

## **LOG BOOK RAPPORT TURCOT MANDAT SUD-OUEST**



### **SUJETS :**

- 1- LARGEUR DES VOIES DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE DIRECTION EST**
- 2- STRUCTURES FACE AU CENTRE GADBOIS**
- 3- PROUESSES TECHNIQUES**
- 4- CIRCUITS D'AUTOBUS PENDANT ET APRÈS LES TRAVAUX**
- 5- GREFFE VILLE MARIE**



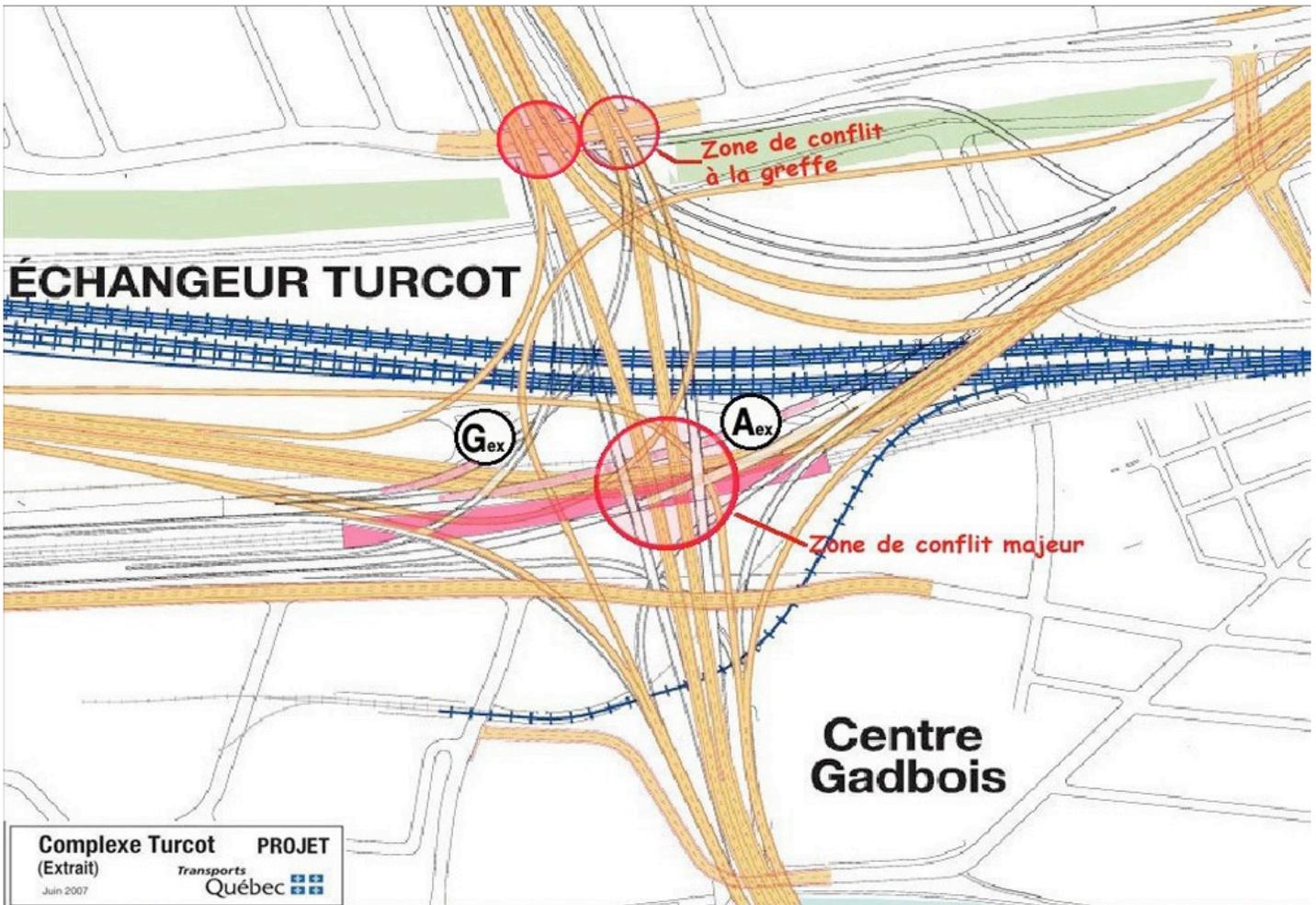
## 1- LARGEUR DES VOIES DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE DIRECTION EST

### 110208 Questions de la rencontre Turcot

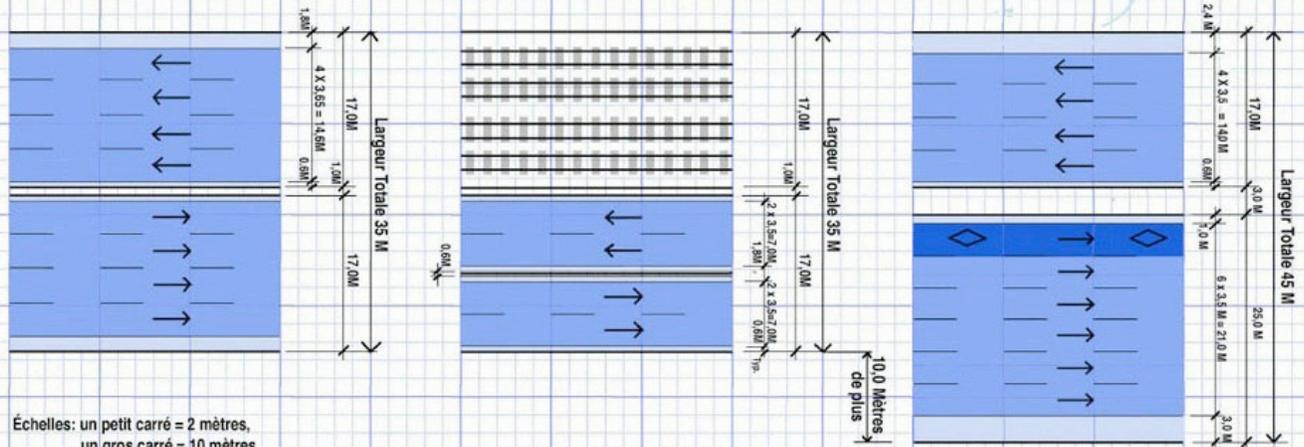
1. Largeurs des voies de Ville Marie en direction Est: Le ministère a toujours porté la largeur de cette chaussée à environ 25 mètres de large pour permettre un dépassement 10 mètres au sud. Originellement ces 25 mètres étaient répartis ainsi ; 5 voies à 3,8m chacune donnant 19 mètres de chaussée plus deux accotements de 3 mètres de part et d'autre de la chaussée. En changeant le marquage sur la chaussée faisant 5 voies à 3,5 mètres, cela a permis une voie de 3,8 mètres pour les autobus plus un dégagement de 1,2 mètres à gauche et un accotement de 2,5 mètres. Bref, c'est magique ce qu'on peut faire avec un peu de peinture.
2. Devant le centre Gadbois, je vous envoie un extrait d'un plan officiel de Transport Québec montrant comment le grand arc de la courbe de la bretelle "L" réussit à balayer la colonnade devant le centre Gadbois. Comment supporter ce qui est dessus sans mentionner le rapprochement précaire de cette dernière du centre en question. C'est pourquoi on préconise le réalignement plus linéaire de ce raccordement entre les colonnes l'éloignant ainsi du centre Gadbois. L'échelle de l'intervention est celle collée au plan partiel.

#### Illustrations:

110208a - 110208b - 110208c



**Gabarits de Ville-Marie : entre Turcot et la rue Rose-de-Lima**



Échelles: un petit carré = 2 mètres, un gros carré = 10 mètres.

**1- Version Existante**

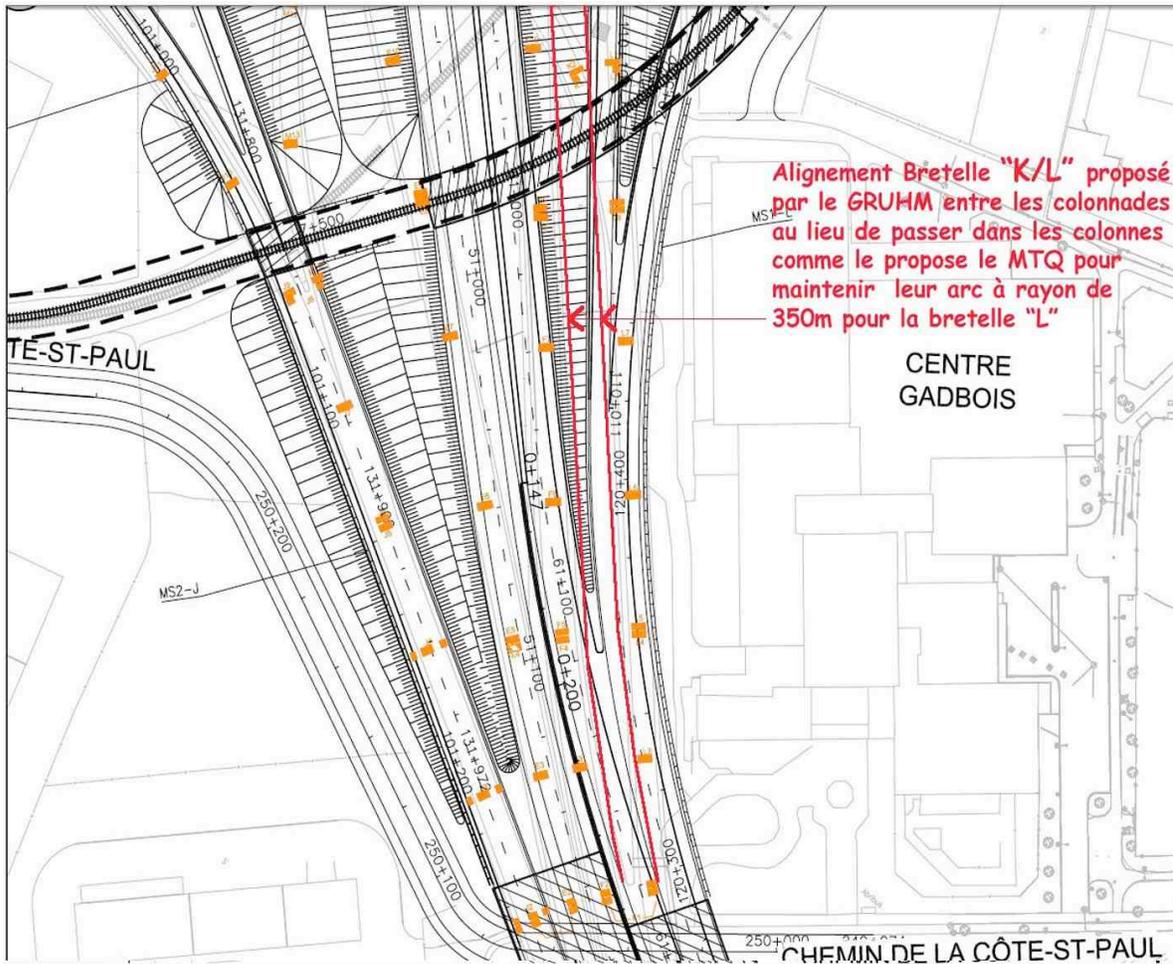
**2- Version GRUHM**

**3- Version MTQ 2010**

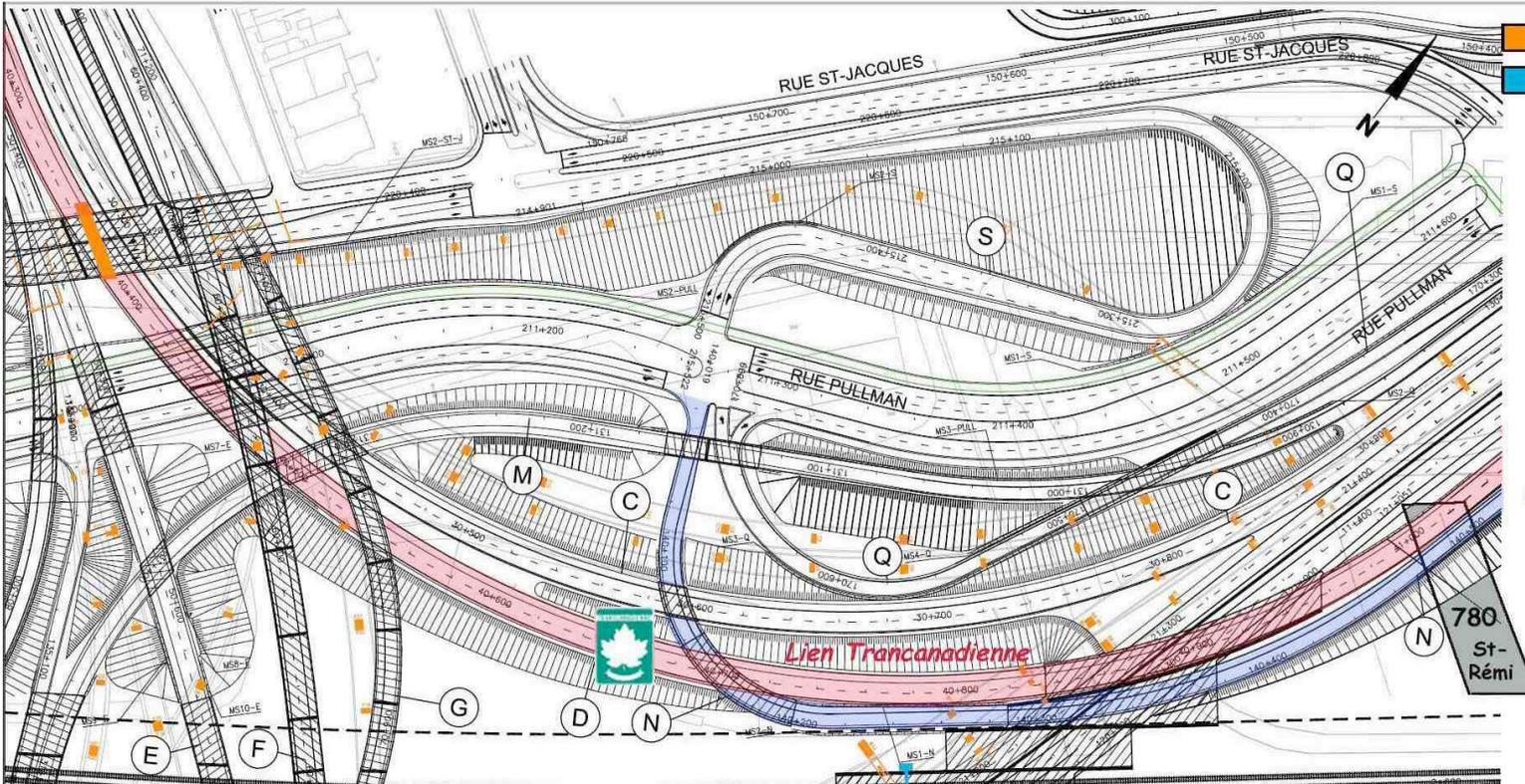
1 - Le gabarit de la chaussée existante est de 35 mètres. Il permet d'accueillir 4 voies de 3,65 m dans les deux directions.

2 - La proposition du GRUHM pour le projet de conversion de Ville-Marie conserve le même gabarit. Mais attribue la moitié de la surface au transport en commun sur rails. La partie sud conserve sa vocation originale avec deux voies de 3,65 m dans chaque direction.

3 - La dernière variante du MTQ 2010 requière un **élargissement de la chaussée d'une largeur de 10 mètres** pour accueillir 10 voies de circulation. L'emprise de la chaussée passe donc de 35 m à 45 m à raison de 250 000 véhicules par jour (vpj) contre les 165 000 vpj actuels. Une seule voie est réservée au transport en commun en direction du centre ville.



2008-06-12	POUR INFORMATION	J.D.
AAAA-MM-JJ	Modifications (nature)	Par
2008-12-18	Date d'émission du plan	
<b>Consortium SNC • LAVALIN / CIMA</b>		
Equipe technique Jacques Dumas, ing. Marc-André Renaud, ing. Marie-Eve Mc Neil, dess.		
<b>Transports Québec</b>		
Unité administrative <b>Direction de L'île de Montréal</b>		
Projet PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE		
Titre GÉNIE ROUTIER PLAN DES COLONNES EXISTANTES		
Echelles horizontale: 1/1000 		
Identification technique	605295A_2418	1 4
Numéro de référence	E2-01-02	
Identification du projet	154-030636/850703409/8503-07-FE06	





## 2- STRUCTURES FACE AU CENTRE GADBOIS

### 110209 Structures devant le Centre Gadbois et Canal

Encore d'autres extraits de plans du MTQ montrant les difficultés encourus par ce dernier pour réaliser leur projet. N'étant pas capables de respecter le positionnement des structures existantes voici les données (Ref: Colonnes devant Gadbois **MTQc**)

1. Leur plan montre bien la complexité de construire les bretelles en direction sud en ligne avec les structures existantes. Ils accrochent toutes les colonnes entre le chemin de fer et le canal.
2. En traversant le canal ils proposent une structure haubannée construite avec la structure existante par-dessus??
3. Où accrocher les poutres de traverses avec les massifs de colonnes de part et d'autre du canal qui devront être enlevés (Travée direction sud).
4. De sortir obliquement de l'axe des grandes colonnes du côté de Côte Saint Paul sera toute un défit (Travée direction sud).

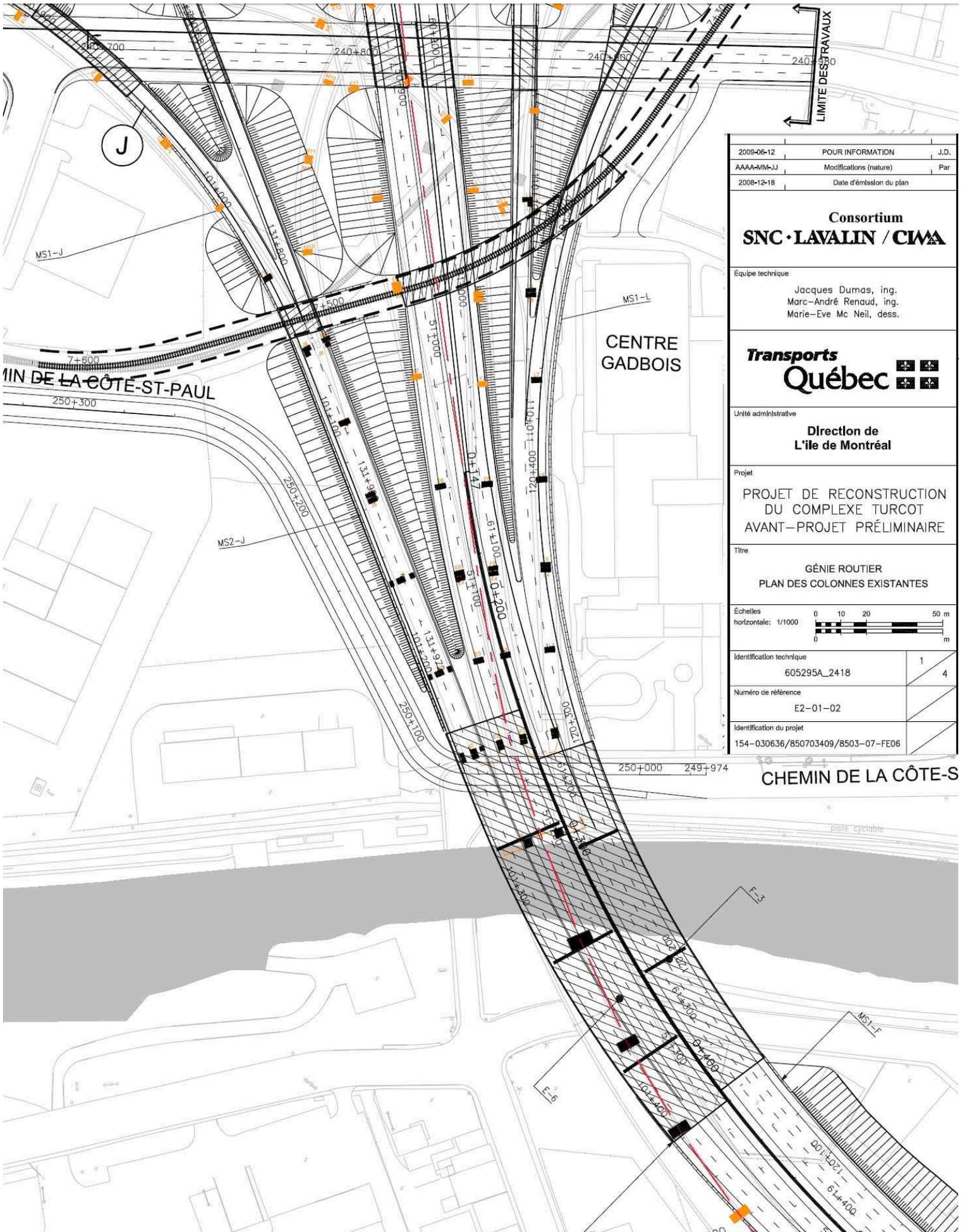
Dans l'approche du GRUHM (Ref: Colonnes devant Gadbois **GRUc**), nous conservons les bretelles de raccordement entre les lignes de colonnes supportant les structures existantes.

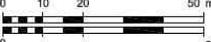
1. Donc requière seulement des supports transférés pour 5 paires de colonnes principales dans l'axe de la travée centrale.
2. Nous ne sortons pas obliquement de l'axe principal pour profiter du passage disponible de part et d'autre des grandes colonnes de Côte St-Paul.
3. Ces colonnes de 25 pieds (7,5m) de large permettent quand même un passage d'au moins 45 pieds (13,5m) de part et d'autre de ces derniers dans une emprise de 35 mètres prévue pour cette ouvrage (Voir coupes dans rapport) .

Pour confirmer que chaque scénario a été étudié avec rigueur.

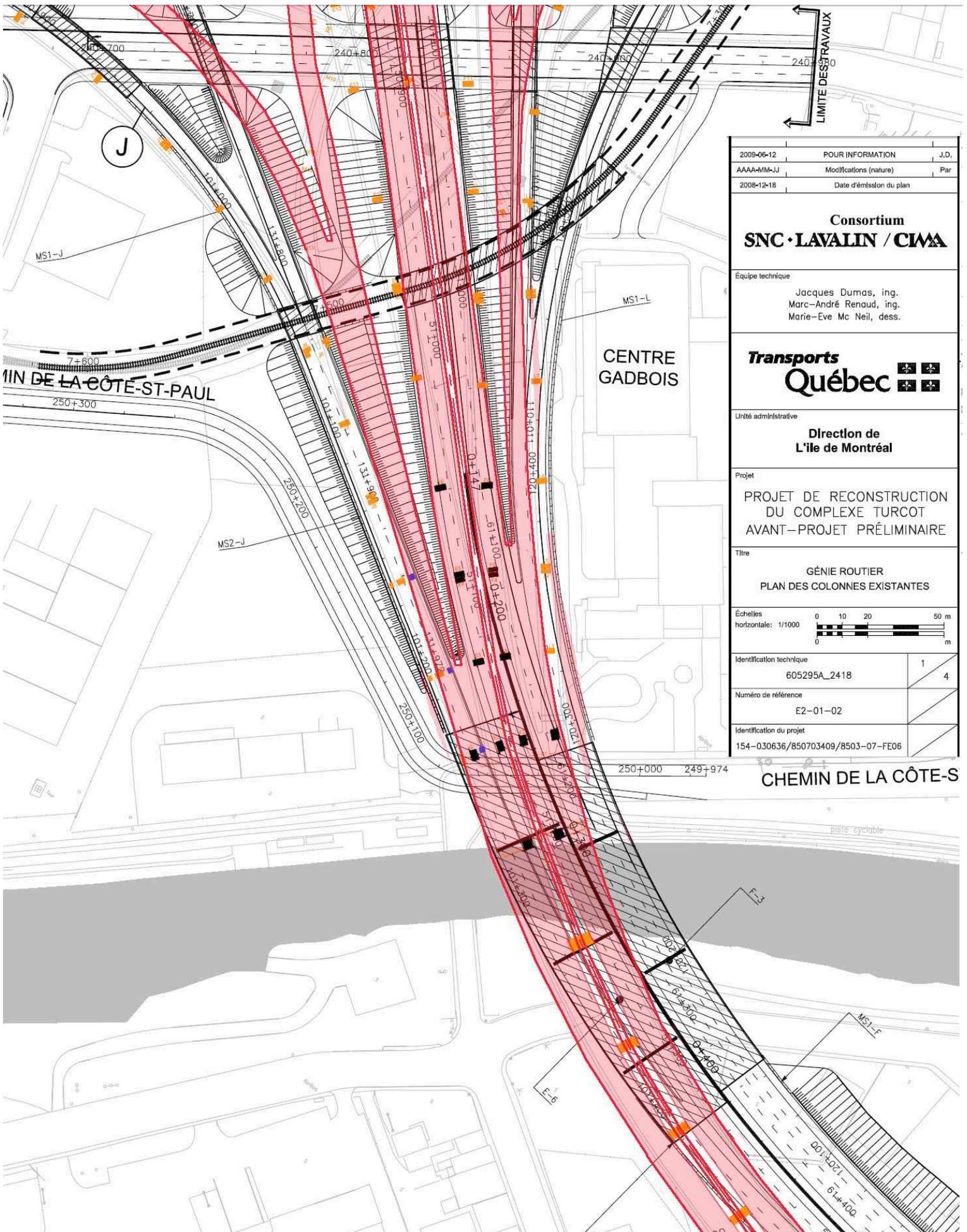
#### **Illustrations:**

110209a - 110209b



2009-06-12	POUR INFORMATION	J.D.
AAAA-MM-JJ	Modifications (nature)	Par
2008-12-18	Date d'émission du plan	
<b>Consortium SNC · LAVALIN / CIMA</b>		
Équipe technique Jacques Dumas, ing. Marc-André Renaud, ing. Marie-Eve Mc Neil, dess.		
<b>Transports Québec</b>		
Unité administrative <b>Direction de L'île de Montréal</b>		
Projet PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE		
Titre GÉNIE ROUTIER PLAN DES COLONNES EXISTANTES		
Échelles horizontale: 1/1000 		
Identification technique	605295A_2418	1 / 4
Numéro de référence	E2-01-02	
Identification du projet	154-030636/850703409/8503-07-FE06	

CHEMIN DE LA CÔTE-S



2009-06-12	POUR INFORMATION	J.D.
AAAA-MM-JJ	Modifications (nature)	Par
2008-12-18	Date d'émission du plan	

**Consortium  
SNC · LAVALIN / CIMA**

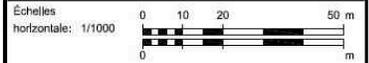
Équipe technique  
 Jacques Dumas, ing.  
 Marc-André Renaud, ing.  
 Marie-Eve Mc Neil, dess.

**Transports  
Québec**

Unité administrative  
**Direction de  
L'île de Montréal**

Projet  
**PROJET DE RECONSTRUCTION  
DU COMPLEXE TURCOT  
AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE**

Titre  
**GÉNIE ROUTIER  
PLAN DES COLONNES EXISTANTES**



Identification technique	605295A_2418	1	4
--------------------------	--------------	---	---

Numéro de référence	E2-01-02		
---------------------	----------	--	--

Identification du projet	154-030636/850703409/8503-07-FE06		
--------------------------	-----------------------------------	--	--

CHEMIN DE LA CÔTE-S



### 3- PROUESSES TECHNIQUES

#### 110214 Autre notes pour Turcot

Questions à Transport Québec :

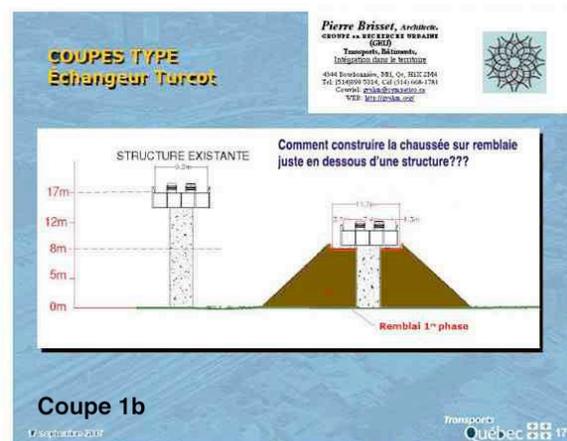
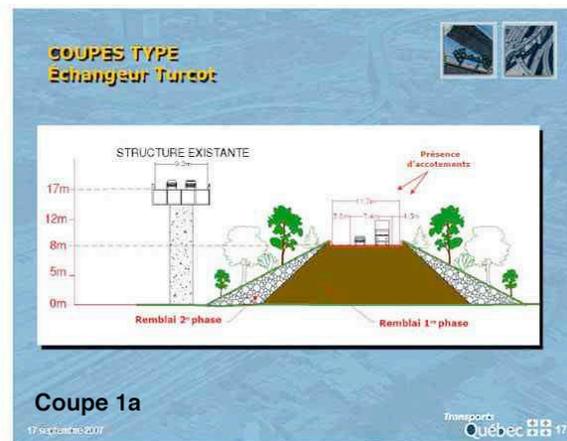
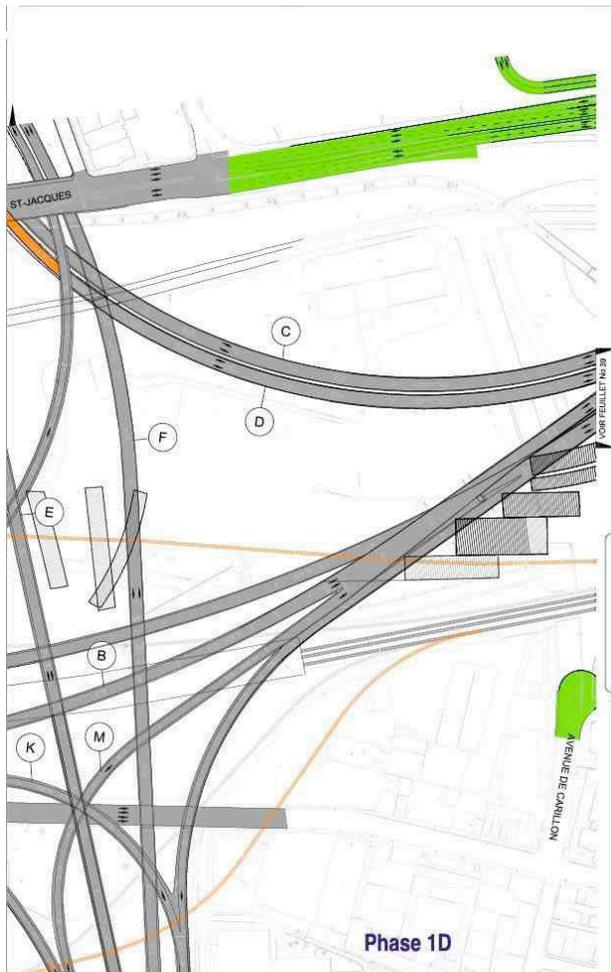
Comment est construit le raccordement entre Décarie et le coeur de l'échangeur (0-Diapo-13).  
Question sans réponse depuis juin 2007.

Cette situation pourrait dissimuler une prouesse technique semblable à celle qui est reprochée par le Ministère à l'endroit du projet d'échangeur circulaire présenté par la Ville de Montréal (avril 2010).

1. Phase 1D/2A; le plan de phasage proposé par le ministère, montre le transfert sur voies temporaires, le lien "A" en provenance de l'A-20 de l'ouest et la bretelle "L" de l'A-15 sud.
2. Début phase 2A; Comment ces liens temporaires peuvent-ils être réalisés si ces derniers passent dans les structures existantes à environs 10 mètres au-dessus du sol.
3. Coupe 1a; Coupe théorique prise n'importe où.
4. Coupe 1b; coupe prise au croisement des bretelles existantes et temporaires. Il n'y a même pas le dégagement nécessaire pour passer l'équipement pour construire la route en dessous de la structure, la dernière collée en dessous.
5. Greffe Décarie MTQ; La direction sud de Décarie s'accroche dans toutes les structures imaginables (Viaduc St Jacques) avec l'insistance de maintenir la grande courbe de la Transcanadienne. Selon ce plan, la travée direction sud de l'A-15 doit être démolie avant que la nouvelle chaussée soit construit puisque les nouvelles voies (en structure) sont visées sur la culée du grand viaduc de l'A-15 direction sud.
6. Greffe Décarie GRU; En suivant la trame de la structure du viaduc St-Jacques, non seulement nous évitons la démolition dispendieuse de ce dernier, mais aussi nous facilitons le maintiens de la circulation pendant l'exécution de l'ouvrage en passant deux voies entre le mur de soutènement Décarie Sud et la base du pilier majestueux de la main St-Jacques. La troisième voie de la collectrice distributrice (Voie C/D) serait construit quand l'A-15 du centre deviens en fonction.

#### **Illustrations:**

110214 Greffe Décarie - 110214 Phase 1D-2A







## 4- CIRCUITS D'AUTOBUS PENDANT ET APRÈS LES TRAVAUX

### 110303 Autobus pendant travaux

Circuits d'autobus surligné. /Direction Centre-Ville de l'Ouest vers l'Est permanent.

- A-** Suite à notre échange relatif aux circuits d'autobus pendant et après les travaux voici les données selon nos analyses.

Notre approche maintient la structure de Ville Marie étage inférieure (En vert sur la carte) le circuit d'autobus vers le Centre-Ville peut demeurer en voie de rive en partant de la rue St-Rémi utilisant la bretelle existant à côté du 780 qui provient de NDG.

On sait que la direction Est peut accommoder 4 voies de circulation, soit deux voies par direction, en partant de la rue Carillon passant près du 780 St Rémi jusqu'au Tunnel à la rue Guy. Comme ça, tous les autobus provenant de l'ouest, que se soit du réseau existant ou de la voie réservée en médiane de l'A-20, peuvent quitter le voie rapide pour emprunter le trajet Pullman dans la future gare intermodale prévue pour l'hôpital CUSM pour éventuellement rejoindre Ville Marie en voie de rive. (En jaune-orange sur les plans). Ainsi, les autobus auraient accès directe à la batterie de bretelles consécutives destinées vers la le centre-ville, soit la sortie Atwater via Rosa de Lima, la sortie Guy ou la sortie de la Montagne l'ensemble se faisant à tous droite.

Donc, plus besoins du structures complexes pour sortir de la bande médiane sur Ville Marie puisque les autobus seraient déjà en rive pour négocier les différentes destinations.

Cette voie pourrait aussi voir à conserver le lien avec NDG (Rue St-Jacques) pour permettre aussi des autobus express de cet arrondissement pour se rendre au centre-ville pour une partie du chantier Turcot. Les autobus aurait toujours priorité sur cette voie et aux ponts de convergence sur Ville Marie, tous comme la configuration au pont Mercier.

Cette configuration de transfert sur la voie de rive aidera de beaucoup la STM ainsi que les autres opérateurs de lignes d'autobus à planifier leurs circuits pendant et après les travaux Turcot puisque le trajet passe par un circuit existant qui serait toujours conservé intacte.

- B-** Pour le CN Grand Tronc, nous proposons le remettre sur son ancienne fondation en ligne droite vers Lachine. Précisons que la déviation vers le sud en 1967 était supposé être temporaire ou une simple voie d'évitement (ligne bleue pointillée) avec la ligne principale retourné sur son tracé d'origine en ligne droite (ligne bleue continue).

D'ailleurs ce tracé sud est très encombrant dans St-Henri et son dégagement plus au nord aiderait la Mission Bon Accueil à exploiter plus efficacement leurs installations qui se trouvent maintenant collés sur le chemin de fer à de Courcelles.

Aussi, ce redressement du CN aiderait à éliminer près d'un kilomètre de viaducs à Montréal Ouest qui ne seraient plus utiles pour, ni pour l'entrecroisement de routes, ni pour traverser les chemins de fers, ces derniers se trouvant tous au nord de l'A-20.

Cette configuration permettrait un dégagement au nord de la rue Notre-Dame d'environ une centaine de mètres jusqu'au boulevard Angrignon.

#### **Illustration:**

110303 Autobus



Échelle: 1/4000;  
0 25 50 75 100  
mètres

**Autobus  
Dir-Est** →

Temp

D

E

F

M

Tramway sur  
Notre Dame

Rue St-Jacques

SLR  
Navyette-Dorval

**Début Travaux**

**Pierre Brisset, Architecte**  
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE  
(GRU)

Transports, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire

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







## 5- GREFFE VILLE MARIE

**La reconstruction et le raccord de l'Autoroute Ville-Marie à la rue Atwater laisse à désirer.**

1. **Le tiers du trafic de l'autoroute Ville Marie** est acheminé à travers le quartier Saint-Henri via la sortie Atwater, rue Rosa de Lima (Une voie sur trois) ce qui représente un volume d'environ 30 000 véhicules par jour, au lieu des 5 000 vpj. d'aujourd'hui. Il reste seulement 2 voies en direction du centre-ville pour desservir les 50 000 vpj restant. **Cette option risque fort d'augmenter sérieusement le nombre d'accidents de la circulation dans le quartier.**
2. Comment la greffe se fait à l'existant ?  
Une question à laquelle le MTQ n'a jamais répondu. Comment la voie de déviation en **orange** traverse la sortie Guy en **rose** pour aller rejoindre la travée principale, le tout avec un viaduc temporaire au-dessus de la rue Atwater ?
3. Après la reconstruction de **la voie en direction Est**, comment transférer tout le trafic sur cette travée à 5 voies qui n'est pas accessible aux entrées de la rue du Fort et à la hauteur du Centre Bell ? (Phase 3a).  
Le MTQ n'a jamais expliqué la nécessité de remplacer la structure seulement à l'Ouest d'Atwater et non à l'Est. Pourtant l'état de la structure est en même condition d'un bout à l'autre.
4. La cartographie des accidents pour ce secteur.  
Arrondissement du Sud-Ouest, 1998-2008. Source DSP Montréal.



