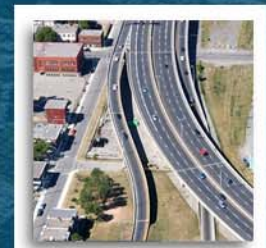
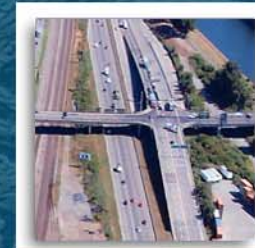


# Complexe TURCOTE

Rencontre d'information  
et de consultation



# Sommaire

- Partie 1. Justification du projet
- Partie 2. Projet
- Partie 3. Mise en œuvre du projet



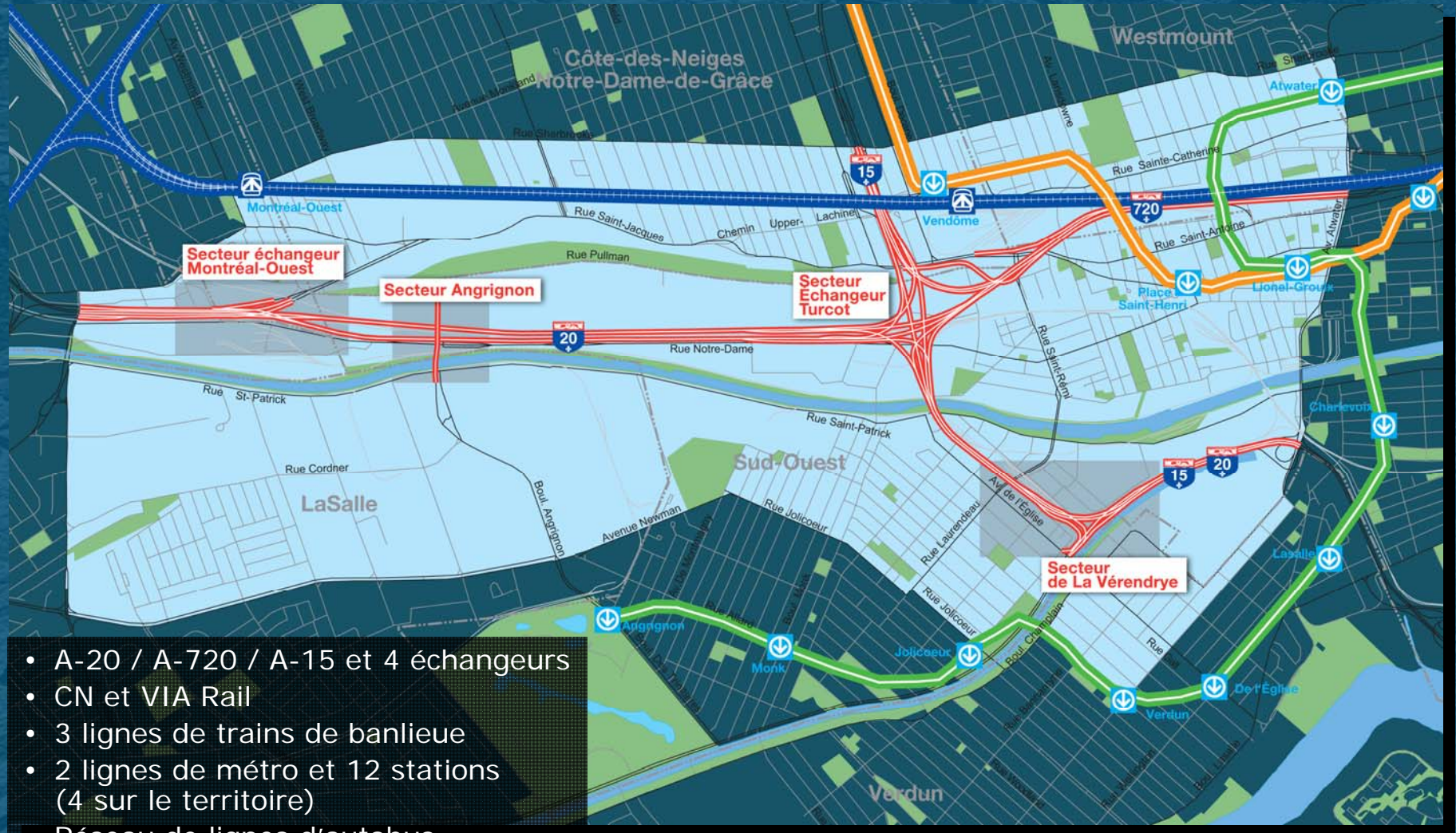
# Sommaire

- Partie 1. Justification du projet
- Partie 2. Projet
- Partie 3. Mise en œuvre du projet



# Complexe Turcot

## Territoire desservi



- A-20 / A-720 / A-15 et 4 échangeurs
- CN et VIA Rail
- 3 lignes de trains de banlieue
- 2 lignes de métro et 12 stations (4 sur le territoire)
- Réseau de lignes d'autobus

17 septembre 2007

## Complexe Turcot, c'est :

- 4 échangeurs : Turcot, De La Vérendrye, Angrignon, Montréal-Ouest
- 28 structures totalisant (167 000 m<sup>2</sup>)
- 25 voies et bretelles (13 km)
- Hauteur des structures : ± 20 à 30 mètres liée au dégagement au-dessus du canal Lachine



# Évolution du secteur



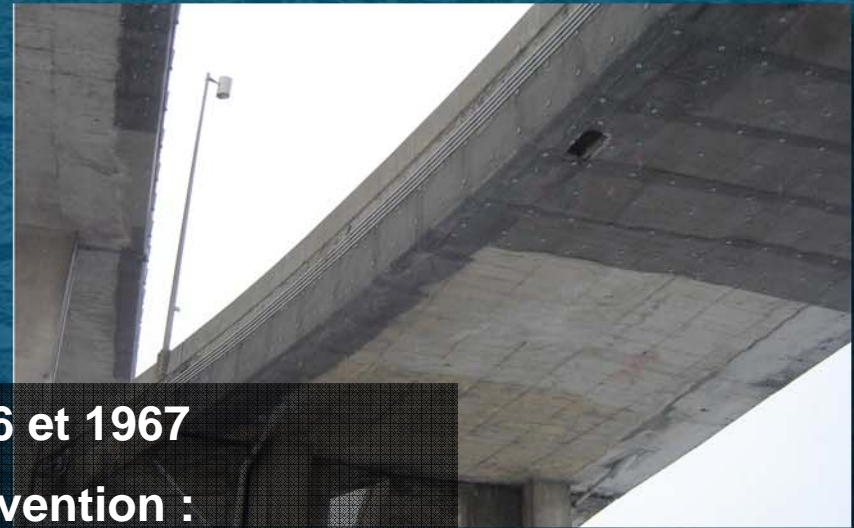
- Engouement pour secteur :
  - conversion d'immeubles industriels en habitation

Hauteur libre : 25 m

- La fonction industrielle y occupe une place moins importante

- 1970 : Fermeture du canal de Lachine comme voie maritime qui devient :
  - lieu de verdure et de récréation
  - composante importante dans le redéveloppement du Sud-Ouest de Montréal

# État des structures

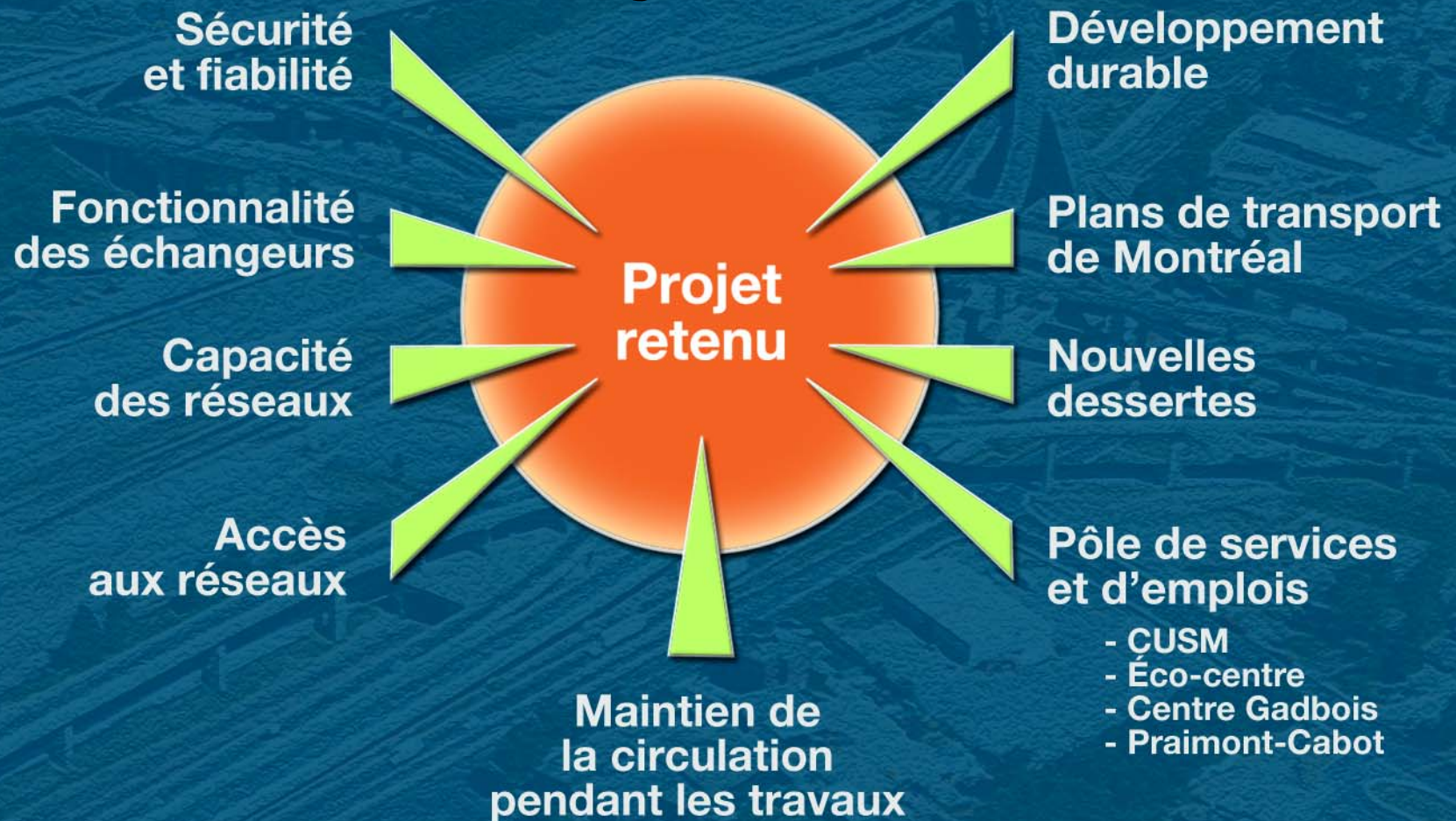


Construit en 1966 et 1967  
Nécessité d'intervention :  
- réparer ou reconstruire  
+ 280 000 véhicules/jour à maintenir



## Besoins fondamentaux...

pour une vision intégrée en transport  
et en aménagement





## Démarche réalisée



- 8 juin 2004 : journée d'étude (27 organismes)
- 13 octobre 2005 : atelier de créativité avec des experts du MTO et externes
- **Des 5 scénarios analysés, un seul répond aux besoins fondamentaux et offre une excellente performance**
- 2006-2007 : rencontres (Montréal et ses cinq arrondissements, Montréal-Ouest, Westmount, STM, CN, CP, AMT, ADM, PJCCI, Parcs Canada et groupes socio-économiques)

# La cour Turcote : fenêtre sur le canal

- Proximité au centre-ville (6 km)
- Proximité à l'Aéroport international P.-E.-Trudeau (9 km)
- Accès aux autoroutes 10, 15, 20 et 720
- Proximité de 4 stations de métro et 8 en périphérie
- Accès à 3 lignes de train de banlieue et au service d'autobus de la STM

CUSM

22 hectares

100 hectares

Relocalisation du corridor de transport

Désenclavement d'un site à mettre en valeur

Canal

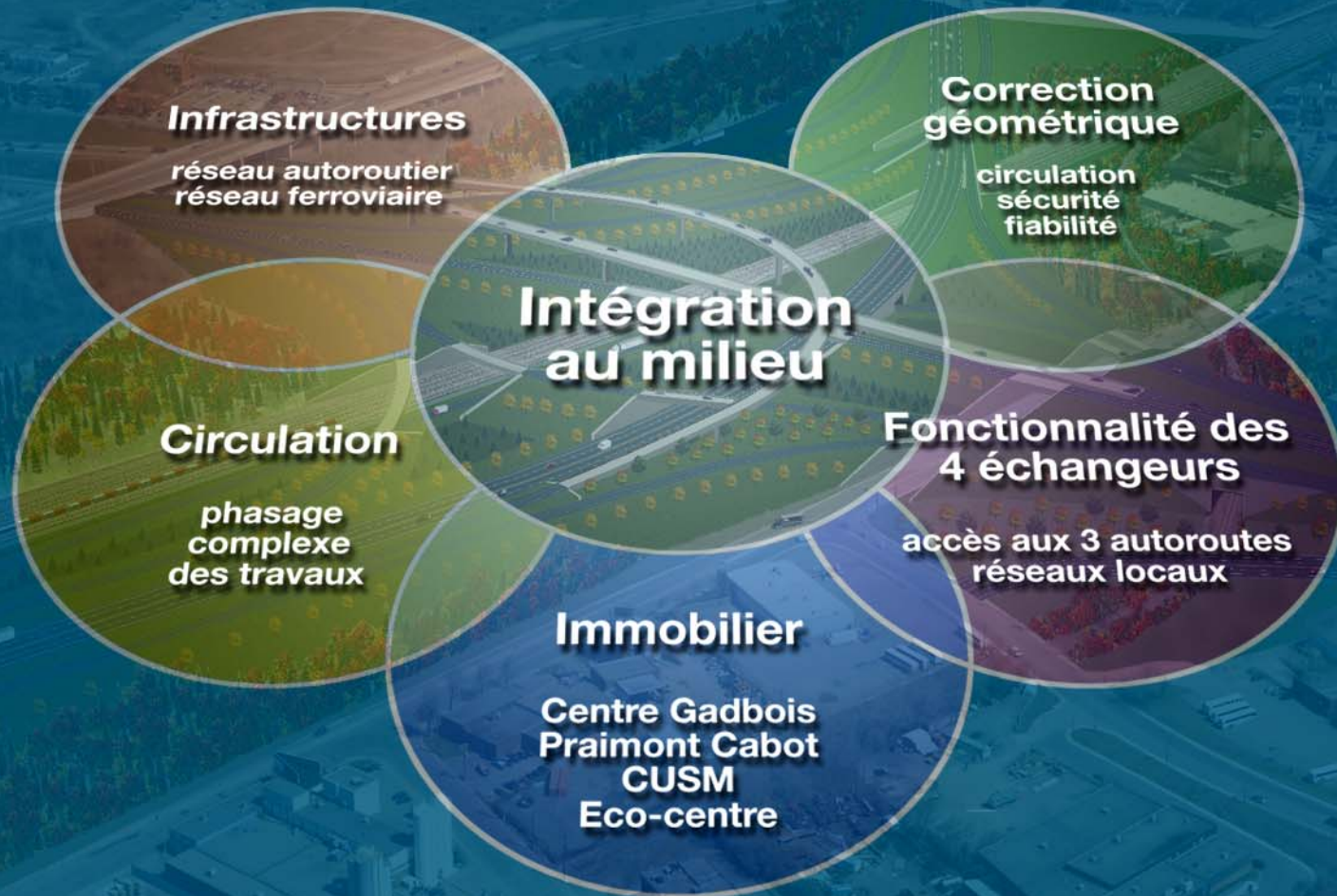
# Sommaire

- Partie 1. Justification du projet
- Partie 2. Projet
- Partie 3. Mise en œuvre du projet

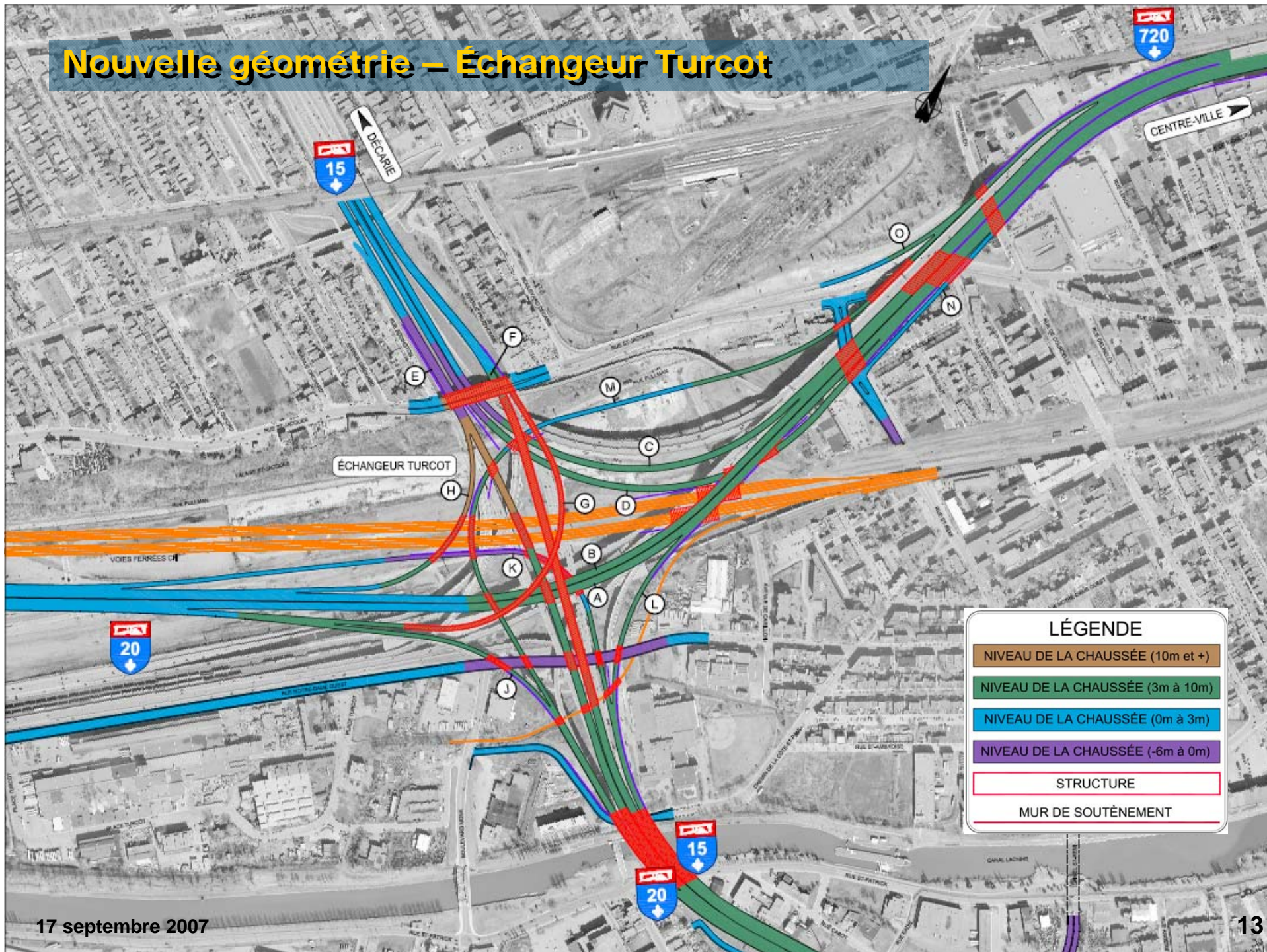


**Ce concept permet :**

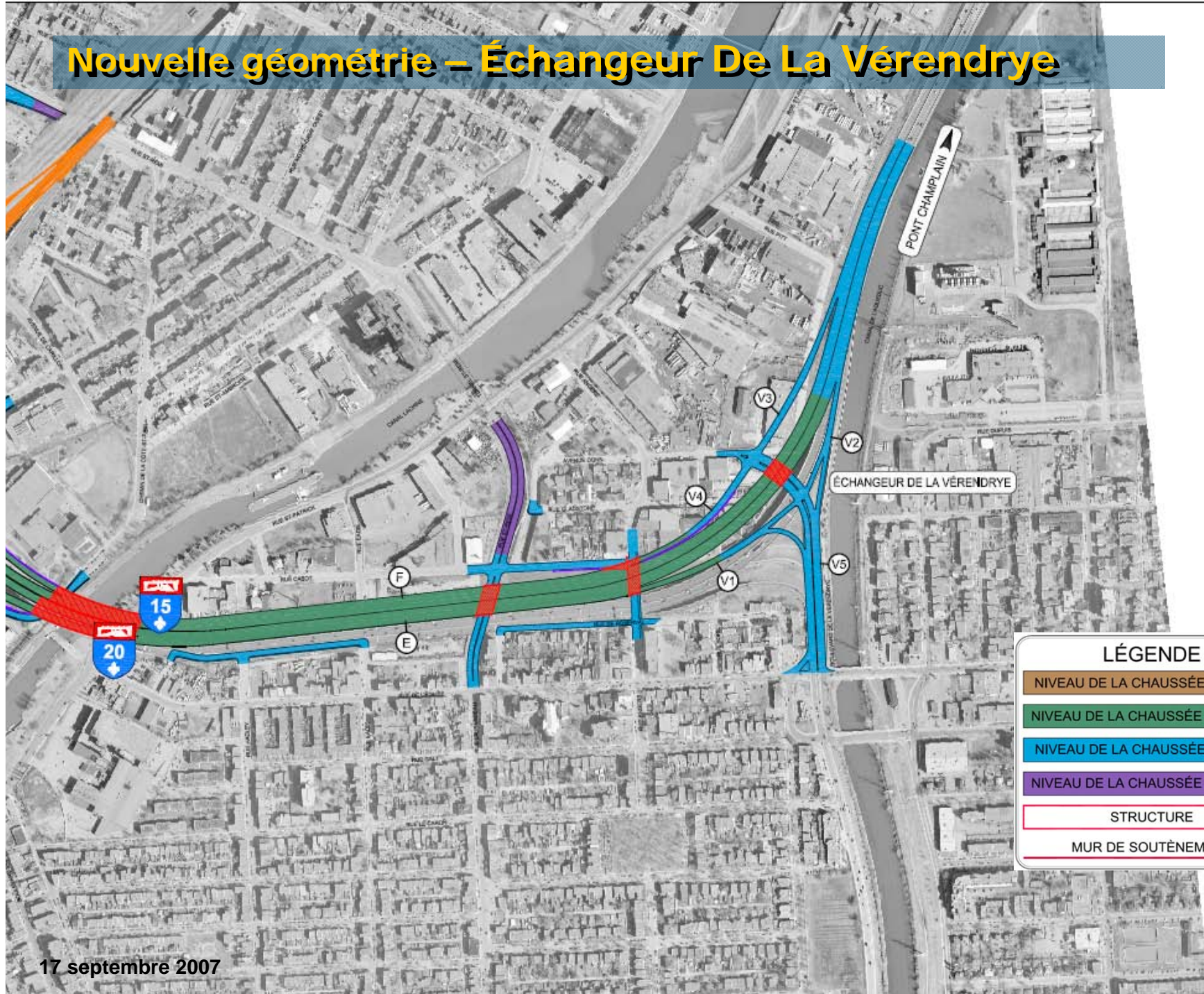
**de répondre aux besoins**



# Nouvelle géométrie – Échangeur Turcotte



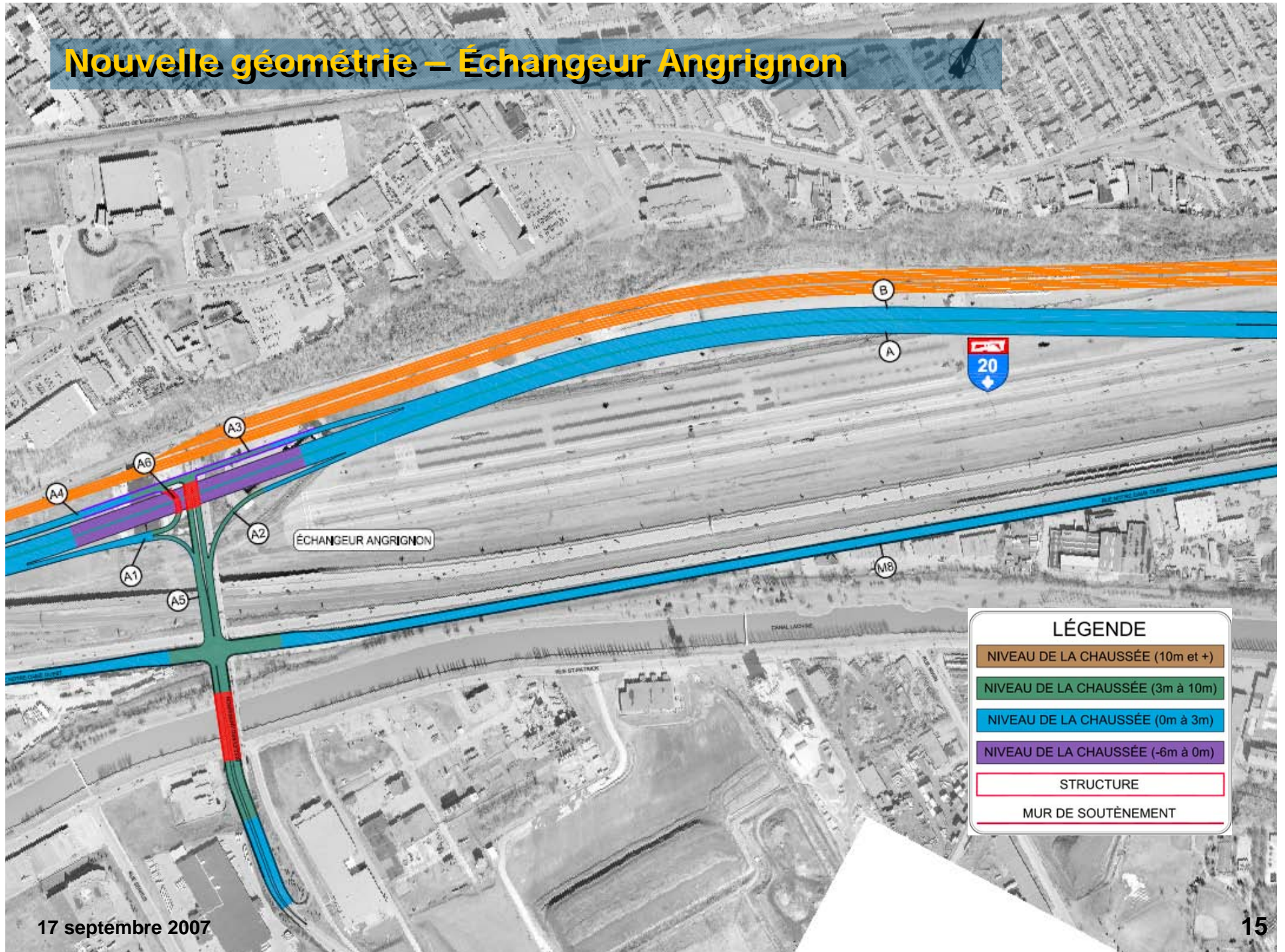
# Nouvelle géométrie – Échangeur De La Vérendrye



## LÉGENDE

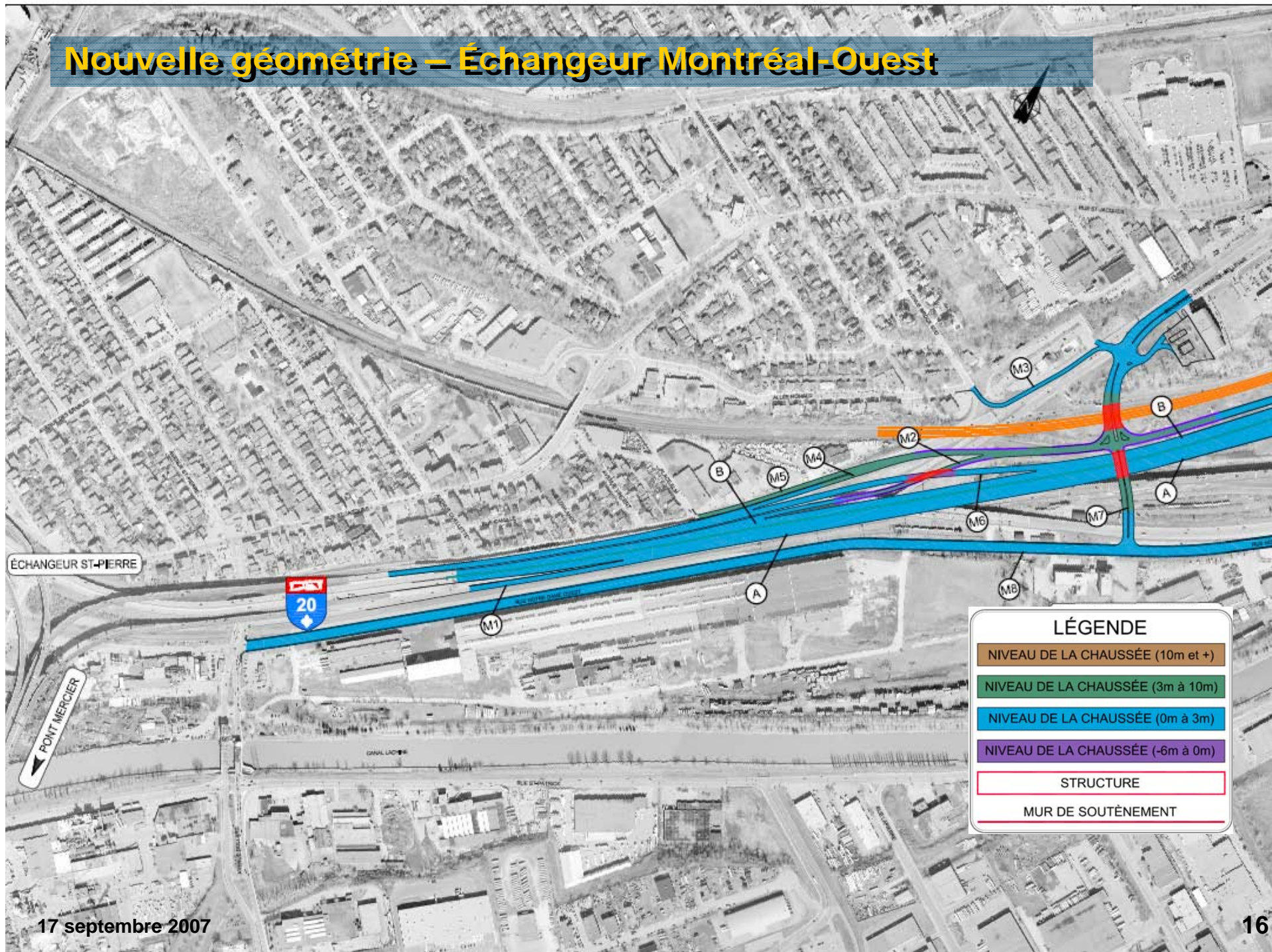
- NIVEAU DE LA CHAUSSÉE (10m et +)
- NIVEAU DE LA CHAUSSÉE (3m à 10m)
- NIVEAU DE LA CHAUSSÉE (0m à 3m)
- NIVEAU DE LA CHAUSSÉE (-6m à 0m)
- STRUCTURE
- MUR DE SOUTÈNEMENT

# Nouvelle géométrie – Échangeur Angrignon



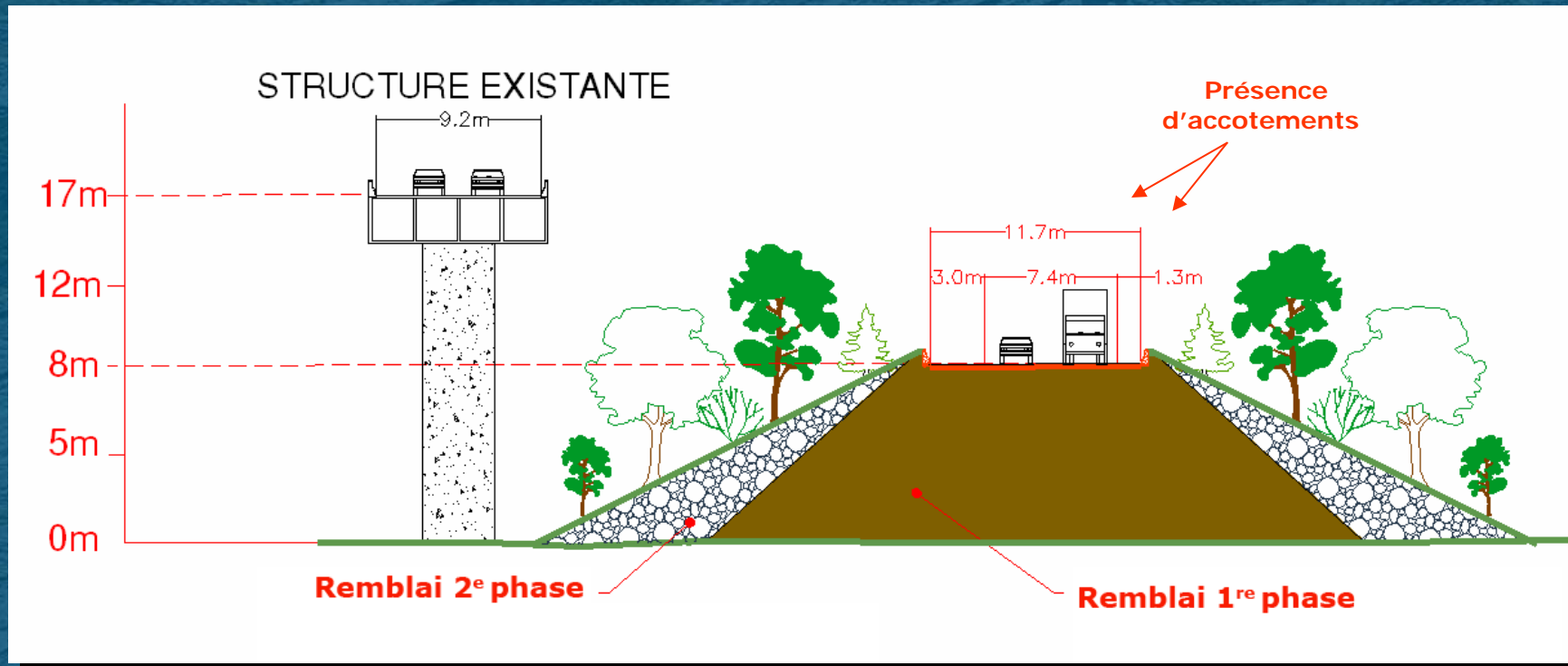
17 septembre 2007

# Nouvelle géométrie – Échangeur Montréal-Ouest

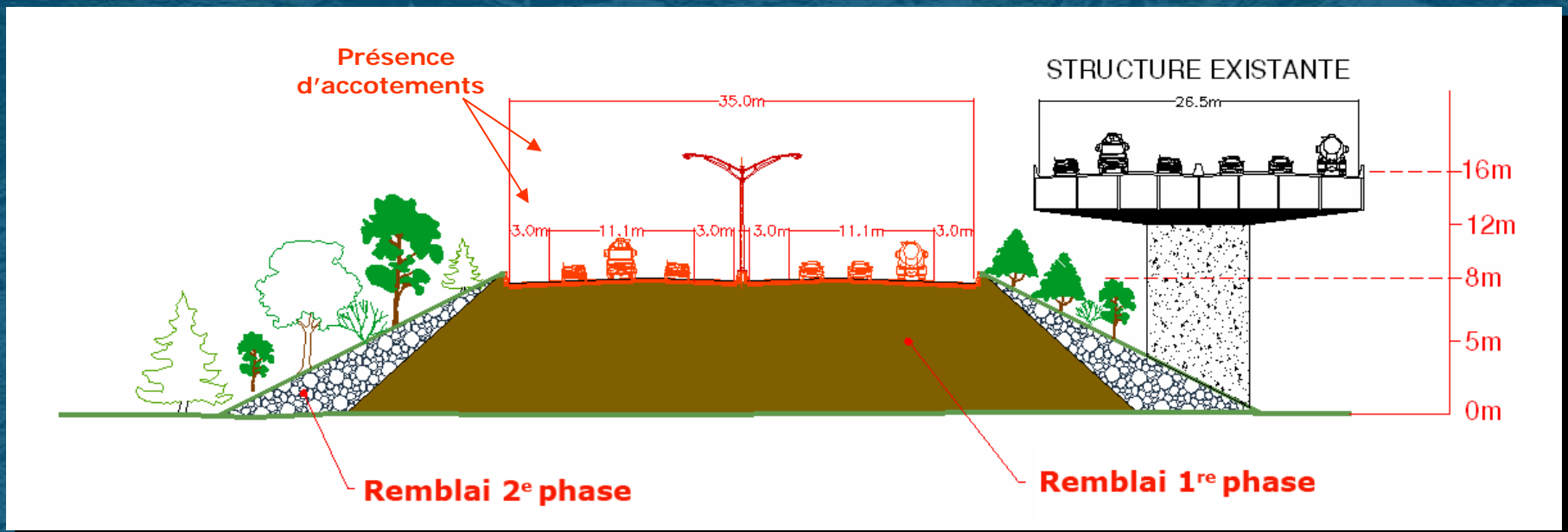




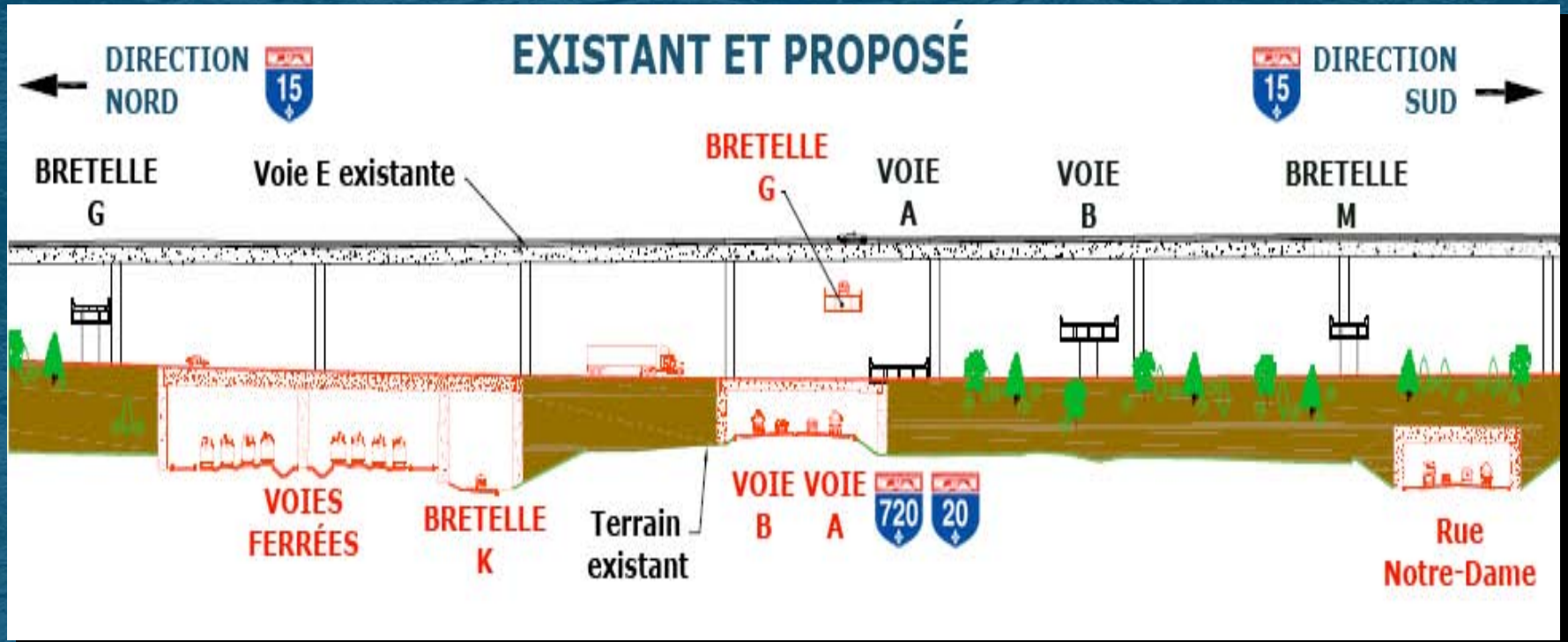
# COUPES TYPE Échangeur Turcotte



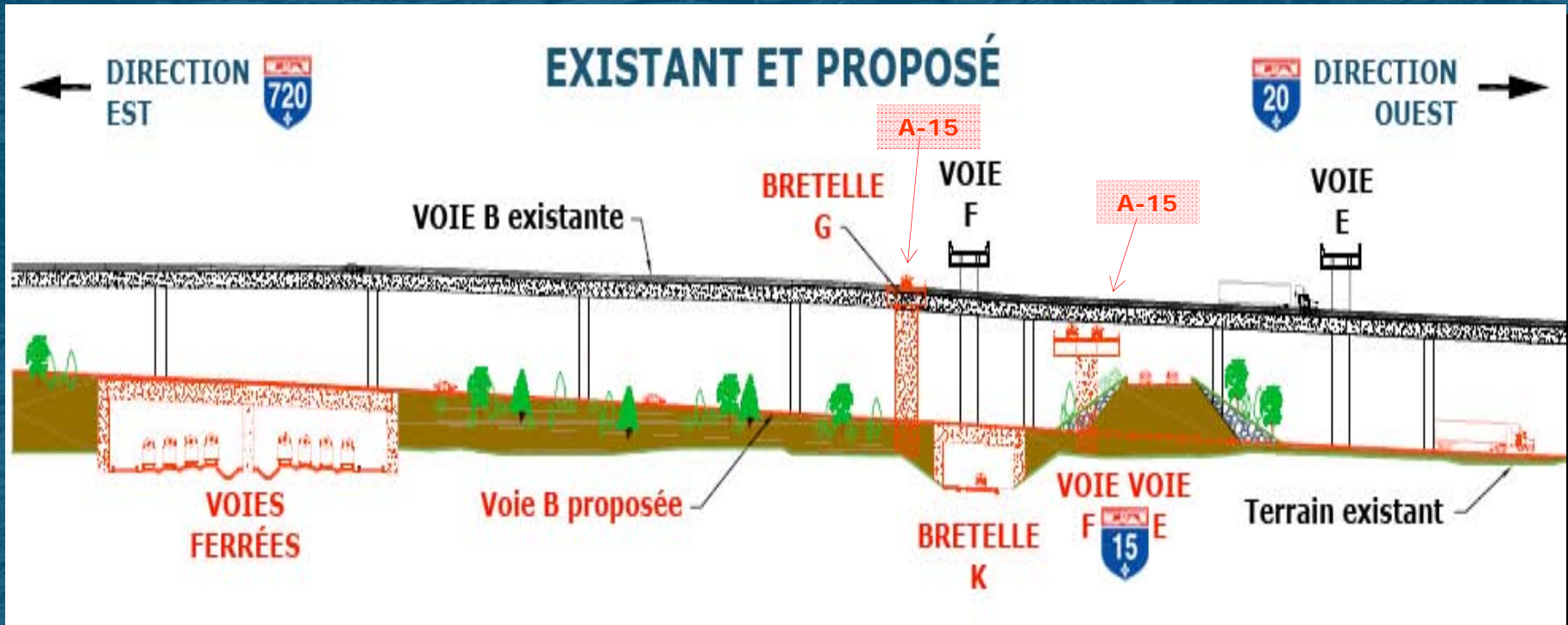
# COUPES TYPE Échangeur De La Vérendrye



# COUPES TYPE - Section nord/sud Échangeur Turcote



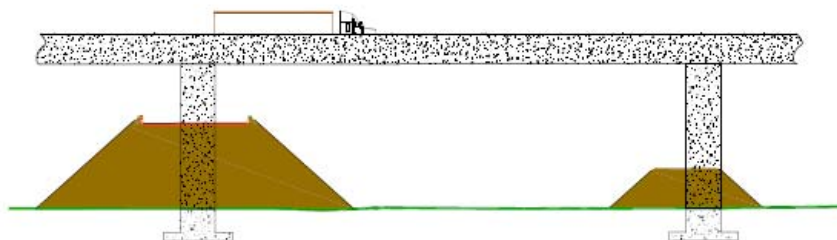
# COUPES TYPE - Section est/ouest Échangeur Turcote



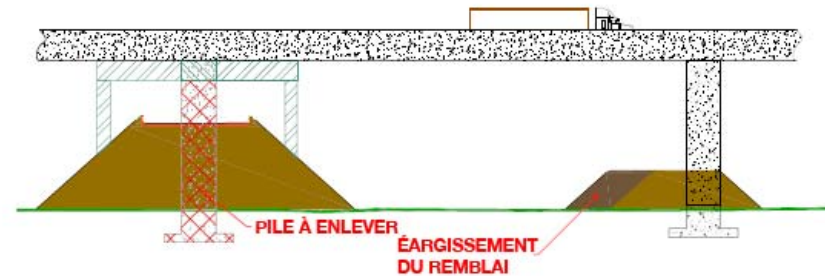
# Phases de construction Secteur Turcotte



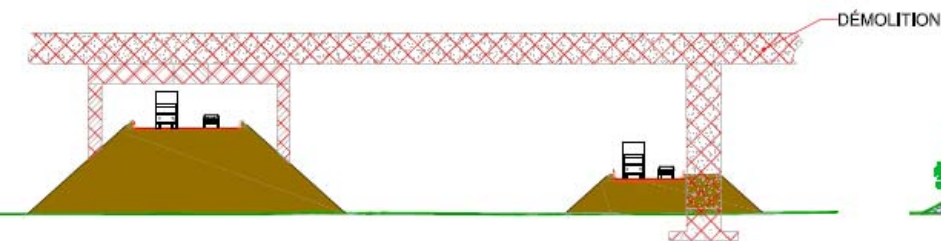
**Phase 1**  
Construction des remblais  
(1<sup>re</sup> phase)



**Phase 2**  
Compléter les ouvrages et  
soutènement temporaire



**Phase 3**  
Mise en service des nouvelles voies  
et démolition des structure existantes



**Phase 4**  
Aménagement et remblai (2<sup>e</sup> phase)



# Phases de construction Secteur De La Vérendrye



**Phase 1 et 2**  
Construction du remblai  
(1<sup>re</sup> phase)



**Phase 3**  
Mise en service des nouvelles voies  
et démolition de la structure existante



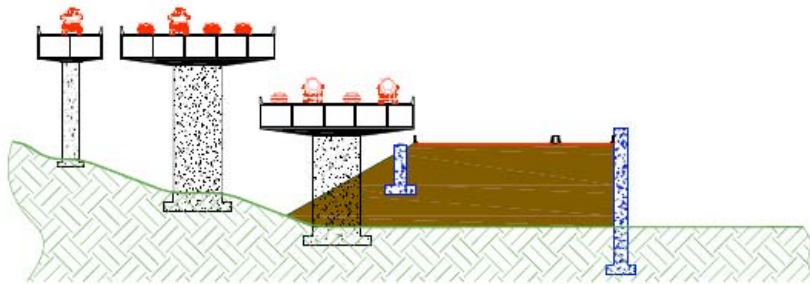
**Phase 4**  
Aménagement et remblai (2<sup>e</sup> phase)



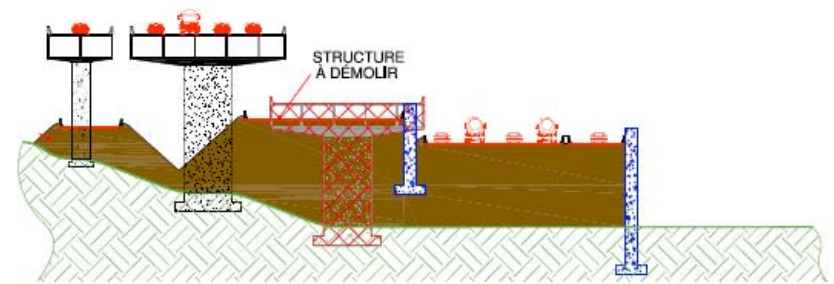
# Phases de construction Secteur A-720



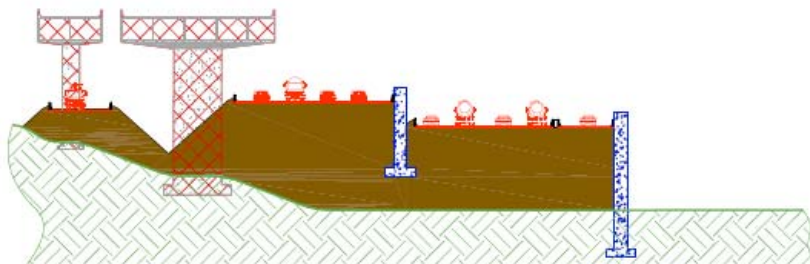
**Phase 1**  
Construction des murs de soutènement et remblai  
(1<sup>re</sup> phase) de la voie



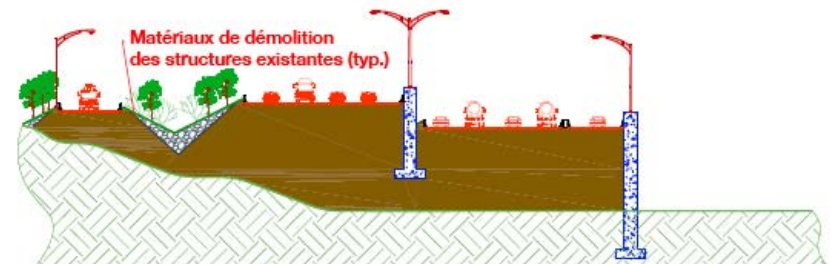
**Phase 2**  
Mise en service de la voie A, démolition de la voie existante  
Construction du mur de soutènement et du remblai (1<sup>re</sup> phase) des voies



**Phase 3**  
Mise en service des voies  
et démolition des structures existantes



**Phase 4**  
Aménagement et  
construction des remblais (2<sup>e</sup> phase)



# Échangeur Turcotte – AVANT –



17 septembre 2007

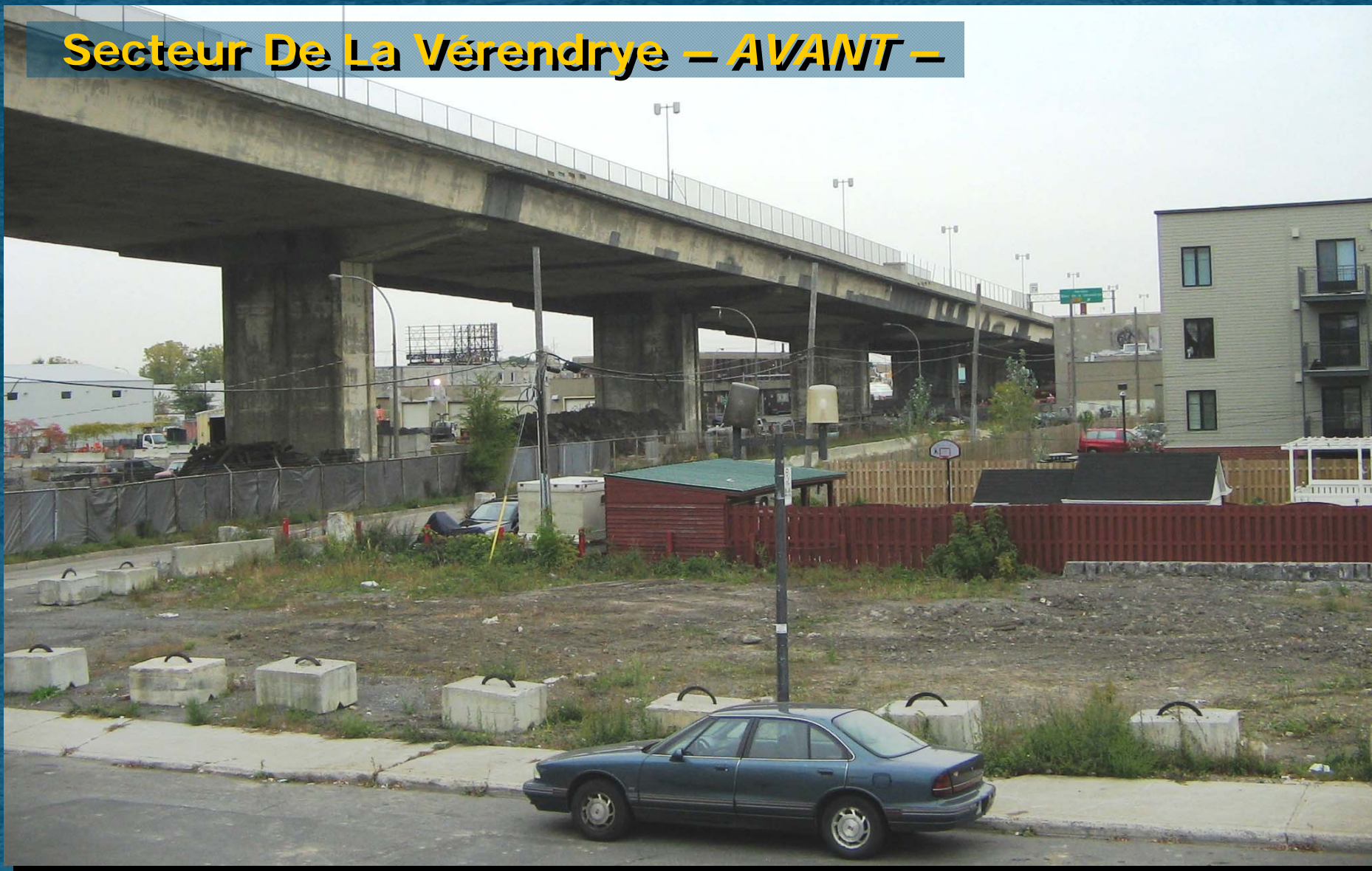


# Échangeur Turcotte – APRÈS –



17 septembre 2007

# Secteur De La Vérendrye – AVANT –



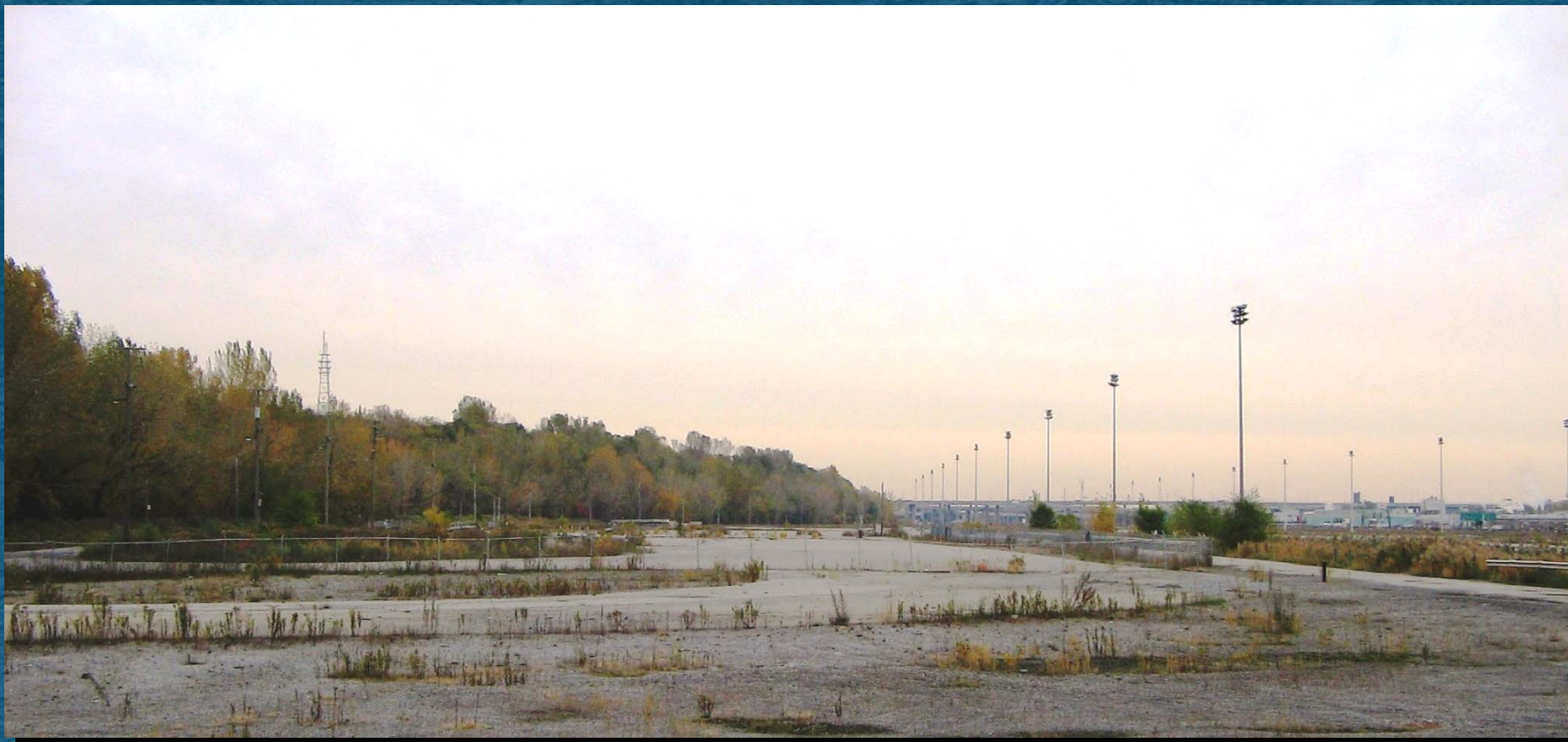
17 septembre 2007

# Secteur De La Vérendrye – *APRÈS* –



17 septembre 2007

# Cour Turcote (Autoroute 20) – AVANT –



17 septembre 2007

# Cour Turcote (Autoroute 20) – APRÈS –



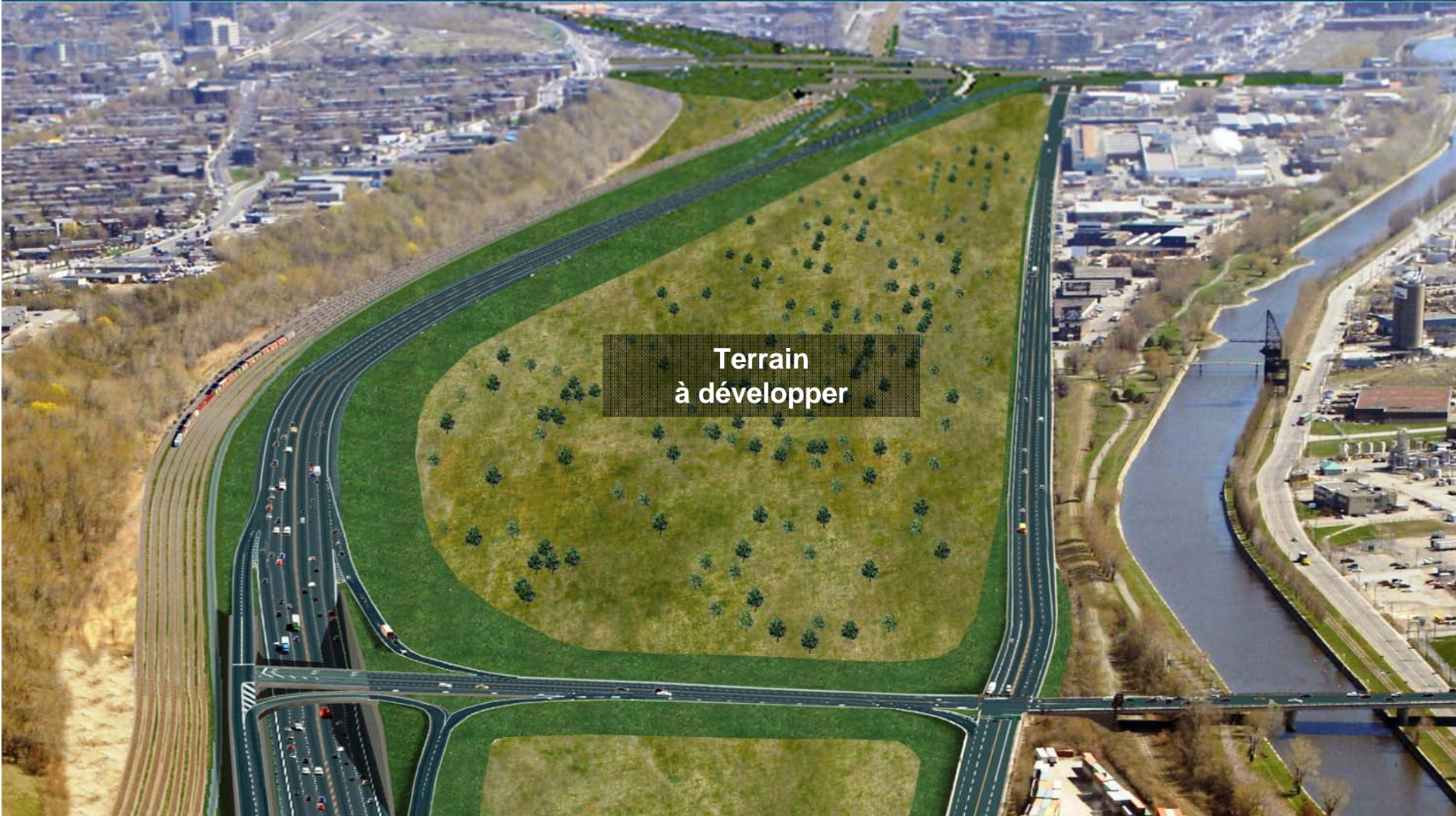
17 septembre 2007

# Cour Turcote (Vue aérienne) – AVANT –



17 septembre 2007

# Cour Turcote (Vue aérienne) – APRÈS –



Terrain  
à développer

# Échéancier de réalisation



Étapes	Début	Fin
1. Études de solutions		Mai 2006
2. Études complémentaires	Juillet 2006	Août 2007
3. Avant-projets	Juillet 2007	Juillet 2009
4. Étude environnementale	Avril 2007	Décembre 2007
5. Acquisitions	2003	Août 2010
6. Évaluation environnementale	2008	2008
7. Autorisation : décret	—	Décembre 2008
8. Plans et devis	Juillet 2008	Juillet 2011
9. Construction	Juillet 2009	Juillet 2015
10. Mise en service	Août 2015	



# Sommaire

- Partie 1. Justification du projet
- Partie 2. Projet
- Partie 3. Mise en œuvre du projet



# Un grand projet

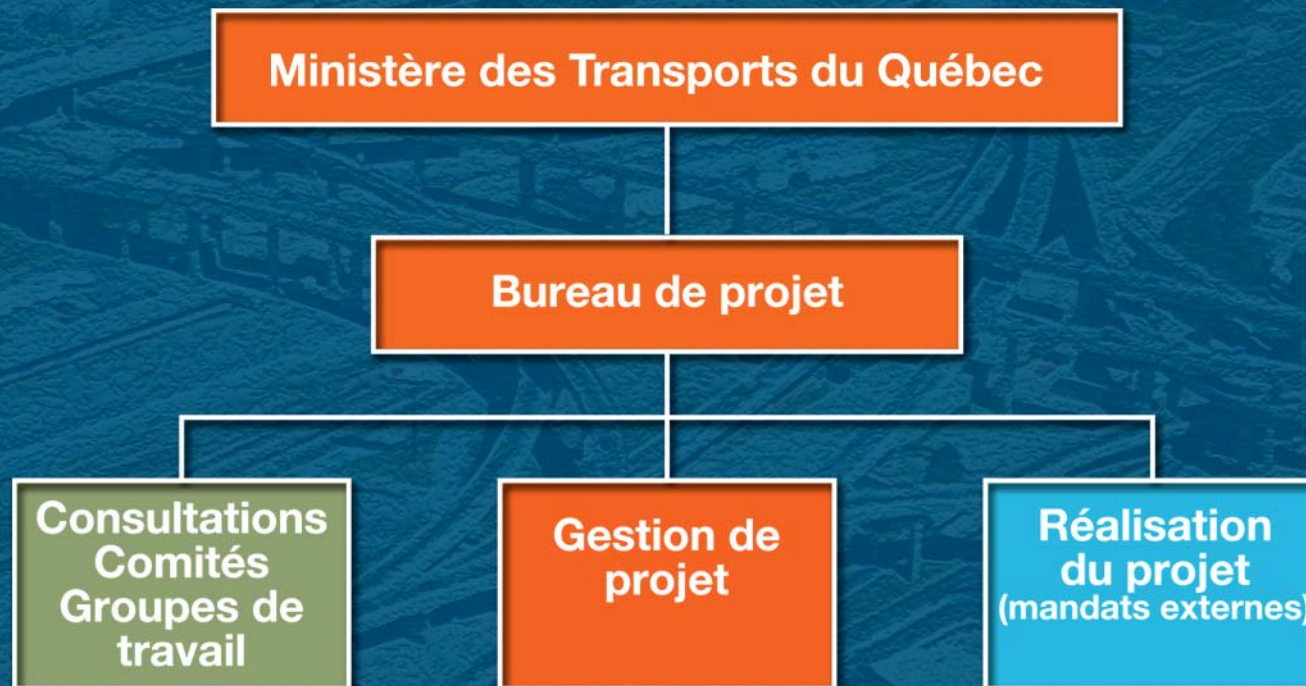


- **Projet d'envergure :**

- grande complexité de réalisation
- maintien de la qualité de vie du milieu
- maintien de la circulation
- intégration des travaux du CN, ADM, PJCCI et villes;
- 10 ans de réalisation dont 5 à 7 ans de construction (2007-2015);
- un budget d'environ 1,5 milliard de dollars

- **Projet structurant pour les secteurs desservis et la région**

# Bureau de projet



# Bureau de projet

- Un projet complexe à réaliser et de longue durée (10 ans)



## Comité d'orientation

Ministère des Transports et Ville de Montréal

## Comités consultatifs

MTQ, MDDEP, Ministères,  
Montréal-Ouest, Westmount,  
arrondissements, CMM, CRDIM,  
CN, CP, STM, AMT, ADM, Via Rail,  
PJCCI, Parcs Canada

Transports Canada, CUSM,  
Organisme socio-économiques  
Citoyens, Autres

## Groupes techniques

- Des ententes nécessaires avec plusieurs partenaires

# Plan d'action



- Mise en place du Bureau de projet } 2007
- Octroi de contrats : } automne 2007
  - Gestion de la cour Turcot
  - Gestion de projet
  - Avant-projets
  - Accompagnement pour le suivi des structures et la sécurisation (2007-2015)
- Dépôt de l'étude environnementale au MDDEP } décembre 2007
- Évaluation environnementale } 2008
- Besoin urgent de relocalisation pour le MTQ et ses partenaires : Centre de services Turcot, clos de voirie Sud-Ouest et Éco-centre, stationnement du Centre Gadbois } 2008-2009

## Plan d'action (suite)



- Stratégie de communication } décembre 2007
- Consultations élargies : élus, partenaires et citoyens } 2008
- Des ententes nécessaires à conclure : } 2007-2009
  - CN Rail et CP Rail
  - ADM
  - CUSM
  - PJCCI
  - Villes de Montréal, Montréal-Ouest, Westmount et 5 arrondissements
  - Organismes et compagnies liés aux services publics

## En résumé

Une solution optimale qui permet de :

- réhabiliter les infrastructures des 4 échangeurs au moindre coût
- maintenir la capacité des échangeurs
- maintenir la circulation routière et ferroviaire pendant les travaux
- améliorer la fonctionnalité, la sécurité et la fiabilité des réseaux
- désenclaver 100 hectares de terrain pour des fins de développement
- améliorer l'environnement et la qualité de vie dans les secteurs limitrophes
- diminuer les coûts d'entretien pour les générations futures



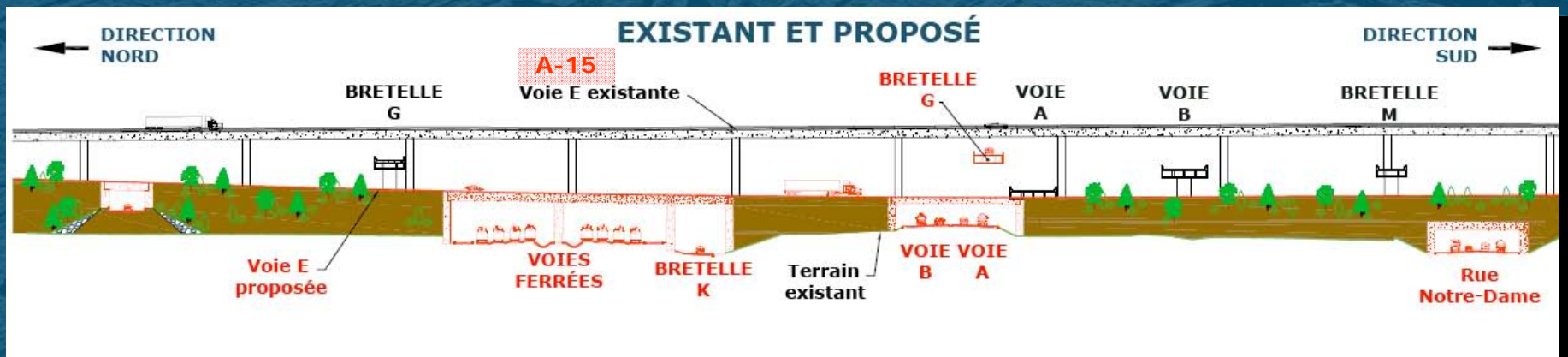
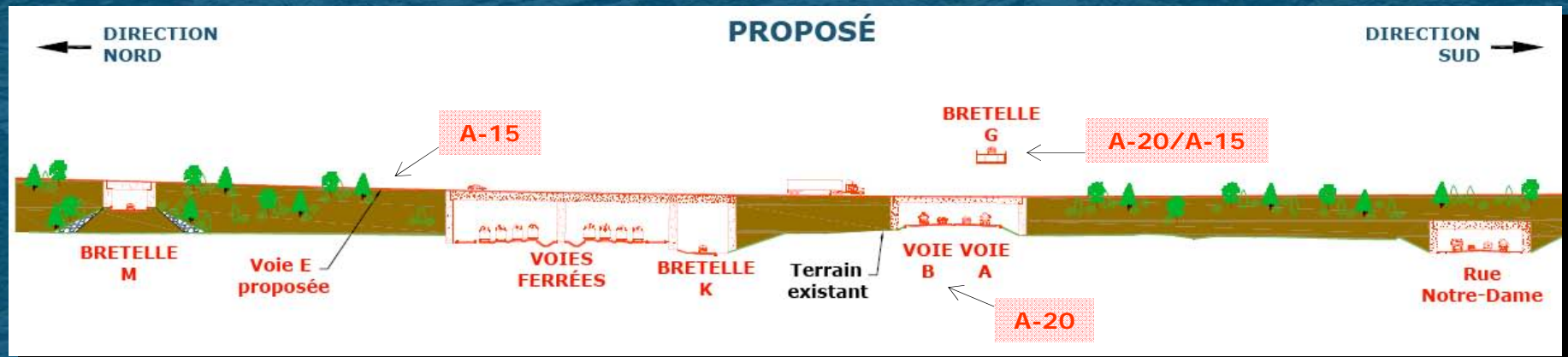
# Période de questions et commentaires



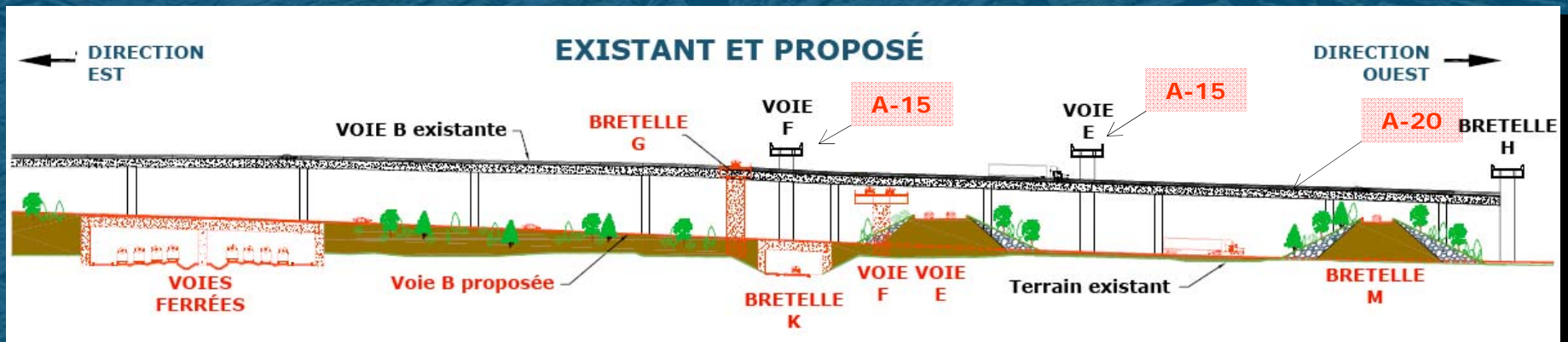
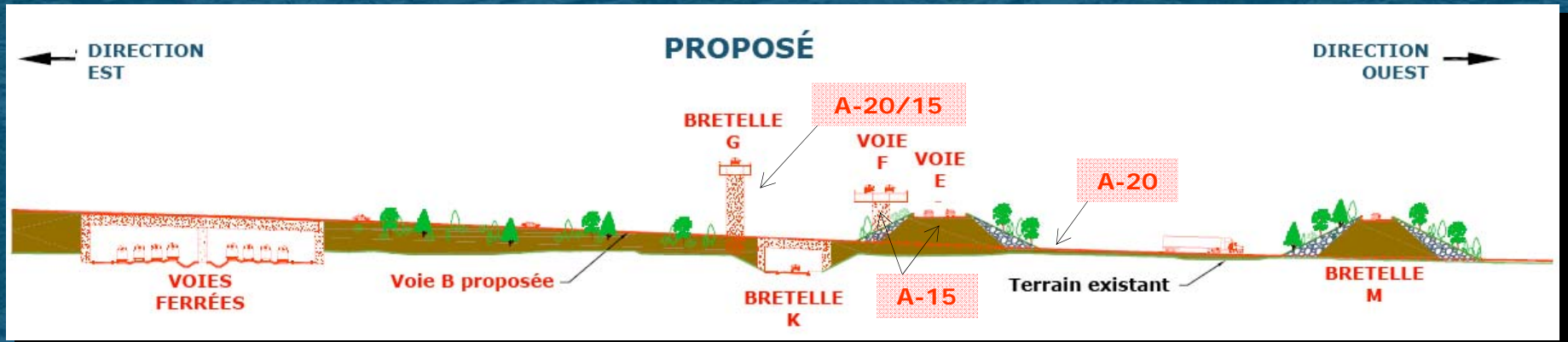
17 septembre 2007



# COUPES TYPE - Section nord/sud Échangeur Turcotte



# COUPES TYPE - Section est/ouest Échangeur Turcot



# Analyse multicritères



ÉNONCÉ DU CRITÈRE	PRIORITÉ		SCÉNARIO RÉFÉRENCE	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2	SCÉNARIO 3	SCÉNARIO 4
	Priorité	Note maximale	Pointage	Pointage	Pointage	Pointage	Pointage
Approche Faisabilité technique							
Infrastructures	1	10	0	9	10	10	10
Sécurité routière	1	10	1	1	5	5	5
Géométrie	2	8	5	3	5	5	7
Entretien	2	8	2	2	5	3	7
Ferroviaire	3	6	4	4	6	6	6
<i>Sous-total</i>		<i>42</i>	<i>12</i>	<i>19</i>	<i>31</i>	<i>29</i>	<i>35</i>
Approche Réalisation							
Maintien de la circulation durant les travaux	1	10	0	5	10	5	10
Approche Cadrage urbain/environnement							
<i>Sous-total</i>		<i>32</i>	<i>22</i>	<i>20</i>	<i>20</i>	<i>24</i>	<i>26</i>
<b>Total du scénario</b>		<b>84</b>	<b>34</b>	<b>44</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>71</b>

# Organigramme d'acquisition

