

TURCOT



version préliminaire

6 février 2011



INTRODUCTION

La loi sur le développement durable, les mesures, la définition et les principes ainsi que le décret 890-2010 ont servi de références pour l'analyse critique présentée dans les pages qui suivent.

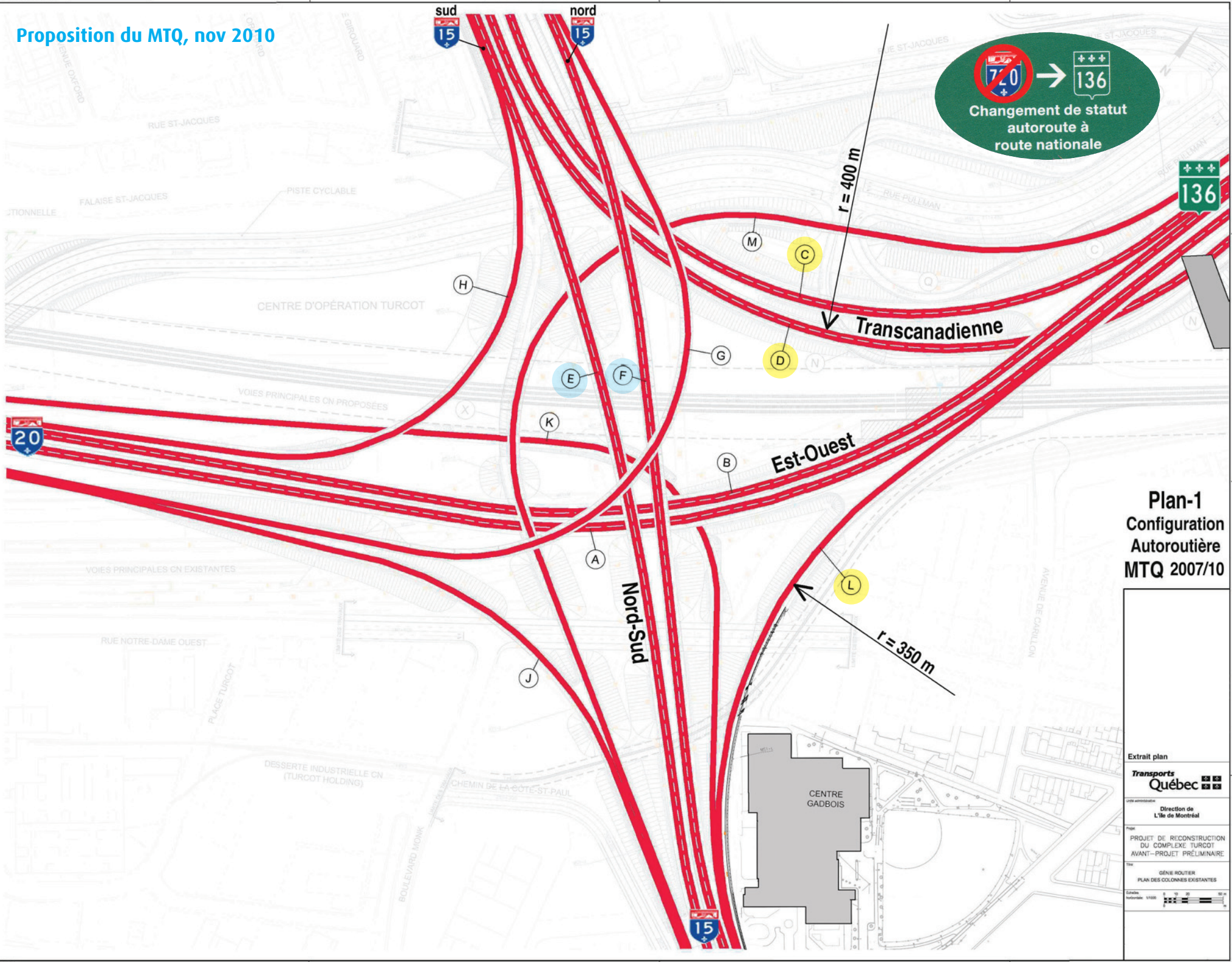
Pour chaque situation analysée, le GRUHM propose un scénario de bonification applicable au projet du ministère et respectueux des normes en vigueur et des principes énoncés dans la loi sur le développement durable.

Le projet de réfection de l'échangeur Turcot doit être l'occasion d'une réflexion ayant pour sujet le déplacement des personnes et des marchandises. Dans une perspective à long terme, les travaux à entreprendre doivent répondre aux besoins actuels ainsi qu'à ceux des générations à venir, quelles que soient les conditions auxquelles elles auront à faire face : économiques (prix du pétrole et/ou des aliments) climatique (température et cataclysmes) ou sociales (misère économique et culturelle).

Plutôt que de reproduire un modèle dépassé, il serait plus avisé de doter Montréal d'un réseau de transport en commun propre rapide et efficace afin que la communauté urbaine et sa proche banlieue puissent évoluer vers un développement plus harmonieux.

Le 15 décembre 2010, sur l'initiative du maire, M Benoît Dorais, nous avons reçu mandat de l'arrondissement du Sud-Ouest de la Ville de Montréal, ayant place d'affaires au 815, rue Belair 1er étage. Le 26 janvier 2011, le mandat a été émis par M. Érick Santana directeur d'arrondissement, afin de produire une analyse des différents aspects du projet révisé de réfection de l'échangeur Turcot.

Pierre Brisset Architecte
Directeur du Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve



Plan-1
Configuration
Autoroutière
MTQ 2007/10

Extrait plan
Transports Québec
Direction de
L'Île de Montréal
Page
PROJET DE RECONSTRUCTION
DU COMPLEXE TURCOT
AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE
Titre
GÉNIE ROUTIER
PLAN DES COLONNES EXISTANTES
Échelle
1:1000

I. NORMES APPLICABLES POUR L'AUTOROUTE VILLE-MARIE

A. PROPOSITION DU MTQ, NOV 2010

1. Nombre de voies et volume du trafic

Dans la présentation du 9 novembre 2010, le ministère a présenté une version de l'autoroute Ville-Marie munie de dix voies et avec un achalandage prévu de 200k v/pj v/s 165k v/pj actuellement. (Volume stable depuis 10 ans / voir le tableau : Volume du trafic, chapitre 2). Source : documents du ministère rendus publics à l'occasion des audiences du BAPE. [PR3.2_annexeC partie 4 p.14].

2. Conséquences de la déclassification de A-720 à RN-136 :

C'est le choix du ministre Hamad et du gouvernement en place de convertir l'autoroute Ville-Marie en route nationale. Le MTQ doit appliquer les normes et les conventions qui régissent ce type de route et réduire la chaussée à 4 voies (deux voies par direction) conformément à la volonté de rétrogradation. Cette décision implique une réduction de l'achalandage à 75k v/pj pour ce tronçon conformément aux normes et aux conventions de conception routière décrites dans le document : Tome I de Transport Québec (MTQ). (document en annexe).

D'ailleurs l'augmentation du trafic risque d'augmenter la fréquence et le nombre des encombrements sur les axes déjà saturés et sans possibilité d'expansion (A-15 Décarie / A-20)

Documents d'appui : normes : Norme_MTQ_1-1-1a8_2005-06-15.pdf

3. Conformité aux normes : problèmes identifiés

3.1 - Rappel historique : la route transcanadienne sur le territoire de l'île de Montréal.

En 1964, les trois paliers de gouvernement se sont mis d'accord sur le fait que l'autoroute métropolitaine entre Décarie et l'autoroute 25 (Pont tunnel Hippolyte Lafontaine) n'était pas conforme aux normes requises pour la Transcanadienne. Un nouveau tracé a donc été décidé via Décarie et la future autoroute Est-Ouest devenue par la suite l'autoroute Ville-Marie.

L'échangeur Turcot a donc été conçu en fonction des normes de la transcanadienne, d'où résulte la grande courbe à caractère autoroutier entre Décarie et l'autoroute Ville-Marie. La transcanadienne ne traverse plus le centre-ville, suite au moratoire sur les autoroutes en 1976-77. Cette configuration n'est plus requise. Il s'agit maintenant d'un croisement d'axes conventionnels.

3.2 - Raccordement entre une autoroute et une artère urbaine

Le Plan 1 montre les tracés retenus par le MTQ pour les bretelles **C** et **D** (transcanadienne) qui avec un rayon de 400 mètres, une caractéristique strictement autoroutière, ne respecte pas les normes d'intégration des autoroutes ou raccordement d'autoroutes en milieu urbain. Cette situation se répète avec, la bretelle **L** avec un rayon de 350 mètres devant le centre Gadbois (voir condition 6 du décret, en page suivante).

3.3 - Sorties à droite

Pour l'autoroute 15, le MTQ doit respecter les normes en vigueur et les engagements répétés à maintes reprises à l'occasion des audiences publiques du BAPE :

“Toutes nouvelles constructions d'autoroutes majeures doivent garantir les manoeuvres d'accès ou sorties à droite de la chaussée”.

Il est inconcevable, que dans un projet de cette envergure (3 \$ milliards), cette exigence de mouvements par la droite (sécurité routière) ne peut être respectée sur un axe national tel que l'autoroute 15.

Pour cette raison le GRUHM propose que les voies **E** et **F** soient recentrées dans le centre de l'autoroute 15.

[Décret 890-2010]

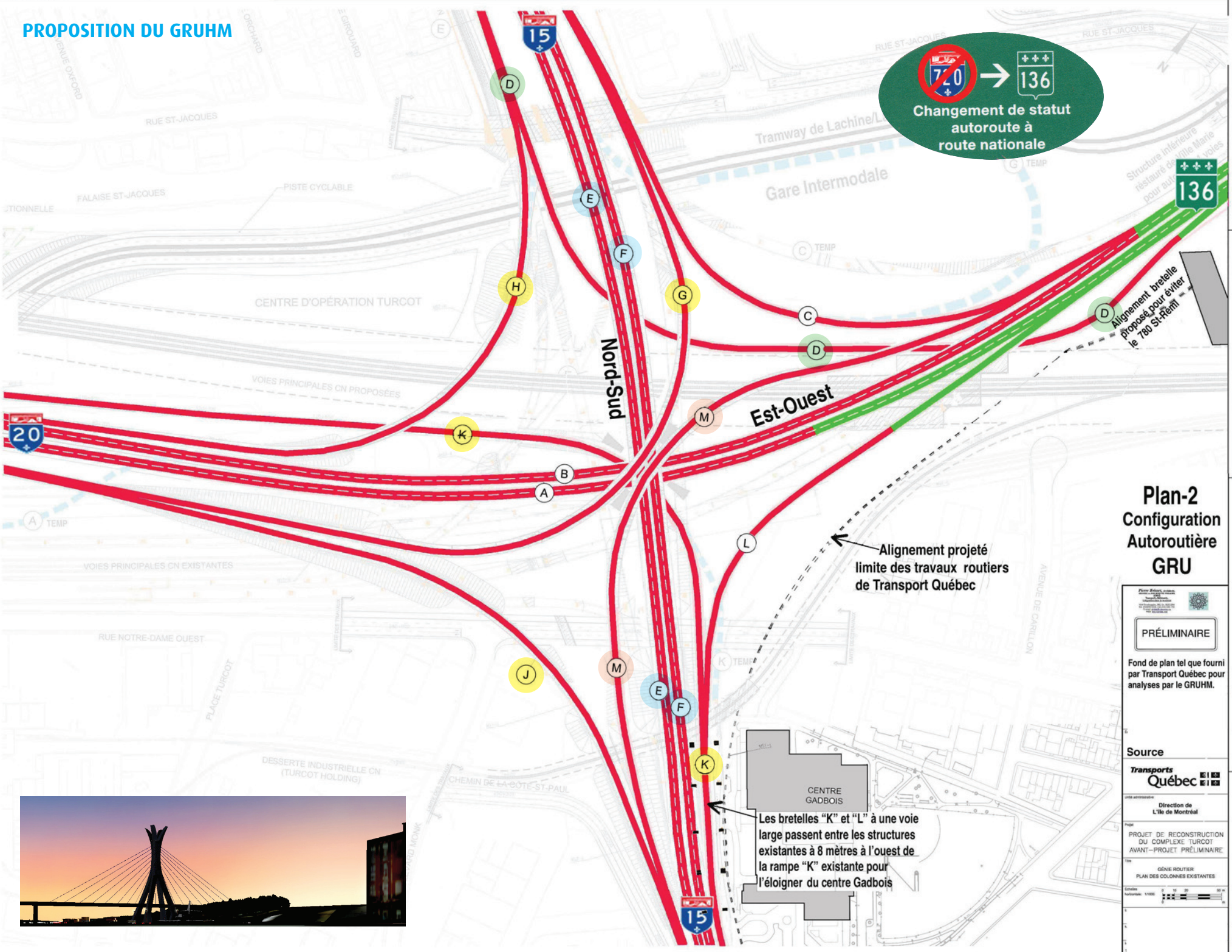
• CONDITION 2 : CONSULTATION DES PARTENAIRES CONCERNÉS

Le ministre des Transports doit poursuivre les échanges avec les partenaires concernés sur les éléments suivants:

- La révision de la géométrie du cadran nord-est de l'échangeur Turcot;
- L'optimisation et le suivi des mesures de sécurité;
- Les mesures de transport collectif temporaires et permanentes supplémentaires et l'aménagement des pistes multifonctionnelles et leur raccordement aux réseaux existants et projetés;

PROPOSITION DU GRUHM


**Changement de statut
 autoroute à
 route nationale**



Plan-2 Configuration Autoroutière GRU

PRÉLIMINAIRE

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

Source

Transports Québec

Direction de L'Île de Montréal

PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE

GÉNIE ROUTIER
 PLAN DES COLONNES EXISTANTES



B PROPOSITION DU GRUHM

1. Un tracé cruciforme pour l'échangeur Turcot

L'autoroute Ville-Marie (RN-136 - en vert) est une route nationale en milieu urbain dont l'achalandage maximum serait de 75k vpj.

La moitié de la structure est conservée pour la circulation, l'autre est recyclée pour accueillir les réseaux de transport en commun électrifiés qui assurent le transfert modal (navetteurs).

- Respecte les normes en vigueur et conforme au décret 890-2010.
- Avec les six paires de bretelles requises pour permettre des mouvements dans toutes les directions.
- Exclut tout autres mouvements sur le réseau local.
- Respecte la norme des sorties à droite et se raccorde plus naturellement à la structure inférieure existante de l'autoroute Ville-Marie.
- Les raccordements entre la route nationale 136 (Ex.A-720) et le réseau supérieur (A-15 A-20) ont été normalisés selon les normes applicables au raccordement entre une autoroute et une route nationale en milieu urbain.

Toutes les démolitions ou les intrusions dans les quartiers hors emprise sont évitées.

2. Raccordements

- Les raccordements de l'autoroute 20 de l'ouest vers Décarie Nord, les bretelles **G** et **H** et les bretelles **J** et **K** vers le Sud en direction du pont Champlain, passent toutes par les raccordements prévus par le MTQ.
- Les deux directions de l'autoroute 15 (**E** et **F**) sont côte à côte pour maintenir les sorties à droite sur ce tronçon, les bretelles sont plus resserrées et les points de raccordement correspondent à des structures existantes (Partie Est de l'échangeur).
- La bretelle **M** est relocalisée afin de concentrer les croisements au centre de la croix formée par la 15 et la 20 (Cruciforme).
- La nouvelle bretelle **D** en provenance de Décarie et en direction de Ville-Marie / (RN-136) passe bien entre l'édifice du 780 Saint-Rémi et l'autoroute évitant ainsi la démolition du bâtiment.

3. Relocalisation des voies du CN

Dans la partie Ouest de l'échangeur, le tracé respecte le plan du MTQ avec les lignes du CN contre la falaise.

Toutefois le tracé cruciforme proposé pour l'échangeur est aussi applicable avec les lignes du CN dans leurs positions actuelles, incluant les voies additionnelles réclamées par la compagnie ferroviaire.

[Aucun accord n'est immuable lorsque des économies (3/4 milliard) sont possibles sans préjudices pour les parties.]

4. Un ouvrage remarquable et distinctif

Selon ce tracé il est possible de suspendre les voies principales au moyen d'une tour haubanée qui peut être construite avant d'entamer la démolition des structures en place.

Après la construction, les empreintes au sol minimum de cette solution laissent plus de flexibilité pour la continuité du tissu urbain.

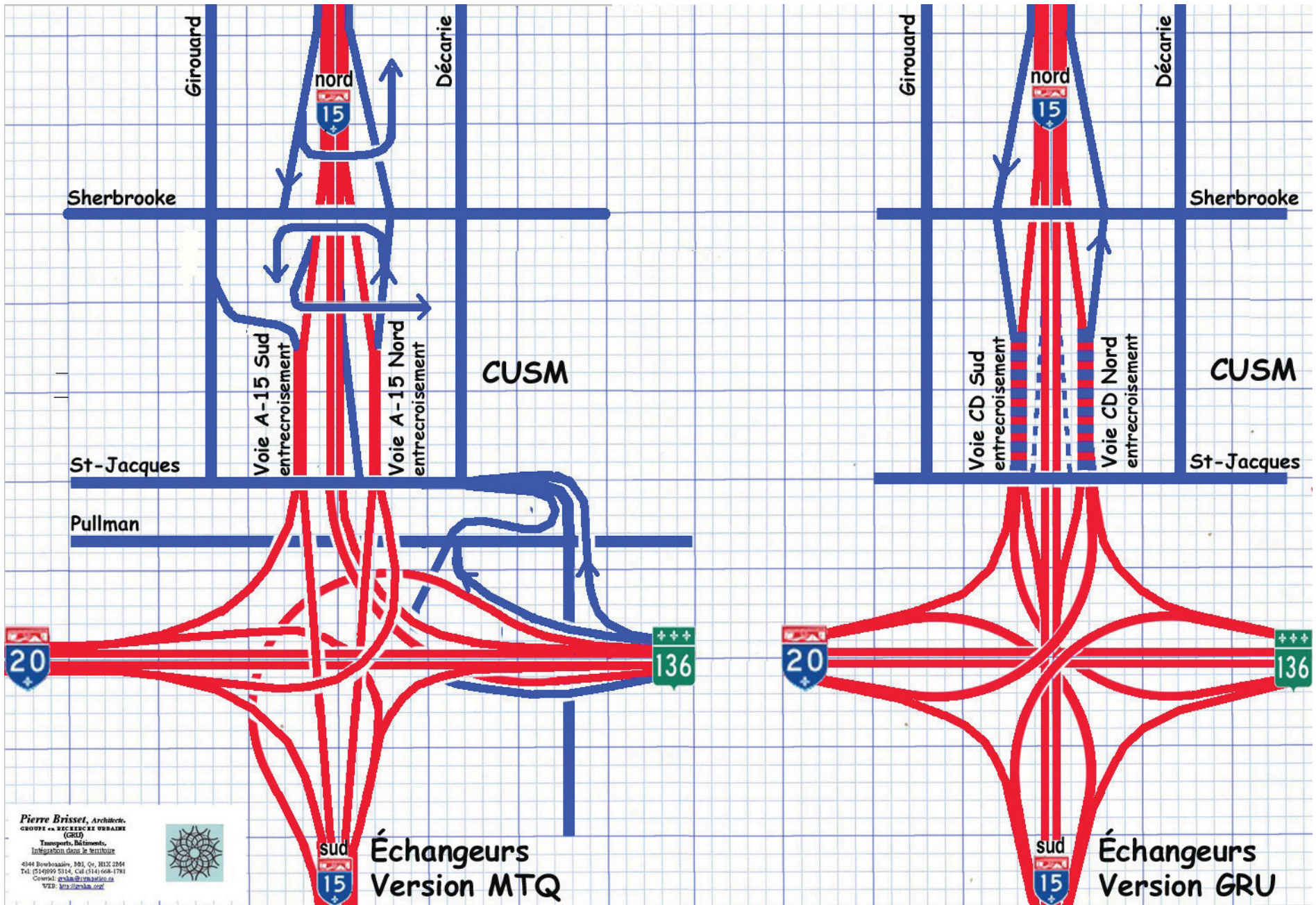
Le centre de l'échangeur n'est plus un non-lieu mais un espace public à vocation ludique et touristique qui rattache l'extrémité ouest du quartier Saint-Henri aux développements à venir dans la cour Turcot et au parc de la falaise.

[Décret 890-2010]

CONDITION 6 : INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE À PROXIMITÉ DU CENTRE GADBOIS

Le ministre des Transports doit déposer, au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une proposition d'optimisation du concept d'aménagement de l'infrastructure routière à proximité du centre Gadbois afin d'améliorer l'interface entre les infrastructures autoroutières et ce centre.

Intégration urbaine et tracé géométrique



Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE
(GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4344 Boulevard, 191, Or, H1X 2M4
Tel: (514) 999-5314, Cell: (514) 668-1781
Courriel: grub@brisset.ca
WEB: <http://brisset.org/>



Échangeurs
Version MTQ

Échangeurs
Version GRU

C. Intégration urbaine et tracé géométrique

Le tracé géométrique plus concentré des voies de l'échangeur permet de dégager une quantité non négligeable de terrains pouvant être utilisés pour consolider la trame urbaine existante, installer des nouveaux services, de nouvelles fonctions et des habitations avec pour objectifs le développement économique et social créateur d'une richesse locale.

Méthode

- Éliminer les entrées et les sorties inappropriées dans les quartiers résidentiels de la périphérie immédiate.
- Appliquer rigoureusement la hiérarchie des réseaux normalisés: raccorder les autoroutes aux artères principales et non aux rues résidentielles des quartiers. (**"Normes Ouvrages routiers" TOME I - CONCEPTION ROUTIÈRE**)
- Optimiser les raccordements, réduit le nombre de bretelles superflues et donne un réseau simplifié plus facile à comprendre pour les utilisateurs et les visiteurs (touristes étrangers et Québécois).

L'ensemble de ces décisions vise essentiellement à réduire au maximum le nombre des navetteurs de Ville-Marie afin de laisser la place aux véhicules dont la circulation est essentielle pour l'activité économique de la métropole.

Ce qui comprend : le camionnage ainsi que tous les véhicules commerciaux ou privés qui circulent pour des raisons professionnelles.

A titre indicatif, une réduction de 80K vpj sur Ville-Marie à pour conséquence une réduction du trafic sur Décarie de 35k vpj (déjà saturée à la hauteur de Plamondon : 185k vpj) et de 45K vpj. sur l'autoroute 20.

La Chambre de commerce de Montréal a récemment publié un rapport intitulé : **"LE TRANSPORT EN COMMUN au coeur du développement économique de Montréal"**. Voici quelques extraits du texte d'introduction de M Michel Leblanc, Président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

"Chaque jour, on compte plus de huit millions de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal ! Ce chiffre, déjà énorme, est appelé à continuer de croître au fil de la croissance économique et démographique de la métropole. Une telle frénésie n'est pas négative. Elle témoigne d'une ville dynamique, qui se développe et qui s'enrichit. Cependant, elle s'accompagne inévitablement d'effets secondaires désagréables, qui deviennent contre-productifs et qui, si rien n'est fait, menacent notre qualité de vie et l'équilibre de notre société.

Le premier effet négatif, celui dont on parle de plus en plus, est une congestion accrue, paralysante et débilitante."--

-- "Bref, ce gaspillage de temps rend notre société moins productive et se traduit inévitablement par une perte économique considérable." --

--"Aucune métropole sur la planète ne peut espérer résoudre le défi que posent des millions de déplacements quotidiens en ne développant que son système de transport routier. La vraie solution passe par un déploiement éclairé et systématique du dispositif de transport en commun et par une augmentation de la part modale du transport en commun. Le transport en commun diminue à la fois la congestion routière, les temps de déplacement des travailleurs et des marchandises, les accidents de la route et la pollution."--

--"**Ce ne sont donc pas seulement les usagers qui bénéficient des investissements en transport en commun, mais bien l'ensemble de la société.** Aux yeux de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le transport en commun est une assise vitale à notre prospérité."--

--"Elle établit les bases d'un argumentaire solide en faveur d'investissements massifs dans le réseau de transport."



NORME

Autorité pour publication par :
Sous-ministre adjointe
Direction générale des
infrastructures et des technologies

1.1 Introduction

Le ministère des Transports a élaboré un système de classification des routes qui se veut à la base de la gestion courante du réseau dont il a la responsabilité, soit la classification fonctionnelle.

1.2 Objectifs de la classification fonctionnelle

Le premier objectif de la classification fonctionnelle est de constituer un outil de gestion et de planification qui facilitera l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de transport. C'est en se basant sur la fonction d'une route que l'on a divisé le réseau routier en classes distinctes regroupant des routes aux caractéristiques fonctionnelles identiques.

Ce système ne remet cependant pas en cause l'existence d'autres outils de gestion qui peuvent être complémentaires.

En plus, cette classification des routes permet d'uniformiser et de rationaliser les interventions à faire sur le réseau (construction, entretien, etc.) en tenant compte de la

classe de la route, donc de l'importance de celle-ci dans l'ensemble du réseau routier.

1.3 La classification fonctionnelle

La classification fonctionnelle est une hiérarchisation des routes à partir de leurs fonctions respectives établie d'après des critères démographiques et socio-économiques. Elle rejoint ainsi les systèmes de classification routière des autres provinces canadiennes et des États-Unis.

À l'exception du réseau autoroutier pour lequel la conception est l'élément le plus important, c'est toujours la fonction de la route qui détermine sa classe. D'autres facteurs, tels le débit ou le type de circulation, peuvent contribuer à caractériser davantage une classe de route sans toutefois la déterminer. Le volume de circulation ou la qualité d'une route peuvent également être utilisés comme critères dans le choix des axes routiers privilégiés.

Le tableau 1.3-1 résume le cadre de classification pour l'ensemble du réseau routier

Tableau 1.3-1
Classification fonctionnelle du réseau routier

CADRE DE CLASSIFICATION	CONTENU
Le réseau autoroutier	Regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières
Le réseau national	Rassemble essentiellement les routes interrégionales et celles qui relient entre elles les agglomérations principales (généralement plus de 25 000 habitants)
Le réseau régional	Fait le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5000 à 25 000 habitants) et entre celles-ci et les agglomérations principales
Le réseau collecteur	Relie les petites agglomérations (moins de 5000 habitants) à celles qui sont plus importantes
Le réseau local	Permet de relier les petites agglomérations entre elles et d'accéder aux propriétés
Le réseau d'accès aux ressources	Mène à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des chantiers hydroélectriques ou à des zones de récréation et de conservation de compétence gouvernementale

Contenu normatif

NORME

Autorité pour publication par :
Sous-ministre adjointe
Direction générale des
infrastructures et des technologies

en précisant les principales fonctions pour chacune des grandes classes.

La majorité des chemins d'accès aux ressources sont sous la responsabilité d'organismes ou de ministères autres que celui des Transports. Pour cette raison, seuls les chemins d'accès gérés par le Ministère ont fait l'objet d'une classification.

1.3.1 Règles de sélection

La seule application du cadre de classification ne suffit pas toujours à classer le réseau routier. En effet, plusieurs routes peuvent remplir la fonction désignée, et il faut choisir entre elles afin d'éviter une surévaluation de la classe de certaines routes. Ainsi ont été établies des règles de sélection qui s'appliquent dans des situations bien précises; on trouve ici les plus utilisées.

A. Lorsque des routes ont pour fonction de relier entre elles deux agglomérations urbaines ou encore une agglomération urbaine à un centre rural, la règle établie vise à privilégier, sauf exception, un seul axe routier. Cet axe sera choisi en fonction des critères de circulation, de confort et de peuplement.

- Dans le cas d'une liaison entre deux agglomérations urbaines principales, la route sera régionale.
- Dans le cas d'une liaison entre une agglomération urbaine principale et une agglomération urbaine secondaire, la route sera collectrice.
- Enfin, dans le cas d'une liaison entre une agglomération urbaine et un centre rural, la route sera généralement de classe locale.

B. Lorsqu'une autoroute est construite en parallèle à une route existante, un transfert de fonction s'effectue au profit de l'autoroute. L'ancienne route est alors reclassée selon sa ou ses fonctions réelles.

C. Lorsqu'une déviation routière est construite afin d'éviter des zones urbanisées, un transfert de fonction s'effectue au profit de la déviation. L'ancienne route est alors reclassée dans le réseau local.

D. Les fonctions consistant à donner accès à des équipements ou infrastructures spécifiques (stations touristiques, parcs, aéroports, ports) s'appliquent à l'accès principal seulement.

Pour aider à la compréhension de la classification fonctionnelle, on peut se référer aux figures 1.3-1 et 1.3-2.

1.4 Caractéristiques des classes

La première étape d'une étude de planification, de conception ou d'administration routière consiste à désigner la classe à laquelle appartient la route : autoroute, route nationale, régionale, collectrice ou locale. Pour ce faire, il faut étudier les caractéristiques de la circulation. Dans cette section sont décrites les caractéristiques importantes des différentes classes et leurs rapports entre elles.

1.4.1 Circulation et accès

Toute route remplit l'un ou l'autre ou encore les deux rôles essentiels : circulation et accès. Les autoroutes et les routes nationales sont conçues pour la circulation de transit. Les routes locales sont utilisées presque exclusivement pour l'accès aux propriétés adjacentes. Les routes collectrices et régionales assument ces deux rôles à des degrés différents.

1.4.2 Débit

Habituellement, de forts débits de circulation se trouvent sur les autoroutes, les routes nationales et régionales, et de plus faibles débits sur les routes collectrices et locales. Cependant, la gamme des débits de circulation pour chaque classe de route est étendue et peut chevaucher les débits correspondant à d'autres classes.

Contenu normatif

DÉBITS ROUTES NATIONALES



ANNEXE DU CHAPITRE
Normes ministère des transports.
Norme_MTQ_1-1-1a8_2005-06-15 / 4 pages

Guide canadien de conception géométrique des routes

Partie 1

Septembre 1999

La classification des routes
Chapitre 1.3

NORME

Autorité pour publication par :
Sous-ministre adjointe
Direction générale des
infrastructures et des technologies

1.5 Description des classes

Cette section décrit les caractéristiques principales des différentes classes de routes.

Tableau 1.5-1
Autoroutes en milieu rural et urbain

CARACTÉRISTIQUES	RURAL	URBAIN
Circulation	Mobilité optimale	Mobilité optimale
Accès aux propriétés	Aucun	Aucun
Débit de circulation	> 8000 véhicules par jour	> 20 000 véhicules par jour
Écoulement de la circulation	Ininterrompu, étagement	Ininterrompu, étagement
Vitesse de base	100 à 120 km/h	80 à 110 km/h
Vitesse de marche moyenne (écoulement ininterrompu)	80 à 110 km/h	70 à 100 km/h
Types de véhicules	Tout type, jusqu'à 20 % de camions	Tout type, jusqu'à 20 % de camions
Raccordements habituels	Autoroutes, routes nationales et régionales	Autoroutes, routes nationales, régionales et artères urbaines ¹⁾

1. Les artères urbaines sont des routes non classées par le Ministère et appartenant aux municipalités mais dont l'importance a un impact direct sur tout développement du réseau. En règle générale, les caractéristiques d'une artère urbaine sont les mêmes que celles d'une route nationale.

NORME

Autorité pour publication par :
Sous-ministre adjointe
Direction générale des
infrastructures et des technologies

Tableau 1.5-2
Routes nationales en milieu rural et urbain

CARACTÉRISTIQUES	RURAL	URBAIN
Circulation	Mouvements de circulation prioritaires	Mouvements de circulation prioritaires
Accès aux propriétés	Nouveau corridor : aucun accès Route existante : accès limités dans le but de protéger la vocation première de circulation	Nouveau corridor : aucun accès Route existante : accès limités dans le but de protéger la vocation première de circulation
Débit de circulation	500 à 15 000 véhicules par jour	5000 à 50 000 véhicules par jour
Écoulement de la circulation	Ininterrompu, sauf aux feux de circulation	Ininterrompu, sauf aux feux de circulation
Vitesse de base	80 à 110 km/h	80 à 110 km/h
Vitesse de marche moyenne (écoulement ininterrompu)	60 à 100 km/h	50 à 70 km/h
Types de véhicules	Tout type, jusqu'à 20 % de camions	Tout type, jusqu'à 20 % de camions
Raccordements habituels	Autoroutes, routes nationales, régionales et collectrices	Autoroutes, routes nationales, régionales collectrices et artères urbaines ¹⁾

1. Les artères urbaines sont des routes non classées par le Ministère et appartenant aux municipalités mais dont l'importance a un impact direct sur tout développement du réseau. En règle générale, les caractéristiques d'une artère urbaine sont les mêmes que celles d'une route nationale.

D. DÉBITS ROUTES NATIONALES



“Normes Ouvrages routiers”

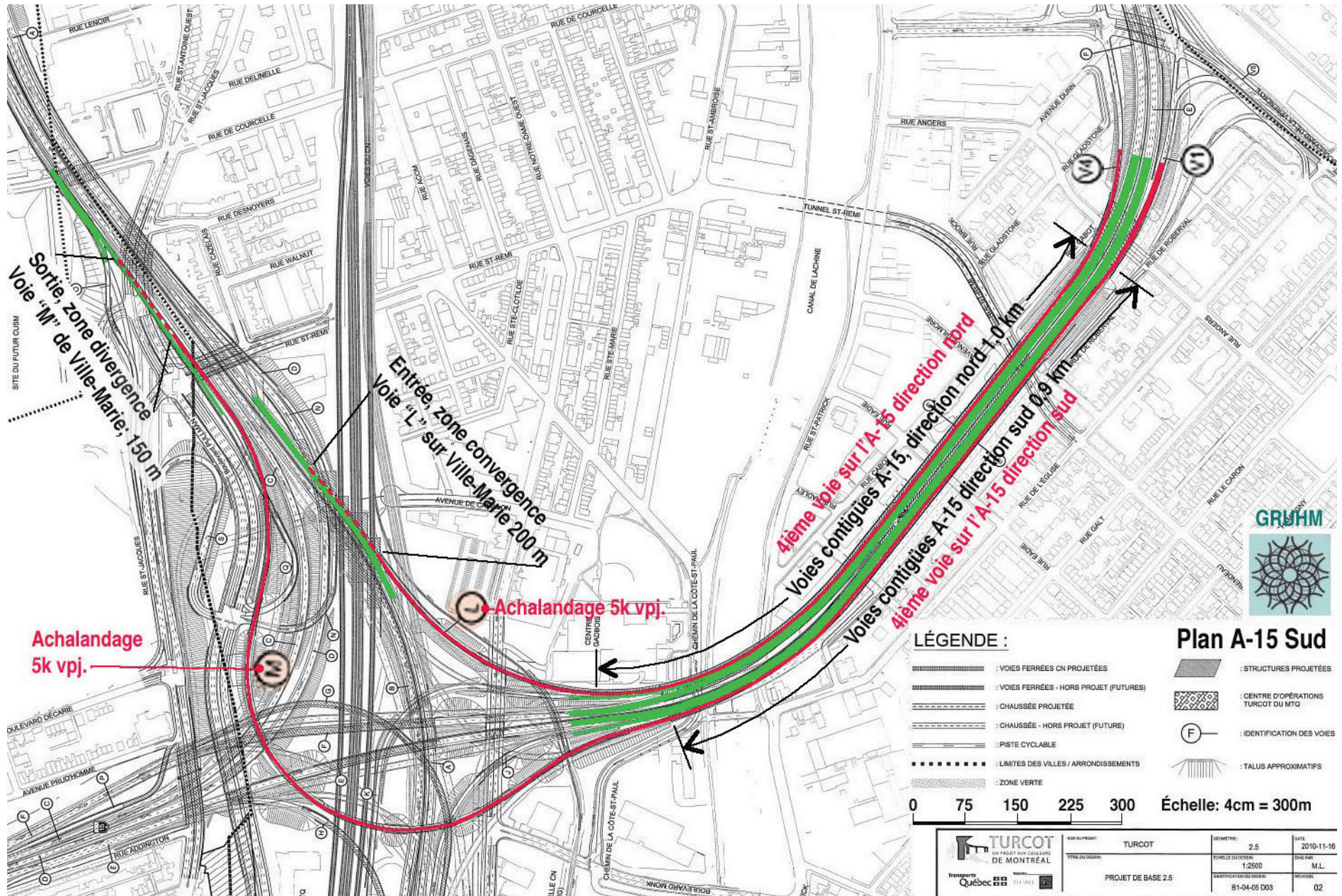
TOME I - CONCEPTION ROUTIÈRE

disponible à Publications du Québec

Exemples de routes nationales avec des caractéristiques autoroutières en milieu urbain sans servitudes (les plus achalandées).
Débits exprimés en véhicules par jour (vpj.)

Axe	Nombre de voies	Débit
R-138 , Ville Lasalle menant au pont Mercier,	4	60 000 vpj.
R-134 , Boul Taschereau à Longueuil en s'approchant du pont Jacques Cartier,	6	73 000 vpj.
R-116 , Boul Sir Wilfrid Laurier entre Longueuil (Boul Taschereau) et St Bruno (A-30)	6	61 000 vpj.
R-132 dans Candiac qui devait être l'autoroute 30 -	6	60 000 vpj.
R-132 dans Boucherville vers Varennes.	4	48 000 vpj.
R-136 , Boul Champlain à Québec.	4	49 000 vpj.
R-136 , Montréal / Westmount HORS NORMES	10	200 000 vpj.

L'AUTOROUTE 15 DANS CÔTE-SAINT-PAUL



II L'AUTOROUTE 15 DANS CÔTE-SAINT-PAUL

A. PROBLÉMATIQUE

Comment intégrer l'axe autoroutier aux quartiers limitrophes ? ou est-il possible d'améliorer les conditions existantes ?

1 - Volumes de circulation Autoroute 15 :

L'achalandage ne justifie pas de voies supplémentaires

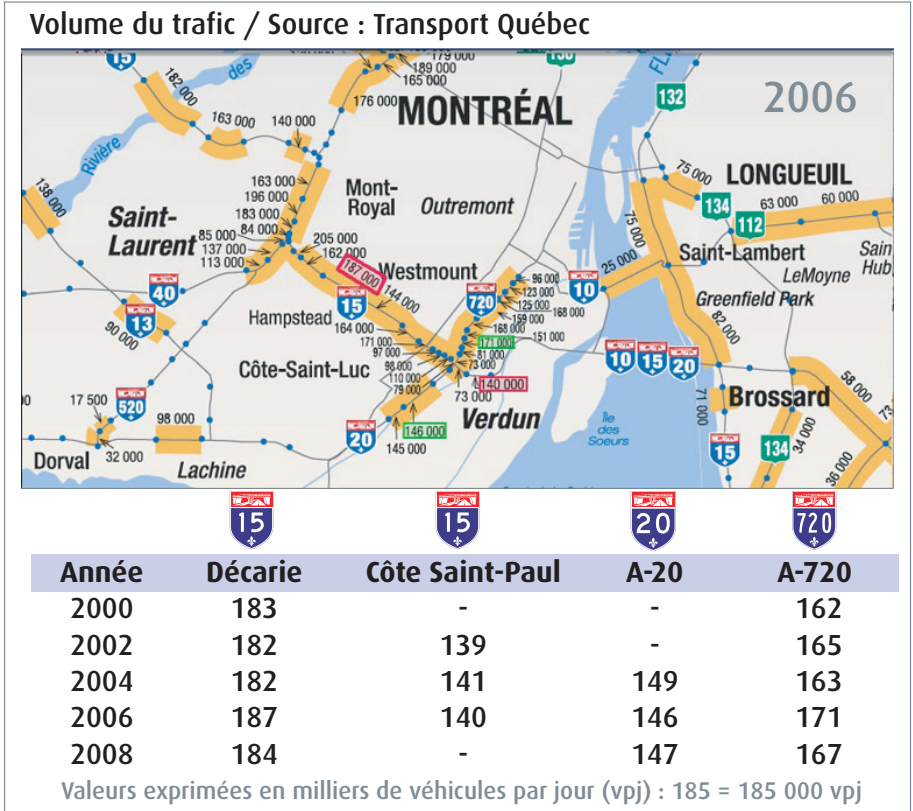
L'achalandage des bretelles **L** et **M** de 5k vvpj ne justifie pas l'ajout d'une voie supplémentaire par direction sur le segment Côte-Saint-Paul de l'autoroute 15. Cet ajout de voies augmenterait la largeur de la chaussée de 35 m. à 45 m. Pour comparer la fréquentation, les autres bretelles de raccordements dans l'échangeur accommodent de 15k à 25k vvpj.

Ce tronçon de l'échangeur est alimenté par les bretelles **L** et **M** qui en direction du centre-ville convergent / divergent sur les voies existante de Ville-Marie sur une distance de 200 mètres. La bretelle **M** en direction Sud devrait converger et la bretelle **L** diverger de la voie existante plutôt que de devenir des voies additionnelles.

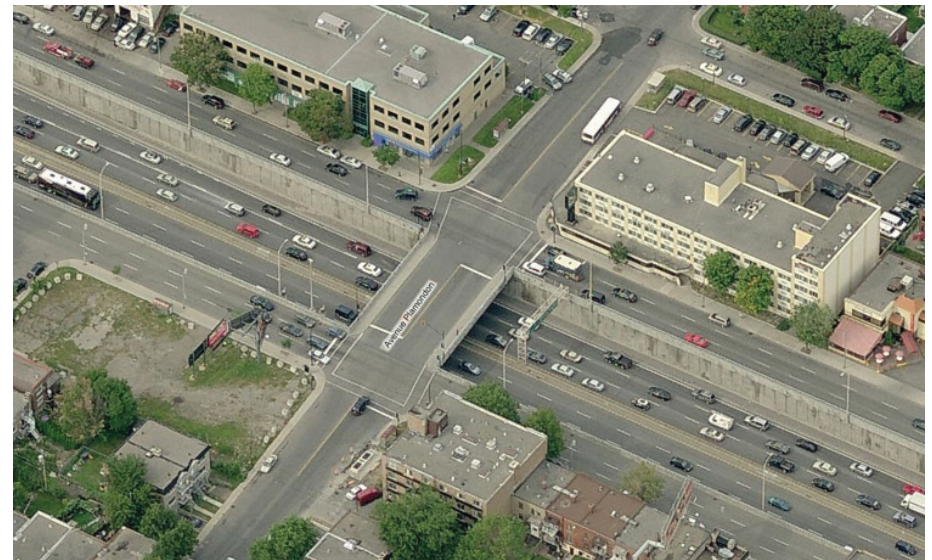
Les distances de convergence divergence sont similaires à celles que l'on retrouve sur cette même autoroute, quelques kilomètres plus loin à la hauteur de la rue Plamondon entre les échangeurs Jean-Talon et Queen-Marie. À cet endroit le volume d'achalandage est de 185k vvpj contre 140k vvpj dans Côte-Saint-Paul.

Les cartes d'achalandage publiées par transport Québec montrent que le volume du trafic sur les axes étudiés à très peu augmenter de 2000 à 2008 et donc ne justifie pas les voies additionnelles proposées par le ministère. Ce qui est confirmé par le bon fonctionnement de la configuration actuelle.

De plus l'augmentation du trafic, inévitable après l'ajout des voies supplémentaires, risque d'augmenter la fréquence et le nombre des encombrements sur les axes déjà saturés et sans possibilité d'expansion (A-15 Décarie / A-20).



L'autoroute 15 Décarie à l'intersection avec l'avenue Plamondon



2 . Rappel historique : l'autoroute 15 / Décarie

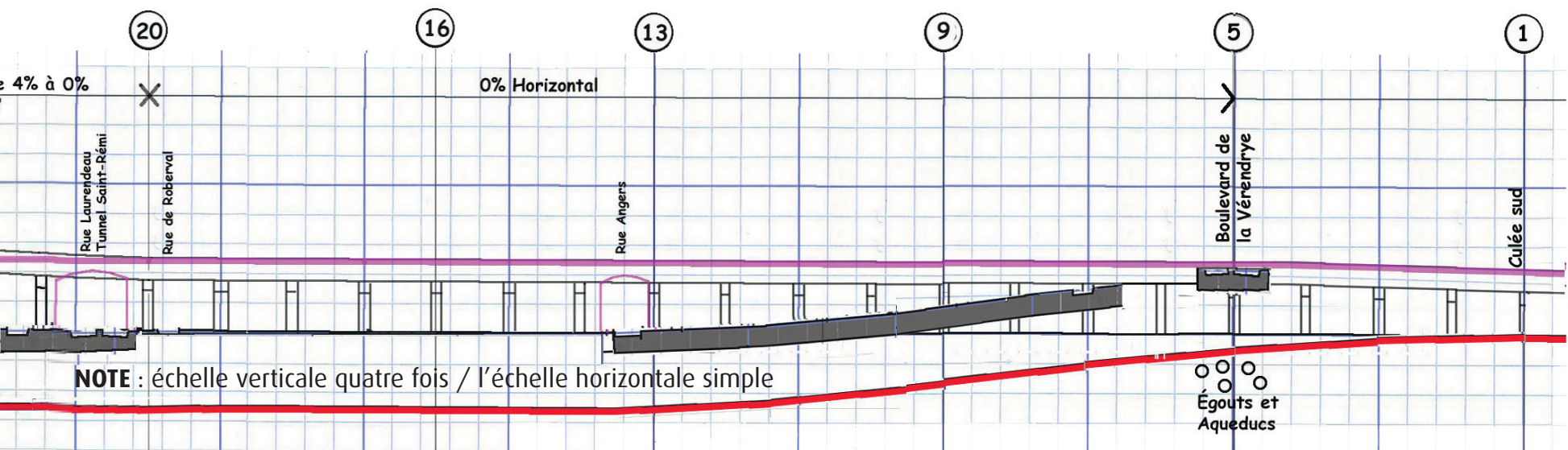
L'autoroute 15 dans le secteur Décarie, de la rue Monk dans Notre-Dame-de-Grâce jusqu'à la métropolitaine a été initialement prévue pour être construite en structure aérienne. C'est sur l'initiative du Maire Drapeau et de son équipe à l'occasion du débat sur le tracé de la Transcanadienne en 1964, que la décision finale d'opter pour la solution d'une voie en dépression fut adoptée avec l'objectif d'éventuellement recouvrir l'axe routier dans le futur, lorsque les conditions économiques le permettraient.

[À ce titre, le Palais des congrès de Montréal est un bon exemple de valorisation d'espaces autrefois exclusivement utilisés à des fins autoroutiers.]

Depuis 1990 plusieurs études ont été menées conjointement par le MTQ et la Ville de Montréal avec pour mandat le remplacement de l'autoroute métropolitaine actuelle (entre le boulevard Pie IX et le boulevard Saint-Laurent) par un nouvel axe en dépression dans l'emprise existante et sans interrompre le trafic.

Les solutions retenues par toutes ces études favorisent les constructions en dépression plutôt que des structures aériennes.

Cette solution est également applicable à l'autoroute 15 dans le secteur de Côte-Saint-Paul.



3. Avantages de construction en dépression (en tranché)

- La solution en dépression permet de valoriser quatre hectares de terrain avec un potentiel de développement, de maintenir l'éco-centre Eadie et le clos de voirie de l'arrondissement en place.
- Elle permet de dissimuler l'axe autoroutier et de prolonger une partie de la trame urbaine du secteur Galt.
- Elle permet le développement de projets résidentiels dans secteur Cabot.

INTÉGRATION URBAINE : A-15 Côte Saint-Paul



1 - Secteur immobilier du canal

2 - Éco-Centre EADIE & Clos de voirie

3 - Secteur immobilier du Parc de la Glisse

4 - Parc de la Glisse

égouts et aqueducs

A-15 aérienne

A-15 en descente

A-15 en tranchée

A-15 en tranchée recouverte

A-15 en tranchée

A-15 recouverte en descente

A-15 au sol



B - INTÉGRATION URBAINE

1. Situation actuelle

L'autoroute 15 dans Côte Saint-Paul coupe littéralement le territoire en deux et représente l'obstacle majeur à la continuité du tissu urbain. La réfection de l'axe autoroutier doit être l'occasion de corriger cette situation et de mettre en place des aménagements qui stimuleront l'intégration progressive de projets immobiliers mixtes (résidentiels et services) au fur et à mesure que les industries en place dans le secteur Galt quitteront le territoire. De part sa situation le secteur Galt a une vocation à long terme mixte : résidentielle et services.

La proposition du ministère qui augmente la largeur de l'emprise aggrave la situation actuelle.

Elle augmente les espaces situés en dessous des structures qui n'ont malheureusement pas d'autre avenir que le stationnement des véhicules automobiles, l'entreposage de matériaux ou toute fonction sans valeur ajoutée pour le quartier ou ses habitants. En occupant des espaces viables elle anéantit toute possibilité de développement de la richesse locale.

2. Axe commercial de l'Église.

La rue de l'Église est le principal axe commercial du secteur avec des commerces variés ayant un potentiel de développement à soutenir. Pour stimuler l'activité commerciale, le développement du secteur résidentiel est prioritaire. L'augmentation de la population locale permettra aux commerces et aux services existants d'atteindre leur masse critique et à de nouveaux venus de s'implanter.

Deux lots à vocation immobilière : 1 Secteur du Canal et 3 Secteur du Parc de la Glisse.

3. Le parc résidentiel

Une part importante du parc résidentiel à construire dans le secteur Cabot doit être du logement familial abordable pour répondre adéquatement à la demande locale.

Une autre partie, dont l'ampleur reste à déterminer, doit répondre à un programme visant à attirer dans le quartier des nouveaux citoyens ou petites entreprises qui exercent une activité professionnelle ou commerciale à domicile et qui ne dépendent pas nécessairement de l'automobile pour fonctionner.

4. L'Éco-Centre Eadie et Clos de Voirie

Le tracé et la solution en tranché proposée permettent de maintenir l'Éco-Centre Eadie fonctionnel pendant les travaux.

Le clos de voirie de l'arrondissement du Sud-Ouest perdra l'usage d'une partie des espaces pendant la durée des travaux.

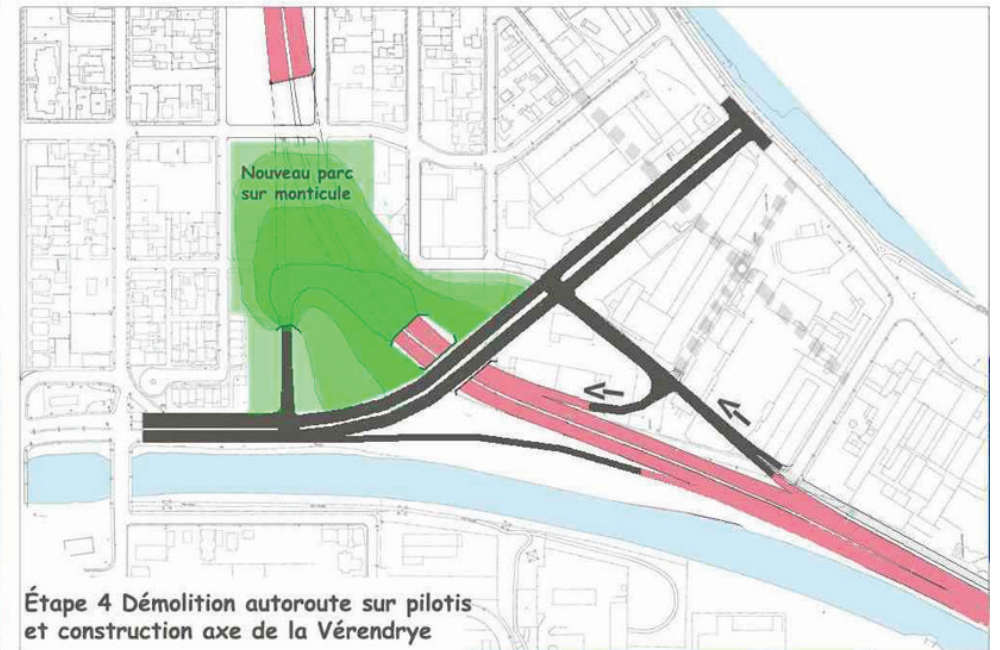
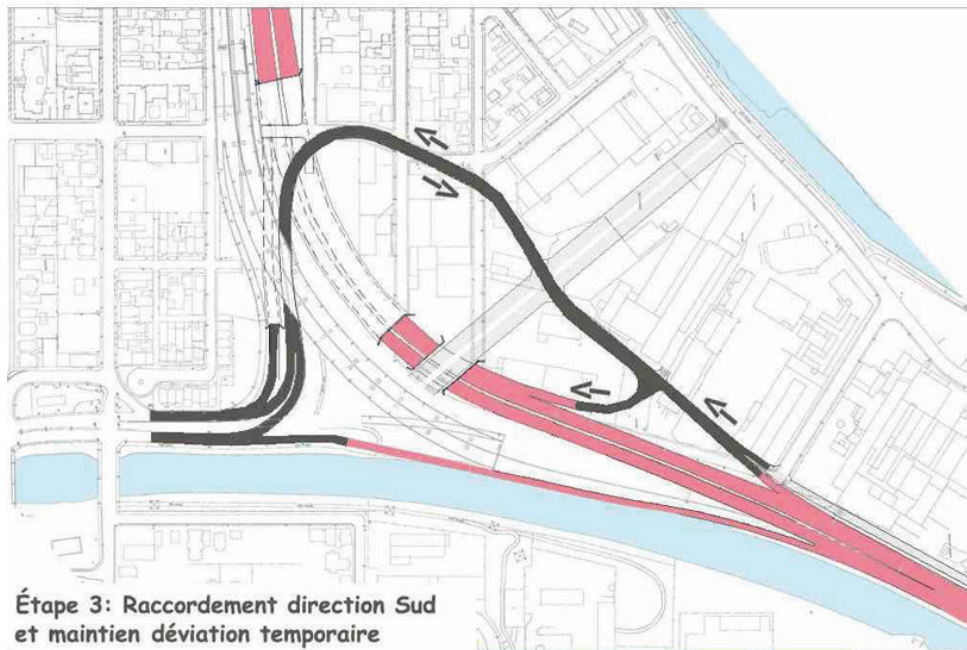
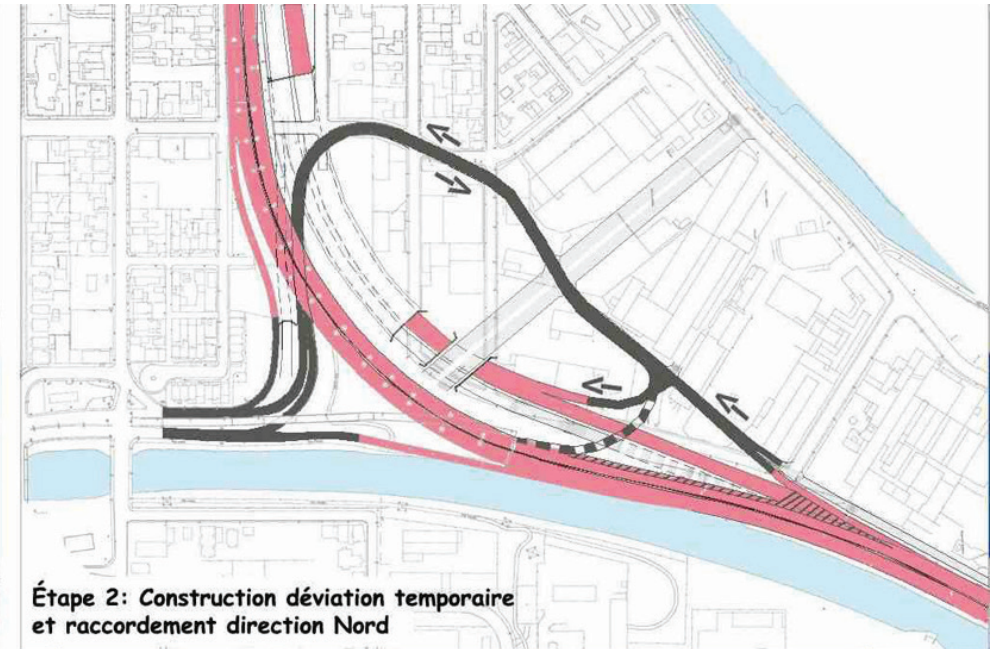
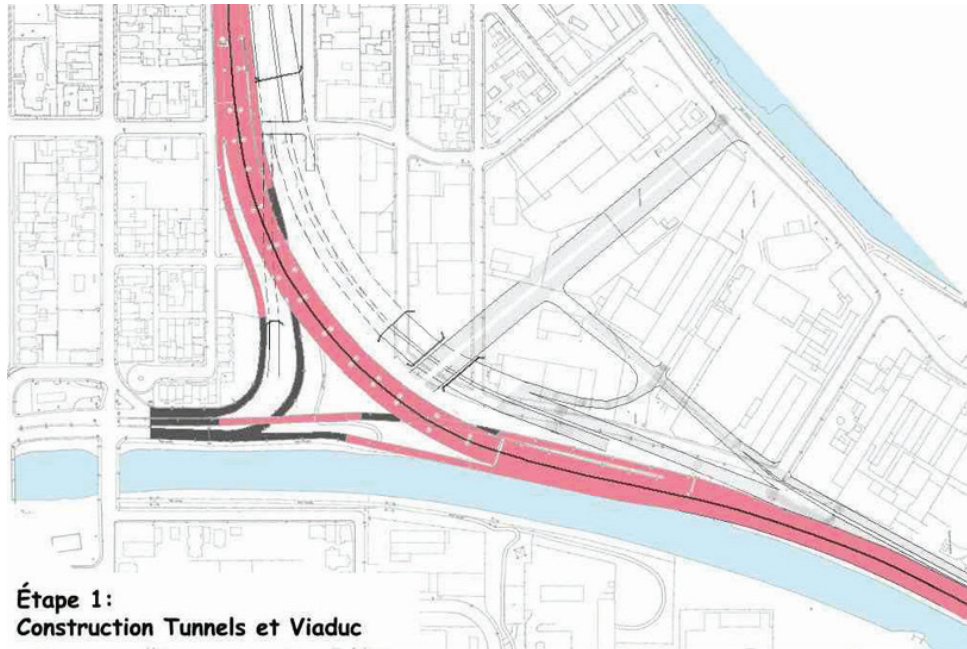
Une fois les travaux terminés les espaces seront réutilisables. Le clos de voirie sera maintenu en ce lieu jusqu'à ce qu'une alternative de relocalisation soit trouvée. Après le déménagement du clos de voirie les espaces rendus disponibles seront convertis en espaces verts, parc loisir et jardins communautaires.

[Décret 890-2010]

CONDITION 4 : SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

Le ministre des Transports doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal quant au choix du type d'aménagement en structure (structure ouverte ou mur) du tronçon situé entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. Il doit présenter au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un rapport détaillé sur le choix du type d'aménagement retenu, incluant les impacts qui en découlent ainsi que les résultats des échanges avec la Ville de Montréal qui ont mené à ce choix. Ce rapport doit être présenté au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

Raccordements A-15 et de la Vérandrye et schéma de phasage



C. RACCORDEMENTS DE LA VÉRENDRYE

Configuration conforme à l'existante avec amélioration de l'accès vers la 15 Nord qui se fait maintenant par des virages à droite.
(existant = virage à gauche)

Conformes aux normes autoroutières du ministère.
Meilleure utilisation de l'espace disponible
Sans impact sur les réseaux majeurs d'égouts et d'aqueduc en place.

D. PARC DE LA GLISSE

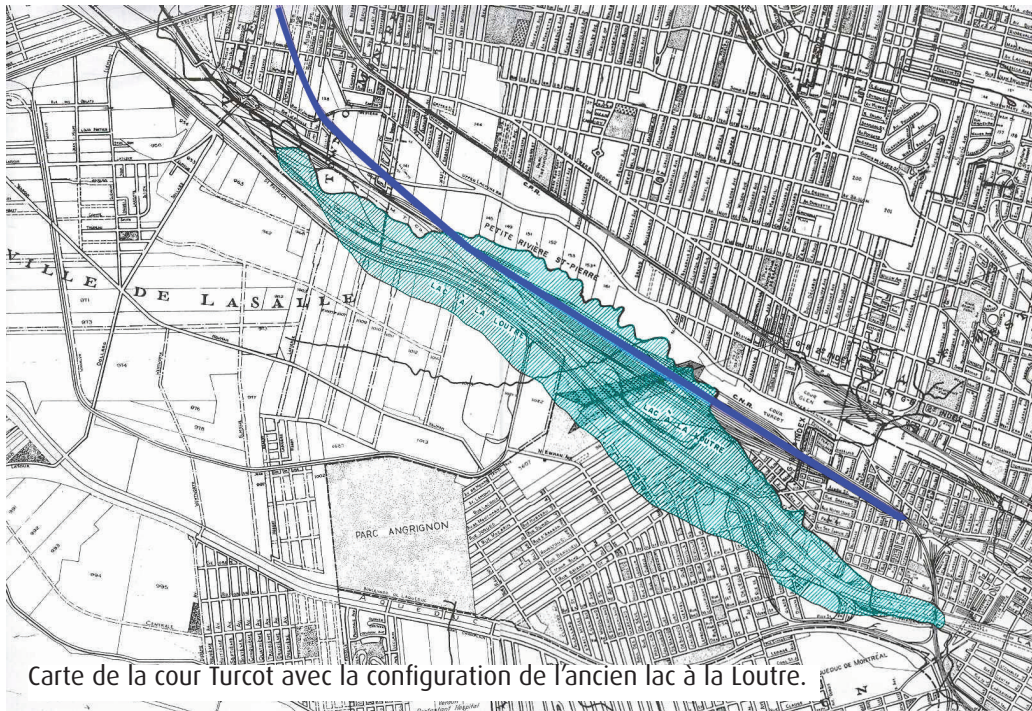
La sortie du tunnel à la hauteur de la Vérendrye permet la création d'un parc en relief dont le monticule principal dissimule le tunnel de sortie de l'axe autoroutier.

La dénivellation d'une dizaine de mètres rend possible l'installation de plusieurs pentes de glisse douce, de part et d'autre du point culminant, pour accueillir les activités d'hiver.

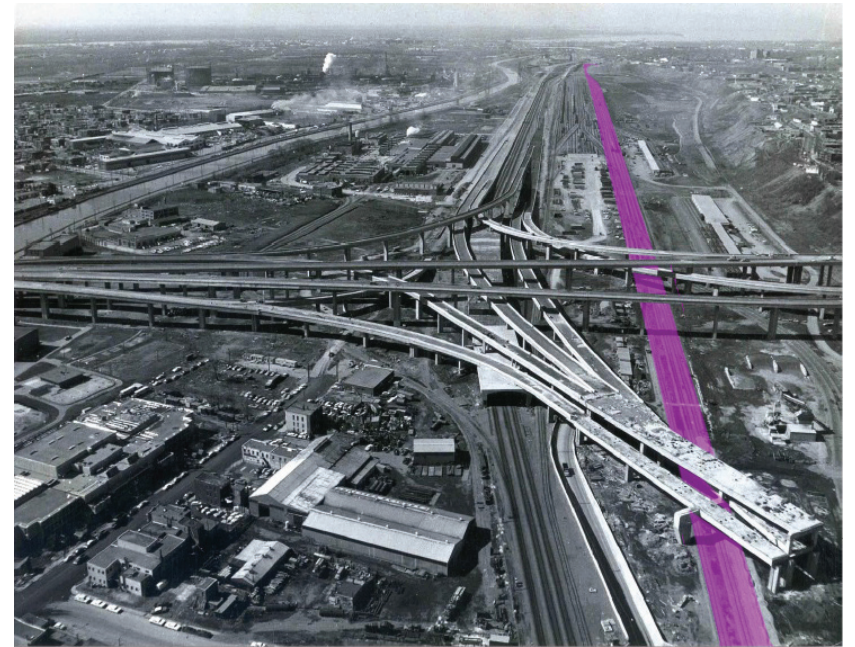
Les espaces disponibles peuvent aussi accueillir des installations pour pratiquer le rouli-roulant, des jardins communautaires, des lieux de repos et un chemin de promenade accessible aux personnes à mobilité réduite

.
Vu la proximité de l'école Marie de l'Incarnation, l'utilisation d'espaces extérieurs additionnels à l'usage de l'école, peut être envisagé : exercices physiques, jeux et loisirs ou encore jardin potager à vocation pédagogique pour enseigner les bases de l'agriculture urbaine.

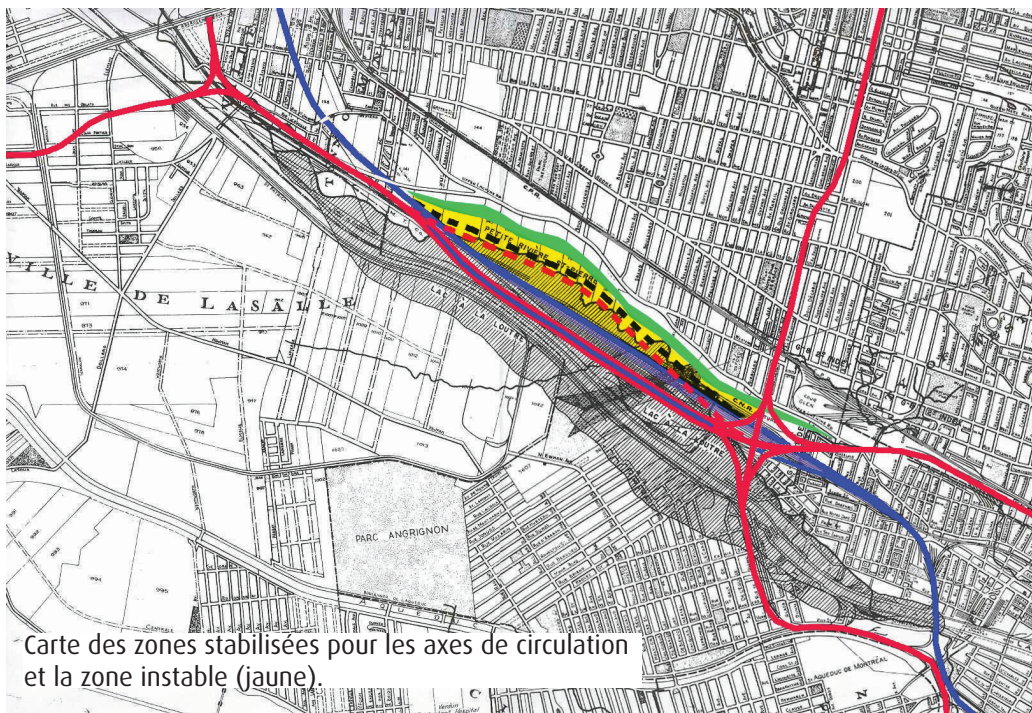
Le GRUHM recommande également la plantation d'essences fruitières aussi variée que possible (arbres et arbustes).



Carte de la cour Turcot avec la configuration de l'ancien lac à la Loutre.



Vue de l'échangeur vers l'ouest (1966). Axe du Grand Tronc en couleur.



Carte des zones stabilisées pour les axes de circulation et la zone instable (jaune).



Vue de la cour Turcot vers l'est (1990). Axe du Grand Tronc en couleur.

III - DÉPLACEMENT DES VOIES DU CN DANS LA COUR TURCOT

**Coûts estimés 3/4 de Milliard / Accords CN-Gouvernement,
début des travaux imminent :**

**Cette dilapidation de fonds publics excessive
est totalement injustifiée et inacceptable.**

De Carillon à Sainte Marguerite, on doit limiter le nombre de voies ferrées à quatre : 2 lignes marchandises et 2 lignes passagers (navette Dorval ou SLR).

Depuis 1990, la Ville de Montréal demande le déplacement des infrastructures routières et ferroviaires contre la falaise.

Bien que le ministère des transports prétende être en mesure de stabiliser les sols, l'histoire récente révèle que le CN qui avait installé là des facilités de déchargement et à fini, après bien des déboires, par abandonner les terrains situés au nord de l'axe du Grand Tronc, faute de stabilité suffisante pour procéder à ses opérations sans déconvenue.

Si l'on se réfère aux plus anciennes cartes de Montréal, la cour Turcot est en fait le site de l'ancien Lac à la Loutre au nord duquel coulait la rivière Saint-Pierre. Ce détail historique, ajouté aux déboires du CN en ces lieux sont des indices qui devraient éveiller des soupçons quant à la viabilité de cette option.

[Rien n'est impossible, il existe seulement des solutions plus chères que d'autres...]

Cette décision de déplacer les infrastructures au pied de la falaise mise de l'avant par la ville de Montréal entraîna dès 2007 un nouvel irritant: le Boulevard Pullman, dont l'unique raison d'être est de desservir le nouveau quartier résidentiel à construire dans la cour Turcot.

[il existe aussi des solutions plus chères que d'autres en rafales...]

On ne développe pas un nouveau quartier résidentiel au dépend d'un quartier historique à plus forte raison si celui-ci a déjà été lourdement perturbé par les vicissitudes de l'histoire industrielle et les extravagances "modernistes" successives (Échangeur Turcot 1966 - "Génocide Urbain" Place Saint-Henri 1969 - Autoroute Ville-Marie 1972).

De longue date le GRUHM a milité en faveur du maintien de l'activité ferroviaire dans la cour Turcot. La raison principale étant historique et culturelle : les trains font parti du quartier. La situation du territoire est bien adaptée aux activités d'entretien, de remisage, de ravitaillement et de réparation du matériel ferroviaire (peu d'habitations à proximité - terrain en longueur).

D'autre part l'industrie ferroviaire (Via-Rail) occupe dans Pointe-Saint-Charles des terrains dont la vocation est résidentielle avec un accès direct au fleuve. Il serait plus avisé de concentrer le secteur ferroviaire dans la cour Turcot et de développer le résidentiel à Pointe-Saint-Charles.

Même si cette proposition a été bien accueillie par les citoyens de Pointe-Saint-Charles, elle a eu moins de succès auprès des forces en présence. Il apparaît paradoxal de vouloir à la fois développer les transports sur rails et de démanteler la majorité des infrastructures propres à cette industrie. La question est posée, il revient d'y trouver une réponse avant le point de non-retour.

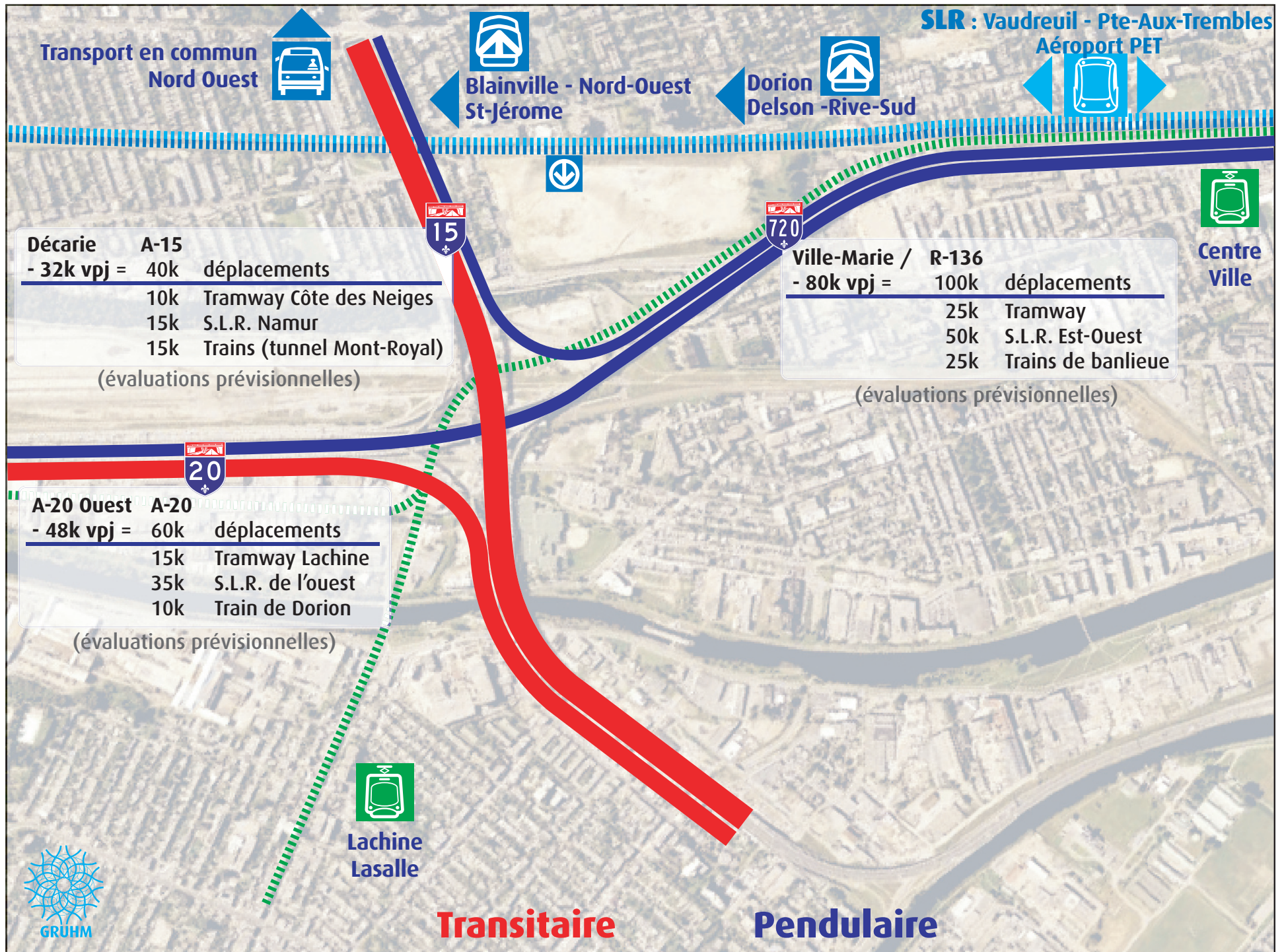
La falaise Saint-Jacques n'est pas un phénomène naturel, mais un ancien dépotoir de Montréal, composé de débris et de résidus domestiques accumulés au fil des années. La nature y a repris son droit depuis.

Les autorités de la Ville ne sont pas favorables à l'ouverture de la falaise au grand public. La raison invoquée est le risque potentiellement élevé d'accidents ou de contamination. Ce secteur devrait demeurer comme un site naturel (flore et faune).

La piste cyclable proposée à son piémont doit être éloignée.

Avant d'engager des sommes colossales issues de fonds publics pour supporter du développement immobilier à grand déploiement, il serait plus prudent de consolider l'existant.

TRANSFERT MODAL : navetteurs de Ville-Marie vers les transports en commun sur rails



IV - PROPOSITION DE TRANSPORT EN COMMUN

Si on considère que la route 136 doit accueillir 50 000 vpj selon la norme, voire jusqu'à 75 000 vpj environ, selon la coutume, au lieu des 165K vpj que l'autoroute Ville-Marie accommode aujourd'hui. Le ministère doit prévoir les conditions d'un transfert modal pour assurer les 100 000 déplacements quotidiens engendrés par la déclassification de l'autoroute Ville-Marie en Route 136.

La solution des autobus en voie réservée enclavée entre deux voies rapides ne répond pas aux critères de la mobilité durable. Sa capacité à transporter des personnes et l'accessibilité aux plus grands nombres de destinations est limitée", elle ne répond pas non plus à la demande d'accommoder les 100 000 nouveaux déplacements quotidiens requis.

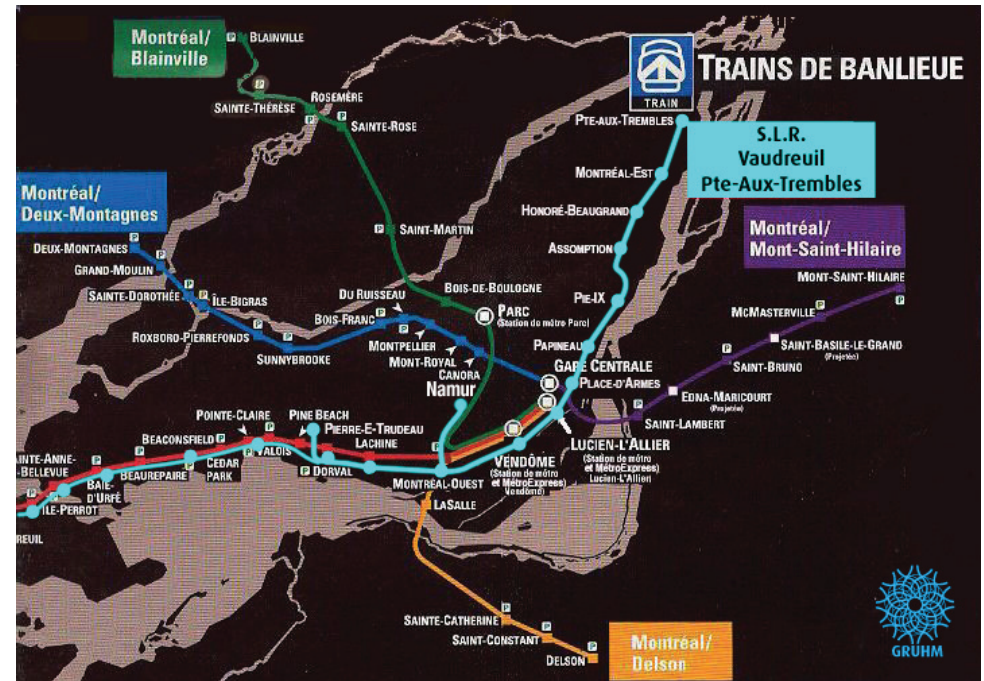
La solution proposée par le GRUHM procède à un transfert modal des navetteurs de l'autoroute Ville-Marie vers plusieurs systèmes de transport en commun sur rails, tel que recommandé par la DSP et l'ensemble des comités de citoyens.

- Vers les lignes de train de banlieue existantes (Le train de l'ouest / Delson / Dorion et Blainville). Ces lignes doivent être opérationnelles avant le début des travaux.
 - Vers les lignes de tramway déjà planifiées (Lachine / Côte des Neiges) Ces lignes doivent être en service pour l'été 2012
 - Vers le SLR Est-Ouest, qui utilise les structures de l'autoroute Ville-Marie dans la section de son tracé qui traverse le centre ville.
- (Étape "UN" du développement du SLR pan-Montréalais : Vaudreuil - Pointe-Aux-Trembles)

Les configurations du SLR et des Tramways restent à finaliser en détails dans une étude ultérieure.

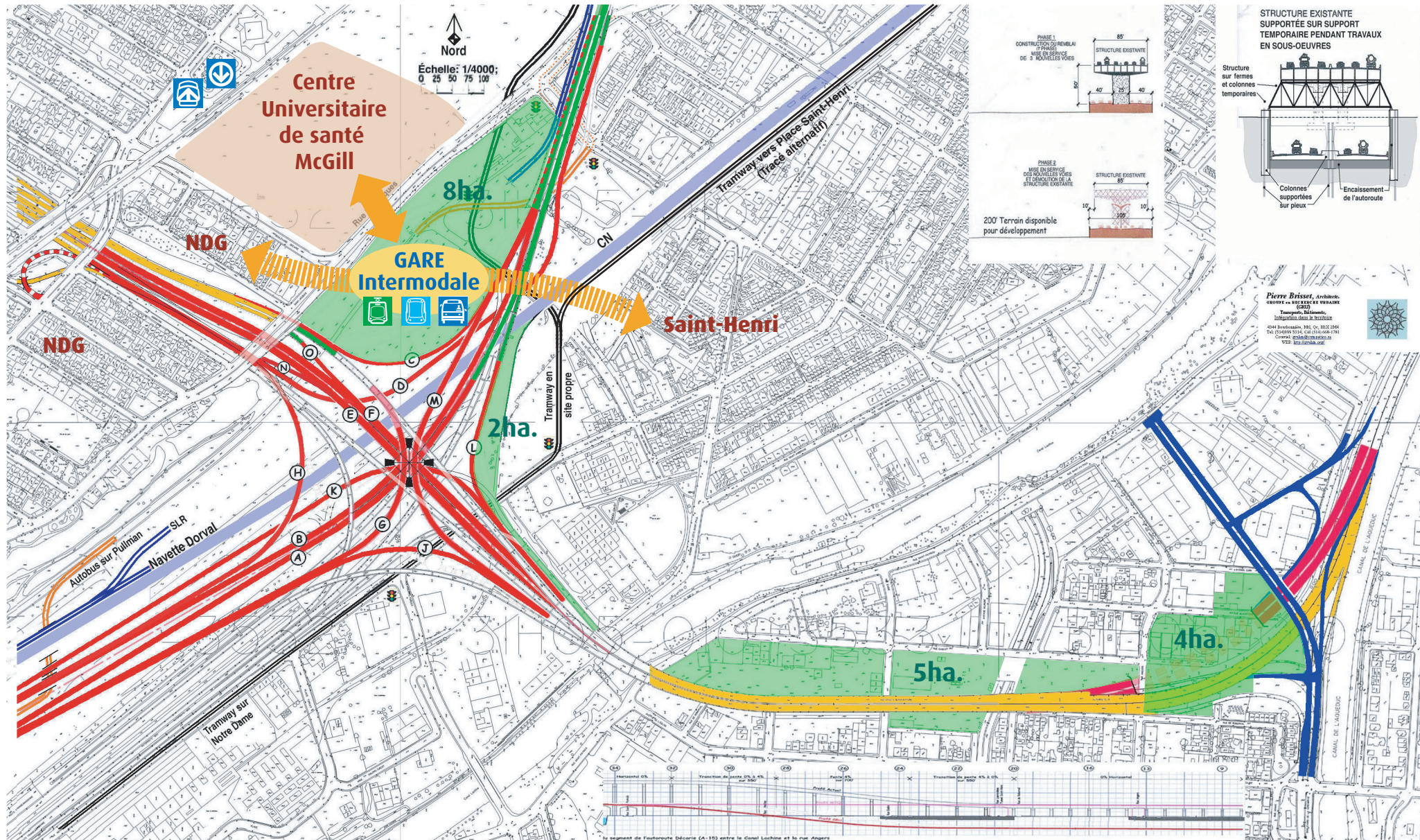
La carte "TRANSFERT MODAL" : navetteurs de Ville-Marie vers les transports en commun sur rails" indique la répartition des transferts basée sur les cartes origine destination du ministère des transports (en annexe)

Tracé du SLR pan-Montréalais : Vaudreuil - Pointe-Aux-Trembles



Les détails du projet de conversion de l'autoroute Ville-Marie au profit d'un SLR pan-Montréalais sont disponibles en ligne à l'adresse suivante: http://zovile.com/projets/T375PP/images/images_villemarie/CoupesVilleMarie.html

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



V - INTÉGRATION URBAINE

A. impacts socio-économiques

La solution proposée par le GRUHM permet d'utiliser un total de 19 hectares de terrains à fort potentiel de développement :

- **Côte Saint-Paul = 5 Ha**
 - Éco centre Eadie et
 - Clos de voirie du Sud-Ouest maintenu en place
 - Développement du secteur résidentiel
- **Parc de la Glisse = 4 Ha**
 - Parc, sport et loisirs
 - Marché public
 - Jardins communautaires
- **Saint-Henri des Tanneries = 2 Ha**
 - Sauvegarde du patrimoine habitable
 - Réduction des espaces aloués à la circulation
- **Secteur Green**
 - Récupération de la rue Selby : maisons coin Green et Selby
 - Entrée de l'ex-Collège Dawson.
- **Quadrant Nord-Est / Secteur Pullman = 8 Ha**
 - Gare intermodale (Tramway, SLR, Autobus)
 - Accès direct au Centre Universitaire de Santé McGill
 - Lien direct entre les quartiers Notre-Dame-de-Grâce et Saint-Henri

Aucune modification nécessaire pour les rues St-Jacques et St-Rémi, ainsi l'entrée de l'hôpital se ferait au nord de la rue Saint-Jacques à un endroit à déterminer.

Le Tramway Lachine doit être fonctionnel avant le début des travaux (opérationnel à l'été 2012). Il utilise la rue Notre-Dame de l'ouest jusqu'à l'échangeur où il traverse les infrastructures (voies ferrées et autoroutes) par le passage souterrain existant rue Carillon.

Un tracé alternatif jusqu'à la station de métro Place Saint-Henri est possible à côté des voies du CN.

INTÉGRATION URBAINE : Le réseau de transport actif



INTÉGRATION URBAINE

B. Réseau de transport actif

Le réseau de transport actif, développé dans des tracés ferroviaires historiques et dans des espaces résiduels non utilisés à pour objectif l'installation de chemins d'accès destinés aux piétons, cyclistes et personnes âgées ou à mobilité réduite.

Il assure la liaison avec les réseaux de même type existant ou à venir (Pistes multi-fonction du Canal de Lachine, Pistes vers le centre-Ville, Pistes vers la Falaise et le centre universitaire de santé McGill).

Il doit permettre aux plus vulnérables de pouvoir accéder en tout temps aux services essentiels sans être confronté aux dangers instaurés par les conditions du chantier et le surplus de circulation que celui causera dans le quartier pour toute la période des travaux.



Les détails du Réseau de transport actif sont disponible en ligne à l'adresse suivante:
http://zovile.com/projets/resotransactif_SO/psthRTA_reseau.html



[Décret 890-2010]

CONDITION 2 : CONSULTATION DES PARTENAIRES CONCERNÉS

Le ministre des Transports doit poursuivre les échanges avec les partenaires concernés sur les éléments suivants :

- Les mesures de transport collectif temporaires et permanentes supplémentaires et l'aménagement des pistes multifonctionnelles et leur raccordement aux réseaux existants et projetés;

V. CONCLUSION (préliminaire)

Le GRUHM propose une approche globale pour mettre à jour les réseaux de transport en commun montréalais. Elle s'appuie sur une connaissance détaillée du réseau et sur un inventaire des structures ou installations routières et autoroutières ayant un potentiel de recyclage au profit des transports en commun sur rails.

L'approche globale permet de réintroduire dans le programme des projets ayant été abandonnés par les autorités mais dont les problèmes persistent et prennent de l'ampleur au fil des années d'inactivité : la rue Notre-Dame aux abords du pont Jacques-Cartier, le corridor Dalohousie, l'autoroute Bonaventure etc...

Extrait de la conclusion du rapport de la chambre de commerce déjà cité.
"Une prémisses demeure indispensable à leur mise en oeuvre : placer le transport en commun au coeur des priorités du développement de la métropole. Cela nécessite la pleine implication des gouvernements, des citoyens et des entreprises."

[Obtenir la réouverture des accords sur le déplacement des infrastructures ferroviaires dans la cour du CN est un défi qui tient de l'acrobatie politique, mais dont les conséquences en cas de succès pourraient être bénéfiques pour le trésor public, pour les citoyens, et pour le personnel politique qui en serait la cause.]

