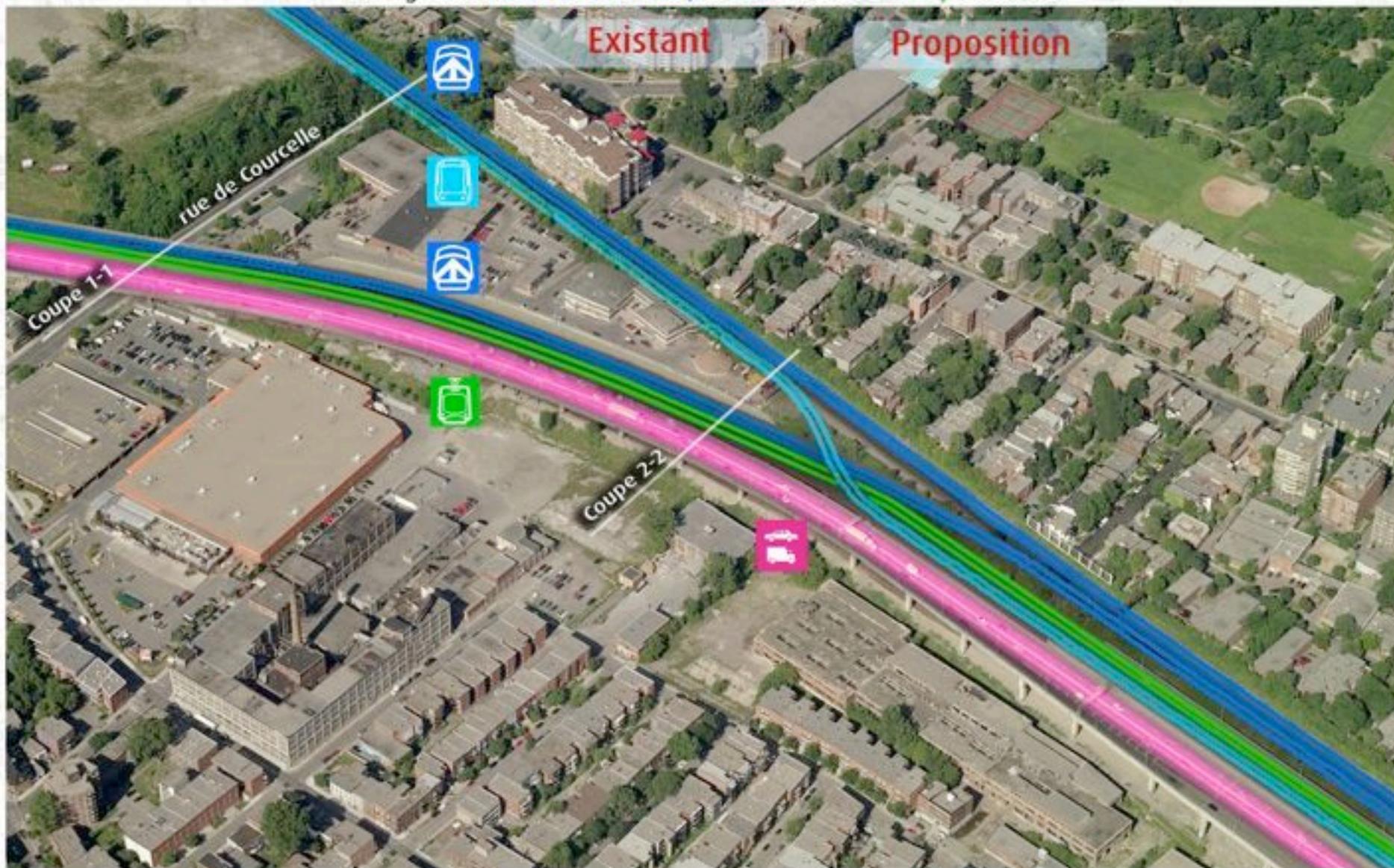
Élimination de l'étage supérieur de l'autoroute Ville-Marie et conversion de l'emprise au profit de lignes de transport en commun sur rails



Configuration proposée : Remplacement de l'étage supérieur de l'autoroute Ville-Marie par :
une ligne de **trains de banlieue**, le **S.L.R.** et le **tramway Est-Ouest**

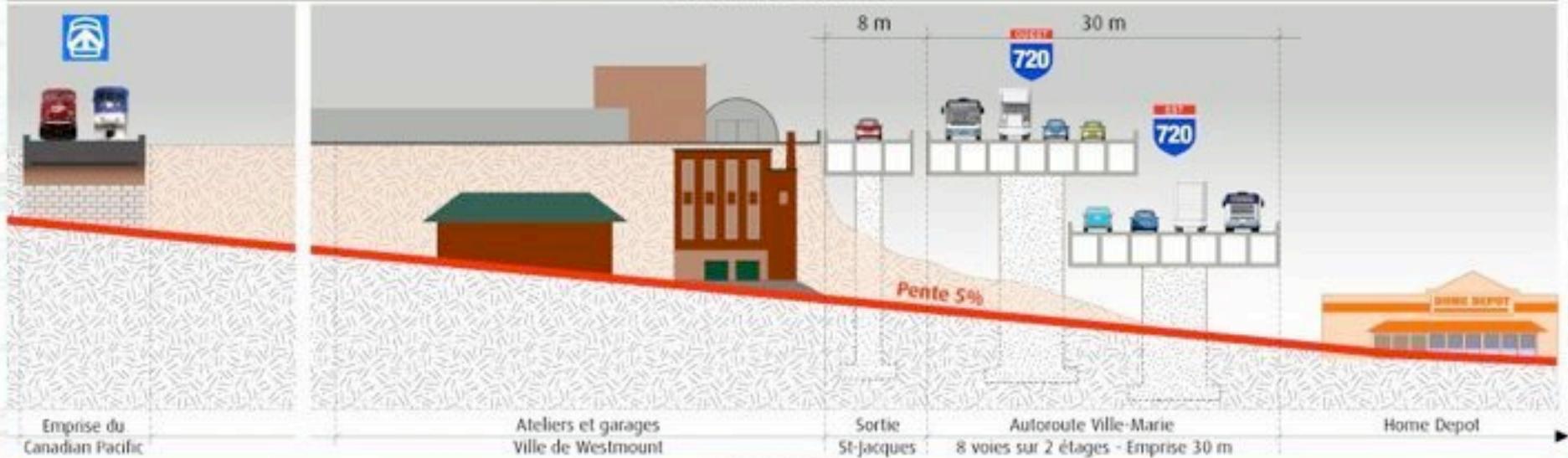


Configuration proposée : Remplacement de l'étage supérieur de l'autoroute Ville-Marie par :
une ligne de **trains de banlieue**, le **S.L.R.** et le **tramway Est-Ouest**

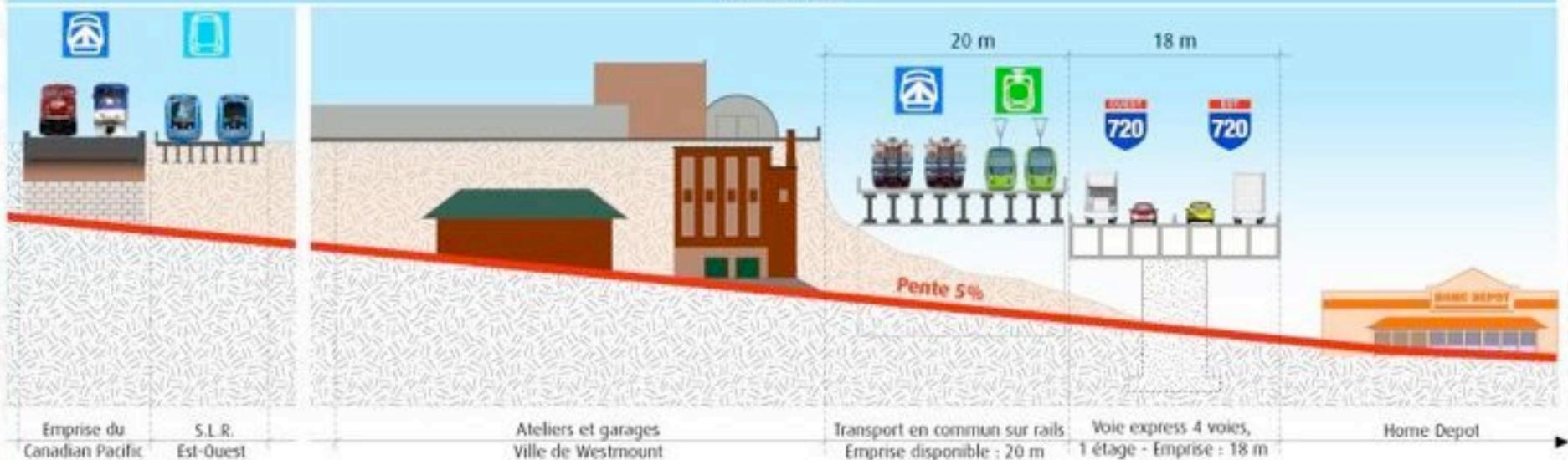


Coupe 1-1 : Côte Glen / de Courcelle

CONDITIONS EXISTANTES

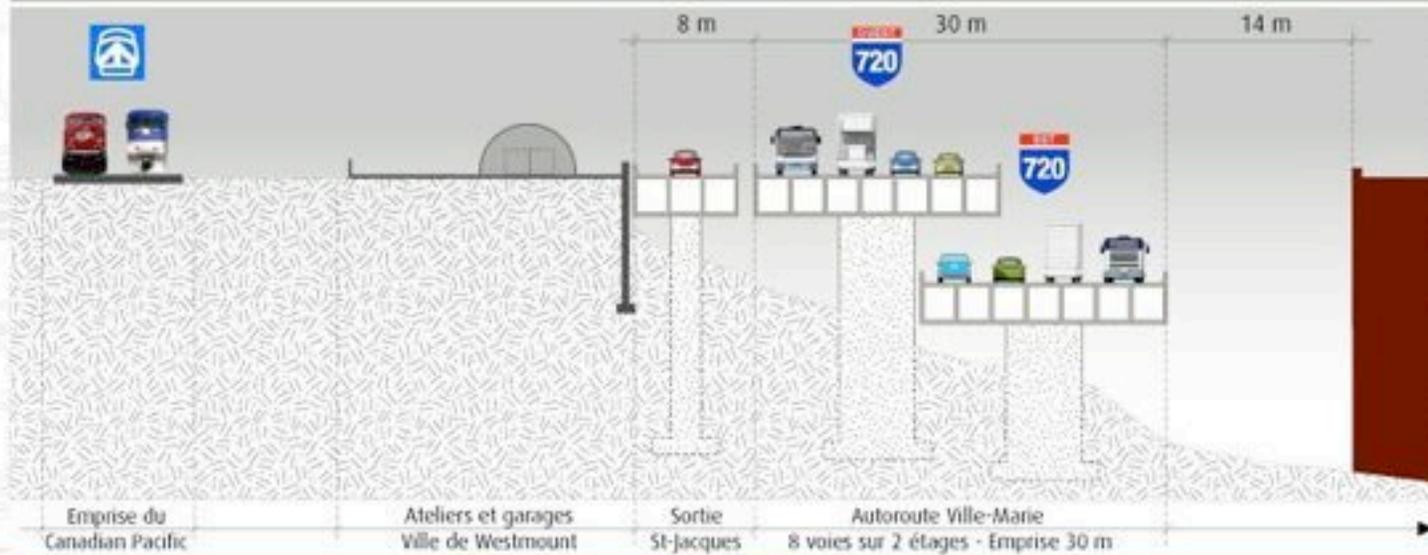


PROPOSITION

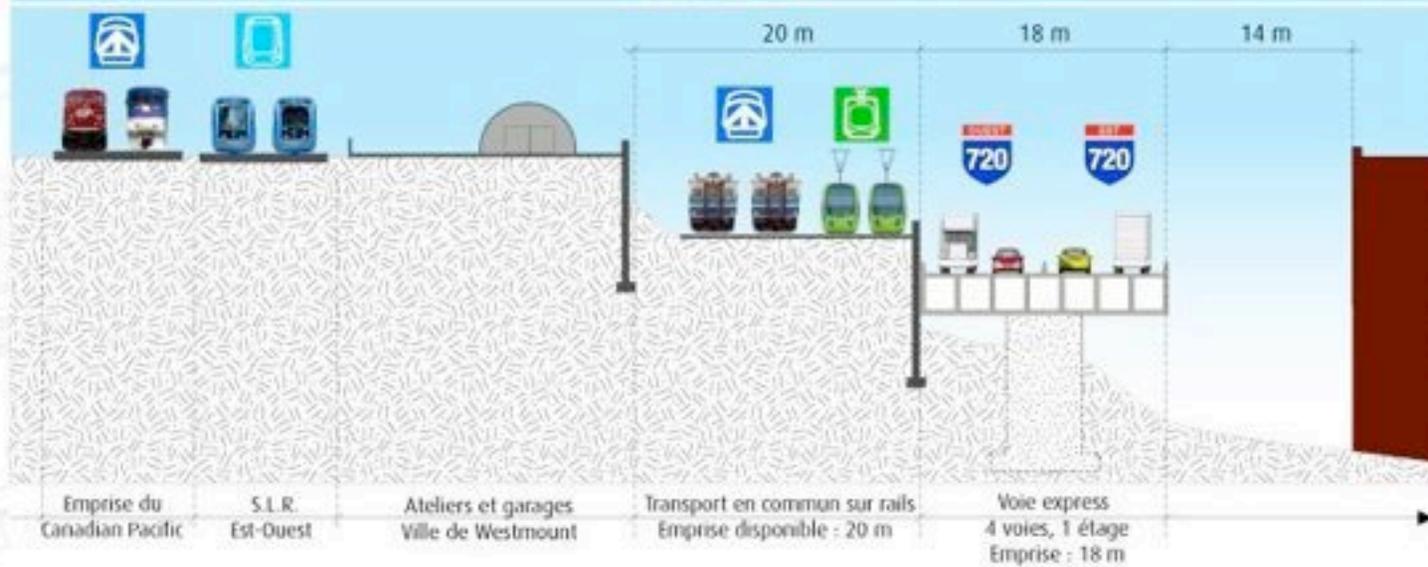


Coupe 2-2 : Rue Lacasse

CONDITIONS EXISTANTES

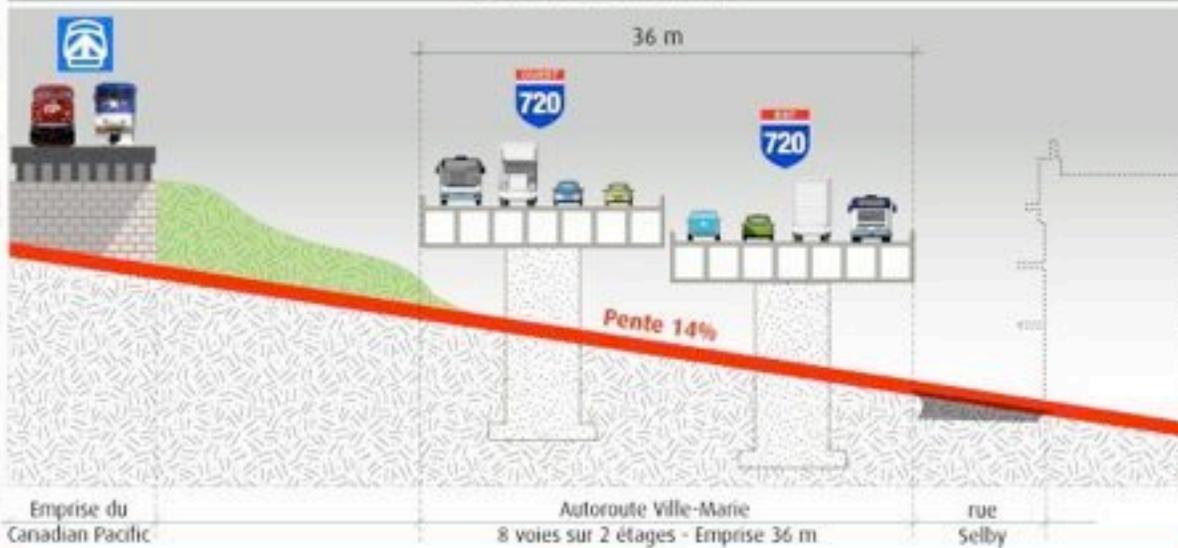


PROPOSITION

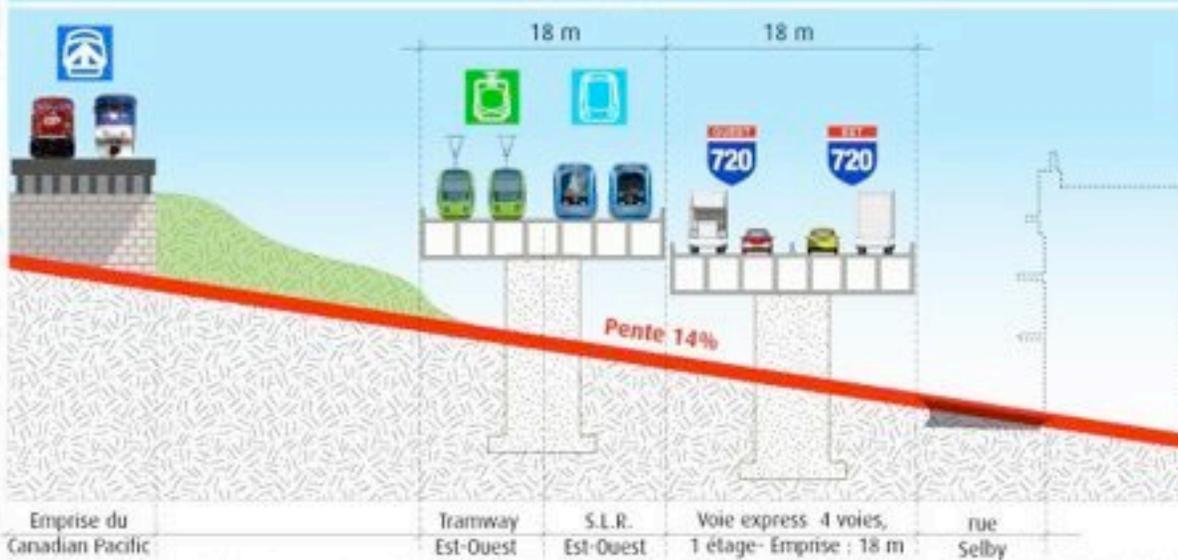


Coupe 3-3 : rue Green

CONDITIONS EXISTANTES

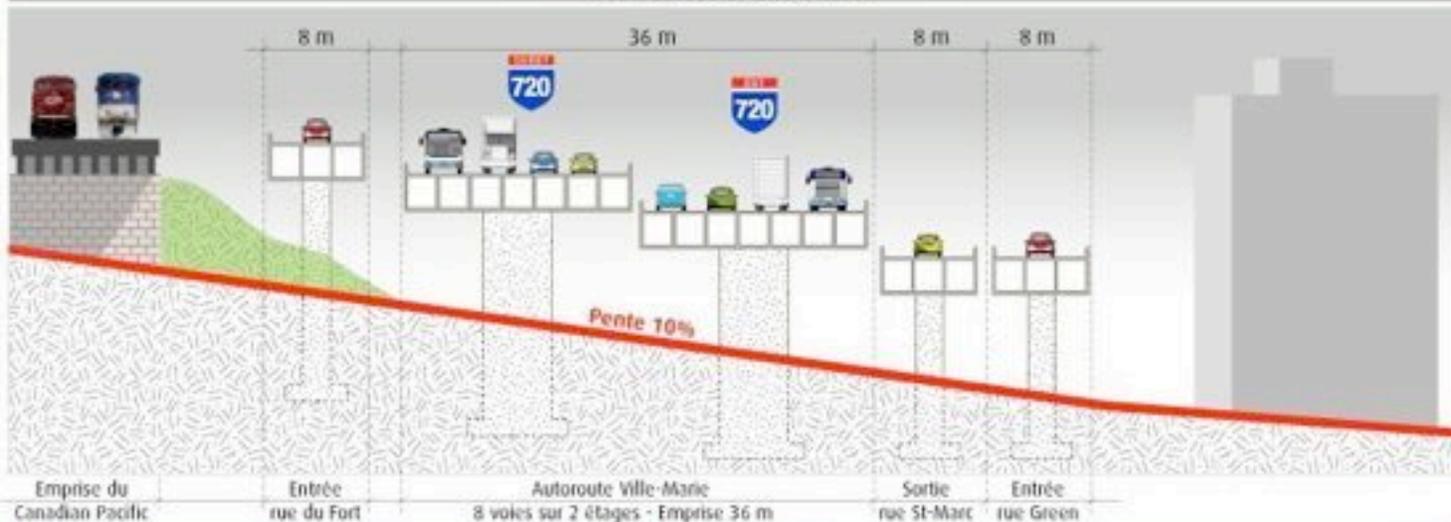


PROPOSITION

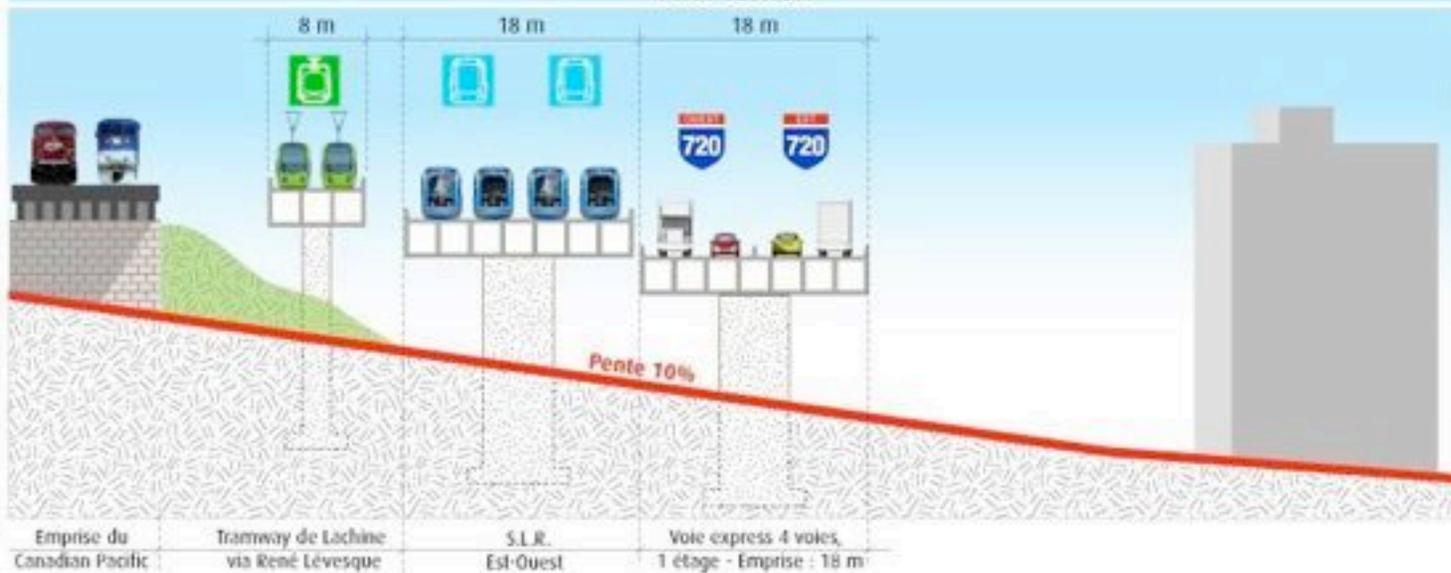


Coupe 4-4 : rue Atwater

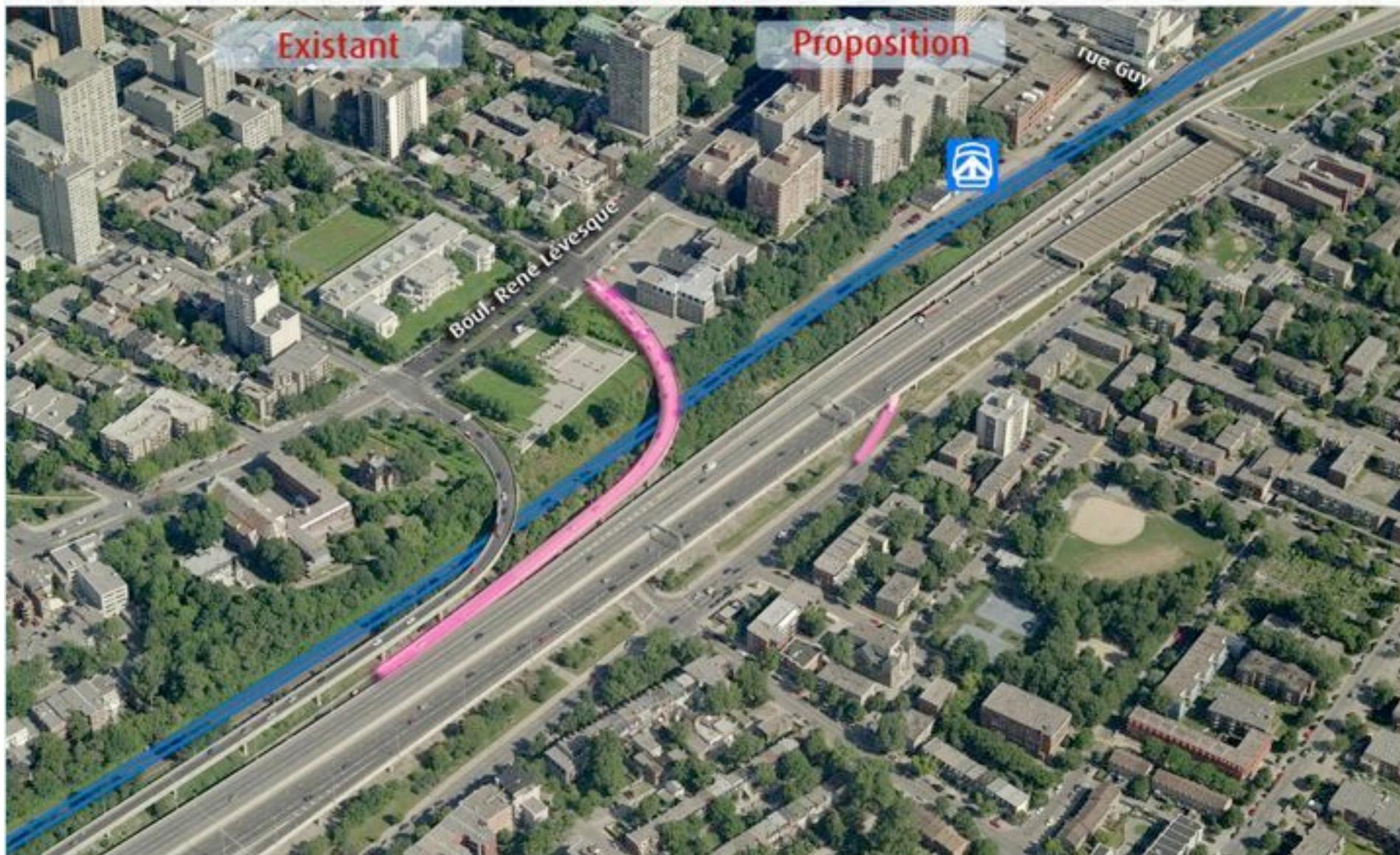
CONDITIONS EXISTANTES



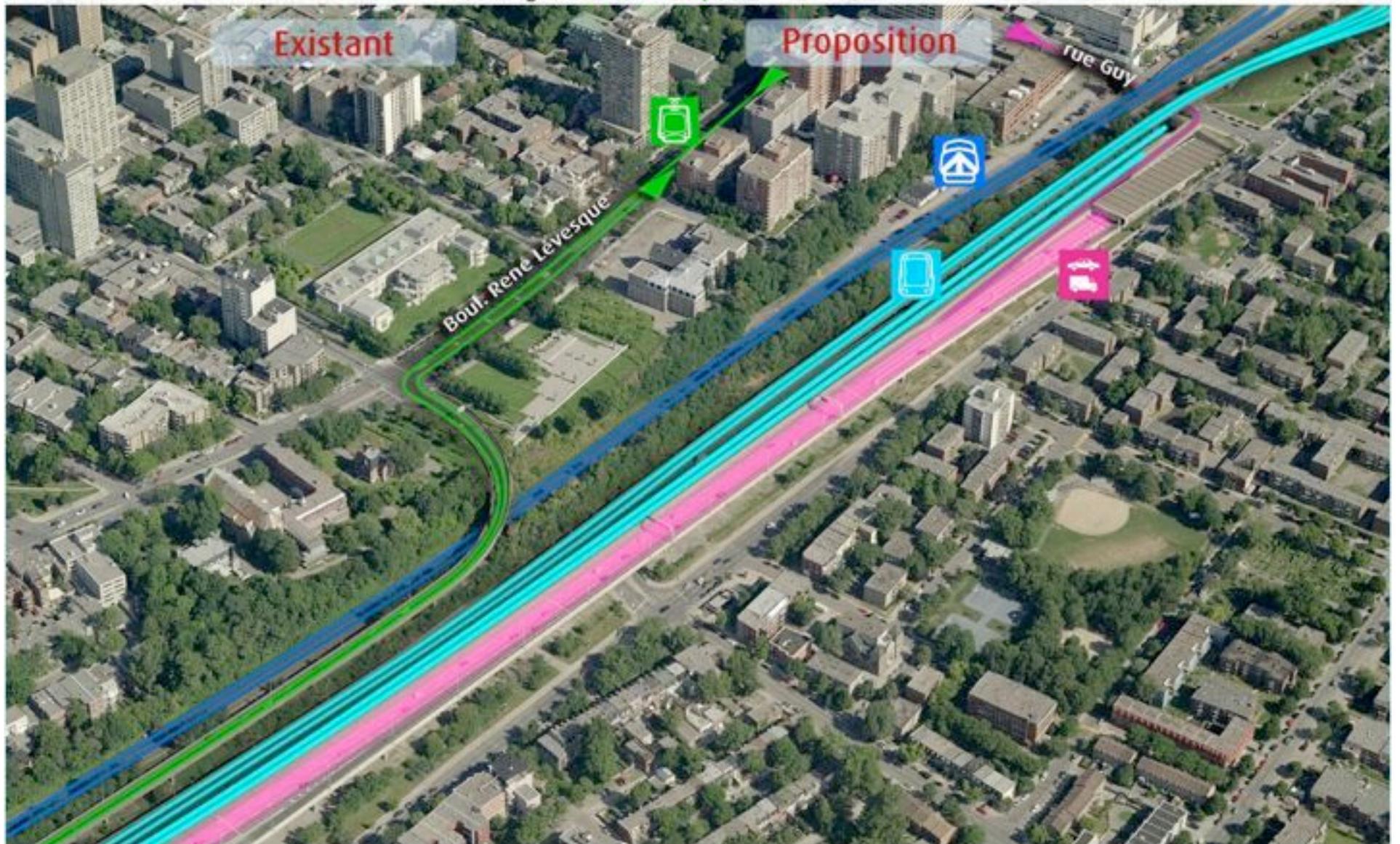
PROPOSITION



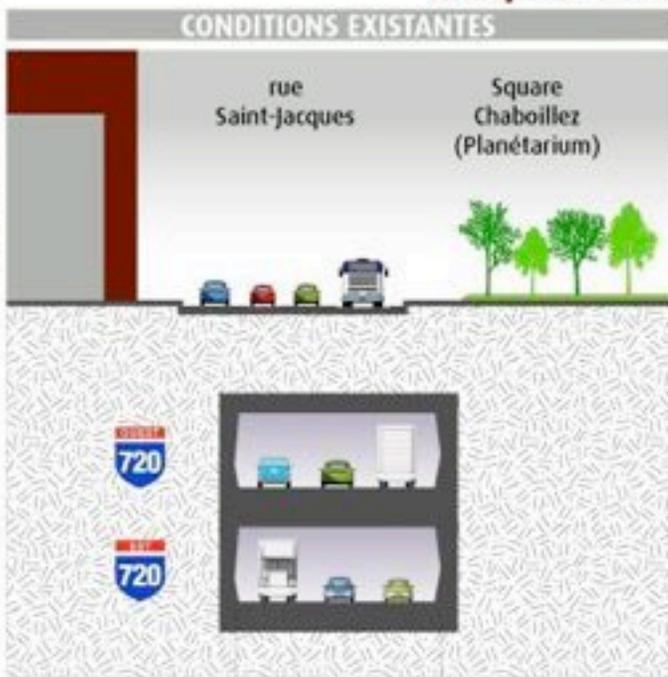
Configuration actuelle à l'Ouest de la rue Guy
Bretelles à démanteler



Remplacement de l'étage supérieur de l'autoroute Ville-Marie par :
deux lignes de tramway et le S.L.R. Est-Ouest



Coupe 5-5 : Tunnel Ville-Marie - Rue Peel



14,50 m



14,50 m



Coupe 5-5 : Tunnel Ville-Marie - Rue Peel

CONDITIONS EXISTANTES



14,50 m

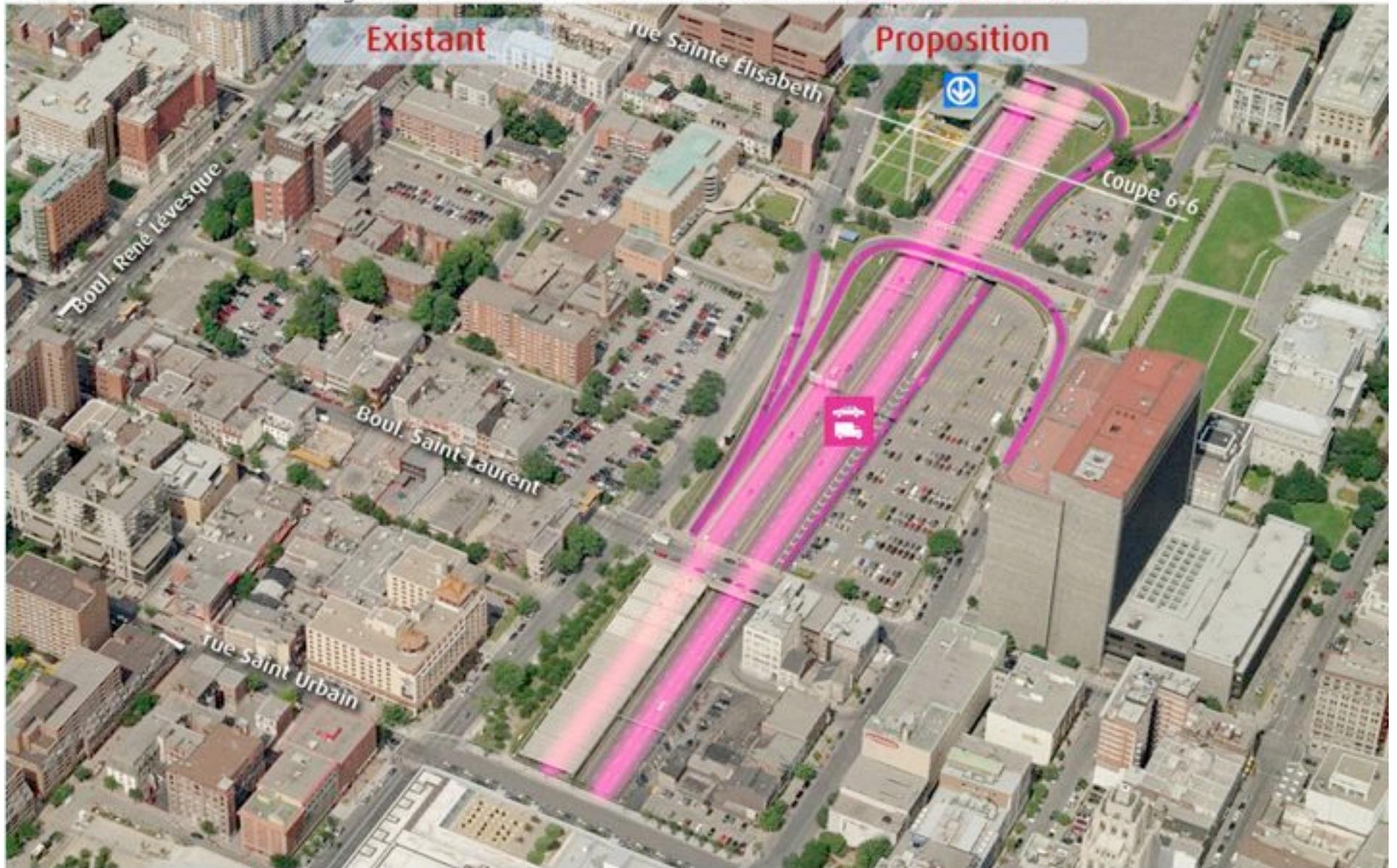
PROPOSITION



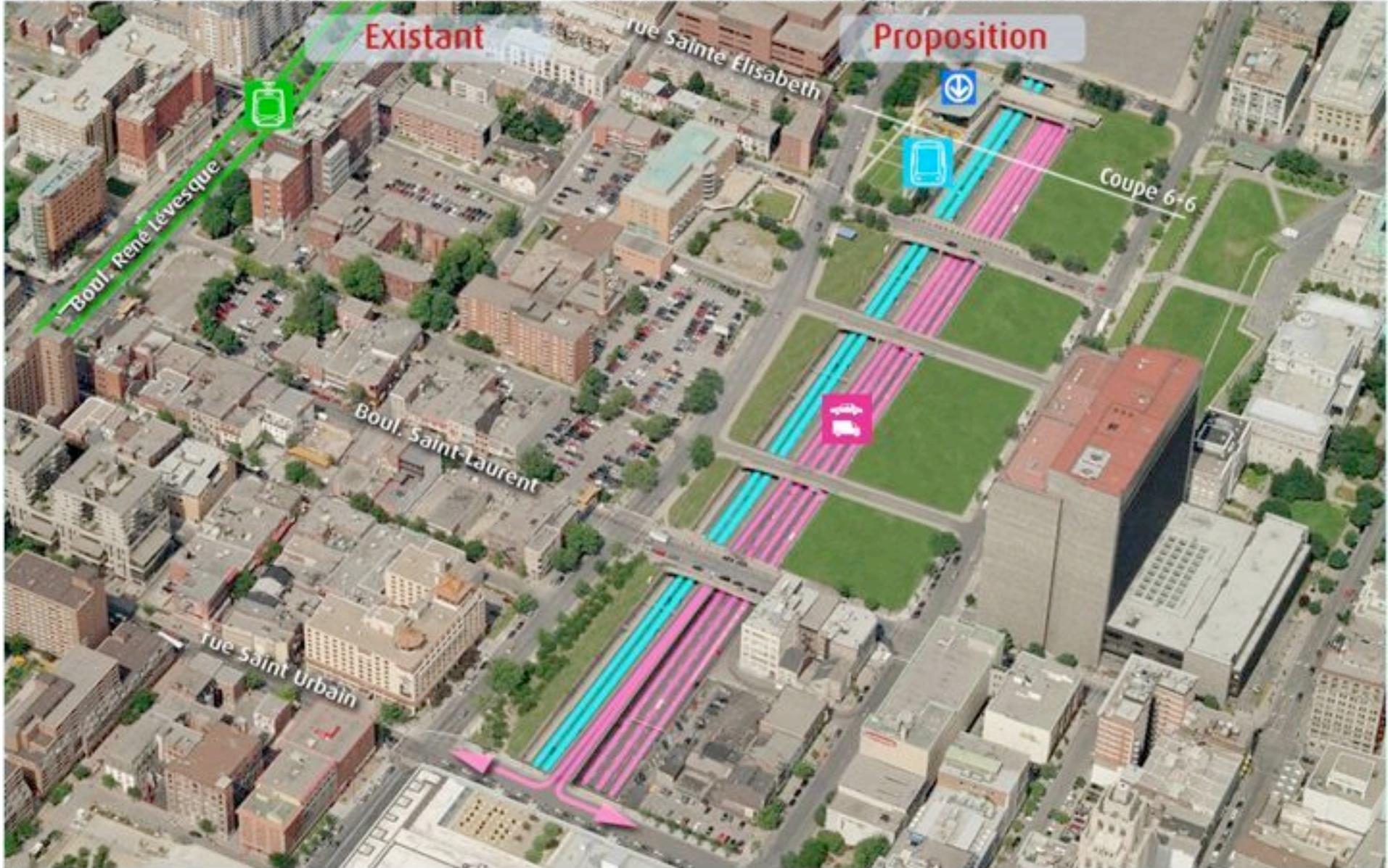
14,50 m



Configuration actuelle à l'Est de la rue Saint-Urbain : **Bretelles à démanteler**



Configuration proposée : Sortie Saint-Urbain vers le centre-ville en remplacement de la sortie Université (Mansfield)

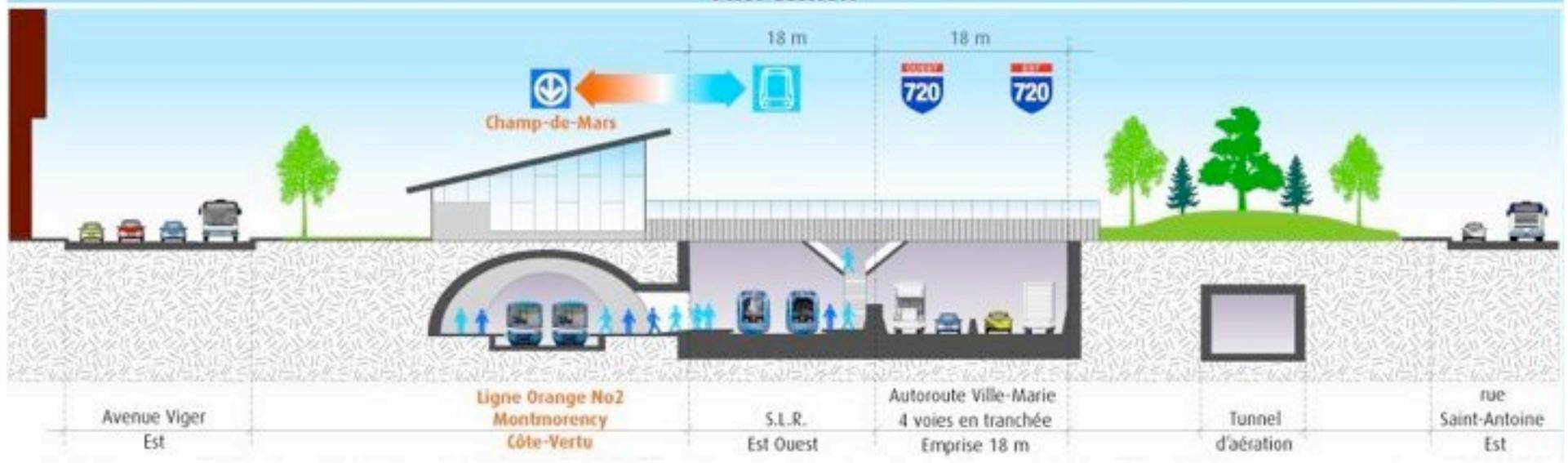


Coupe 6-6 : rue Sainte-Élisabeth

CONDITIONS EXISTANTES



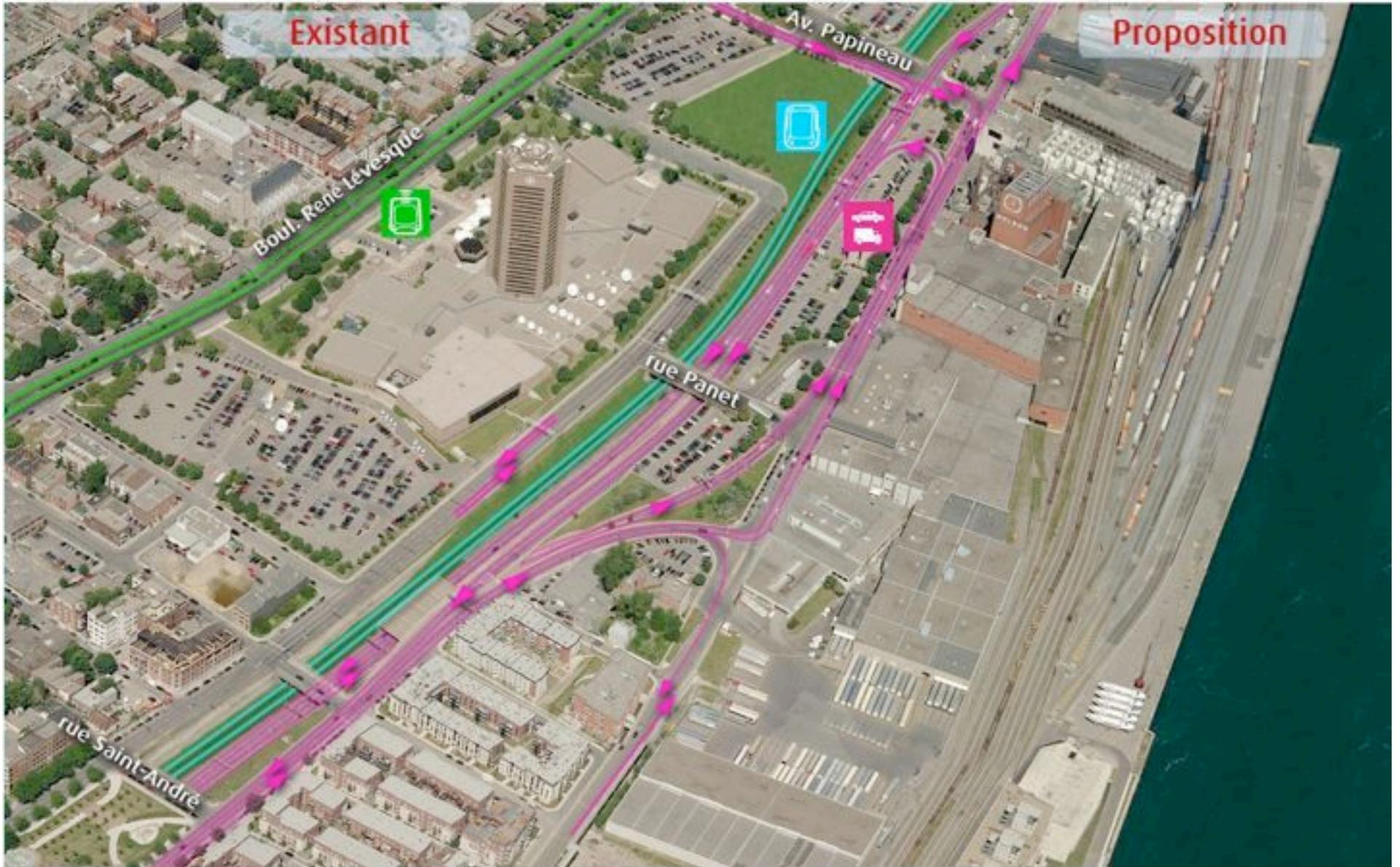
PROPOSITION



Configuration actuelle à l'Est de la rue Saint-André : **Bretelle à démanteler**



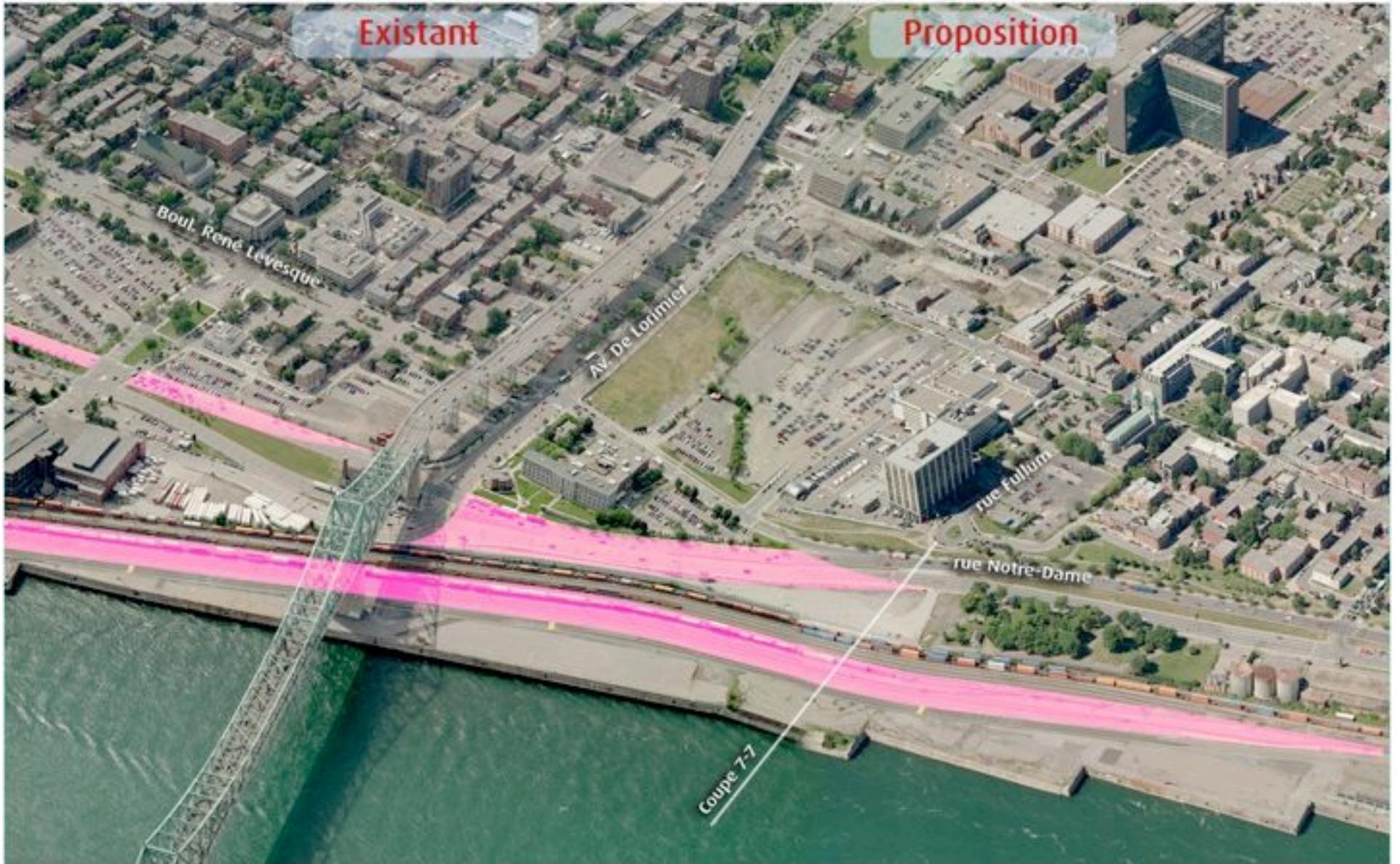
Configuration proposée : FIN des voies express et raccordement au réseau artériel



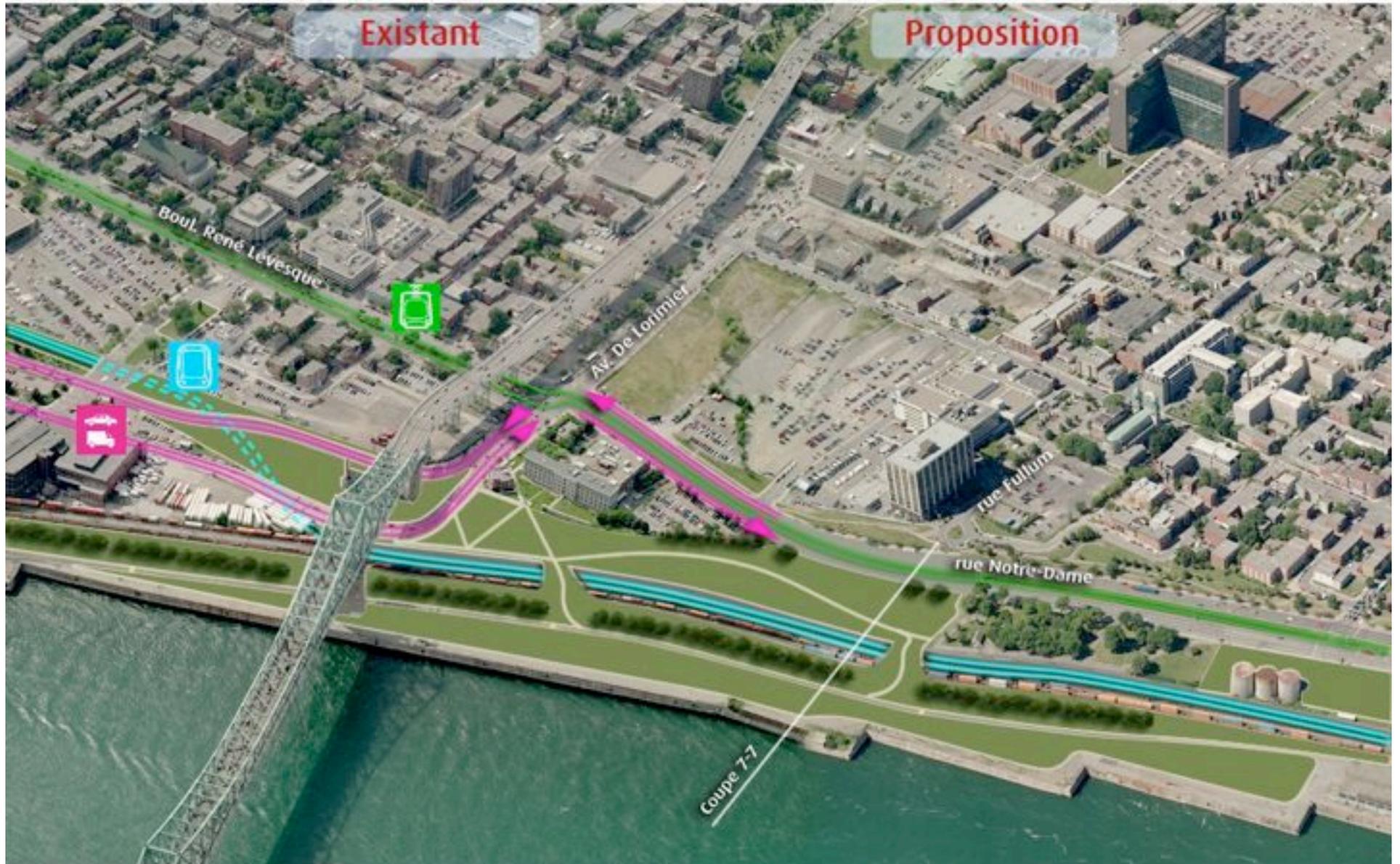
Configuration actuelle à l'Est de la rue Papineau : zones à réhabiliter

Existant

Proposition

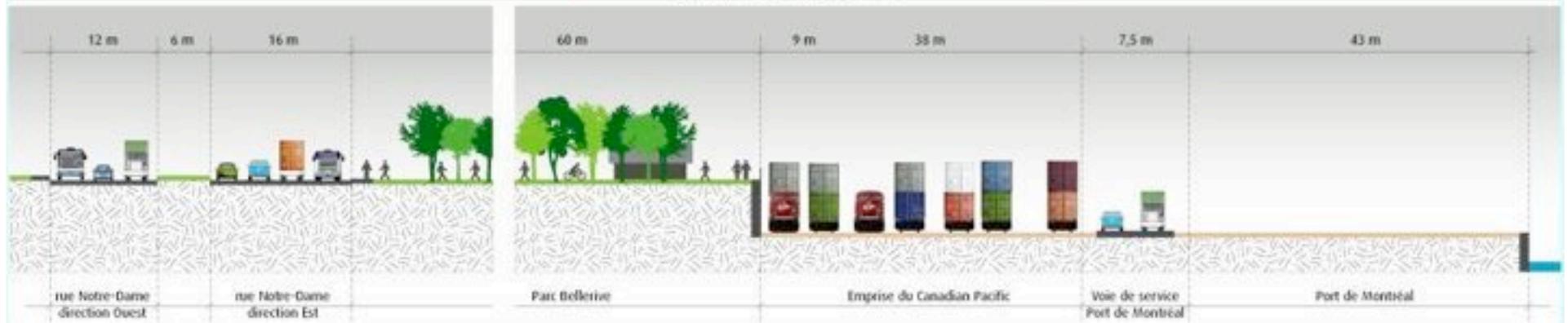


Configuration proposée : FIN des voies express et ouverture sur le fleuve

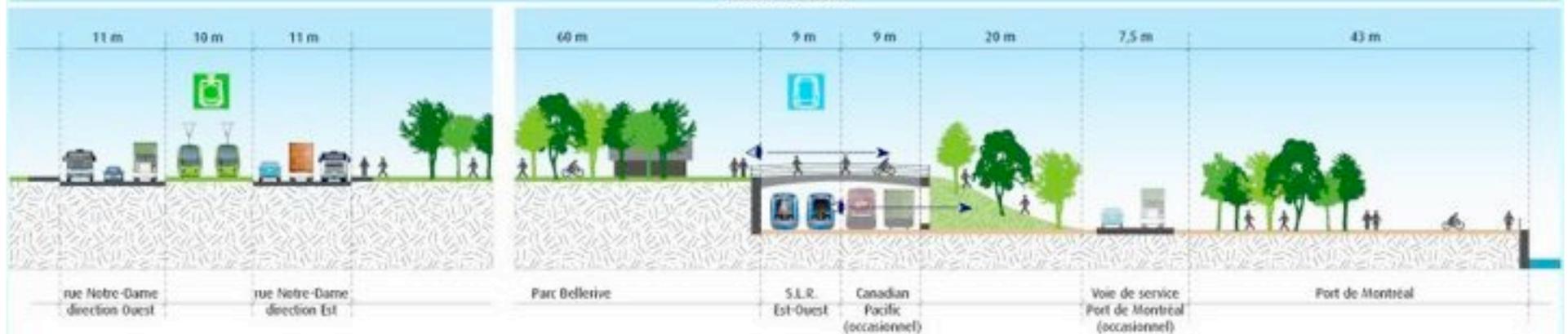


Coupe 7-7 : "Front de mer" rue Fullum

CONDITIONS EXISTANTES



PROPOSITION



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: grub@rma-urba.com
WEB: <http://www.rma-urba.com>

