

Échangeur Turcot

Analyse de la limite de l'intervention requise pour récupérer le fonctionnement de l'échangeur toute en s'adaptant à la tendance vers le transfert modal des transport

Montréal le 15 juin 2009

Pierre Brisset, Architecte.
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)**

**Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire**

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Cél (514) 668-1781
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Préambule

Voici ce qui serait une mise à jour de la position du GRUHM sur le dossier de l'échangeur Turcot.

Et bien, au lieu de contester, peut être y aurait-il possibilité d'une approche de collaboration??

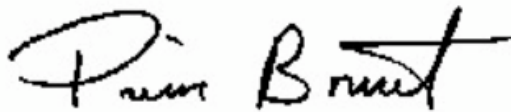
Si le gouvernement semble être déterminé de procéder avec ce projet de reconstruction, pourquoi ne pas exiger que plusieurs éléments positifs soient incorporés dans le projet afin qu'une approche d'aménagement durable soit à l'avantage de tous.

Bref, voici 3 considérations qui doivent être incorporées, si le projet du remplacement de l'échangeur va de l'avance:

1. Le projet Turcot, tel que présenté par le gouvernement, entraînerait le remplacement de toute l'autoroute Ville-Marie et sa reconstruction sur pilotis vers l'Est, jusqu'à la rue Guy. Cette intervention, au sud de l'autoroute actuelle, nécessiterait d'importantes démolitions de logements dans plusieurs quartiers résidentiels limitrophes du quartier Saint-Henri. Plusieurs organismes, dont l'Ordre des architectes, s'étaient prononcés en 1970 contre ce projet d'autoroute Est-Ouest. Construite malgré tout, la première mouture de cette infrastructure a dévasté les quartiers dans lesquels elle a été implantée. Il nous semble toujours pertinent de questionner la présence d'une autoroute de telle dimension en plein cœur de la ville, sans pour autant remettre en question la reconstruction de Turcot.
2. Vers le sud, le gouvernement prévoit construire la nouvelle autoroute A-15 sur un talus imposant à côté de la structure existante, au sud du canal Lachine, ce qui créerait une barrière infranchissable entre les secteurs Cabot et Galt, dans Côte-Saint-Paul. Pourtant, l'abaissement de l'autoroute d'une quinzaine de mètres sur toute sa longueur, comme il est prévu pour le segment franchissant le canal Lachine, permettrait son recouvrement partiel dans ce secteur sensible, là où l'autoroute se trouve à seulement 7,5 m au-dessus du sol sur quasiment toute sa longueur.

3. Vers l'ouest, dans les cours Turcot, le promoteur du projet propose le déplacement conjoint de l'autoroute et de la ligne nationale du chemin de fer du CN contre l'escarpement Saint-Jacques, bloquant ainsi pour toujours l'accès au bas du parc de cette falaise, un parc linéaire sans pareil à Montréal. De plus, le CN prévoit l'élimination des derniers vestiges d'une cour de triage qui pourrait bien rendre service aux réseaux de trains passagers toujours en évolution, par exemple pour y ériger des garages d'entretien. Car il ne faut pas oublier que l'avenir des transports semble s'orienter vers le retour sur rail, autant à l'interurbain (Via Rail) que pour la desserte des banlieues (AMT). De plus le transfert de ces équipements sur l'ancien lit du ruisseau St Pierre, limite nord de l'ancien lac à la Loutre commanderait une intervention poussée pour rendre ces sols instables pour avoir la capacité portante à supporter ces derniers.

En autant que ce pourrait paraître pour certains comme un revers majeur de notre politique sur ces dossiers, nous osons croire qu'avec ces objectifs atteints, le projet de reconstruction de l'échangeur de la partie endommagé seulement prendrait plus un aspect positif pour le développement durable recherché. De plus on doit collectivement comprendre l'importance du besoin de mettre en service, un réseau de transport collectif efficace afin de le mettre en valeur dans ce corridor Est-Ouest au flanc sud du Mont-Royal.

A handwritten signature in black ink, reading "Pierre Brisset". The signature is written in a cursive, flowing style.

Pierre Brisset, Directeur GRUHM

Considérations

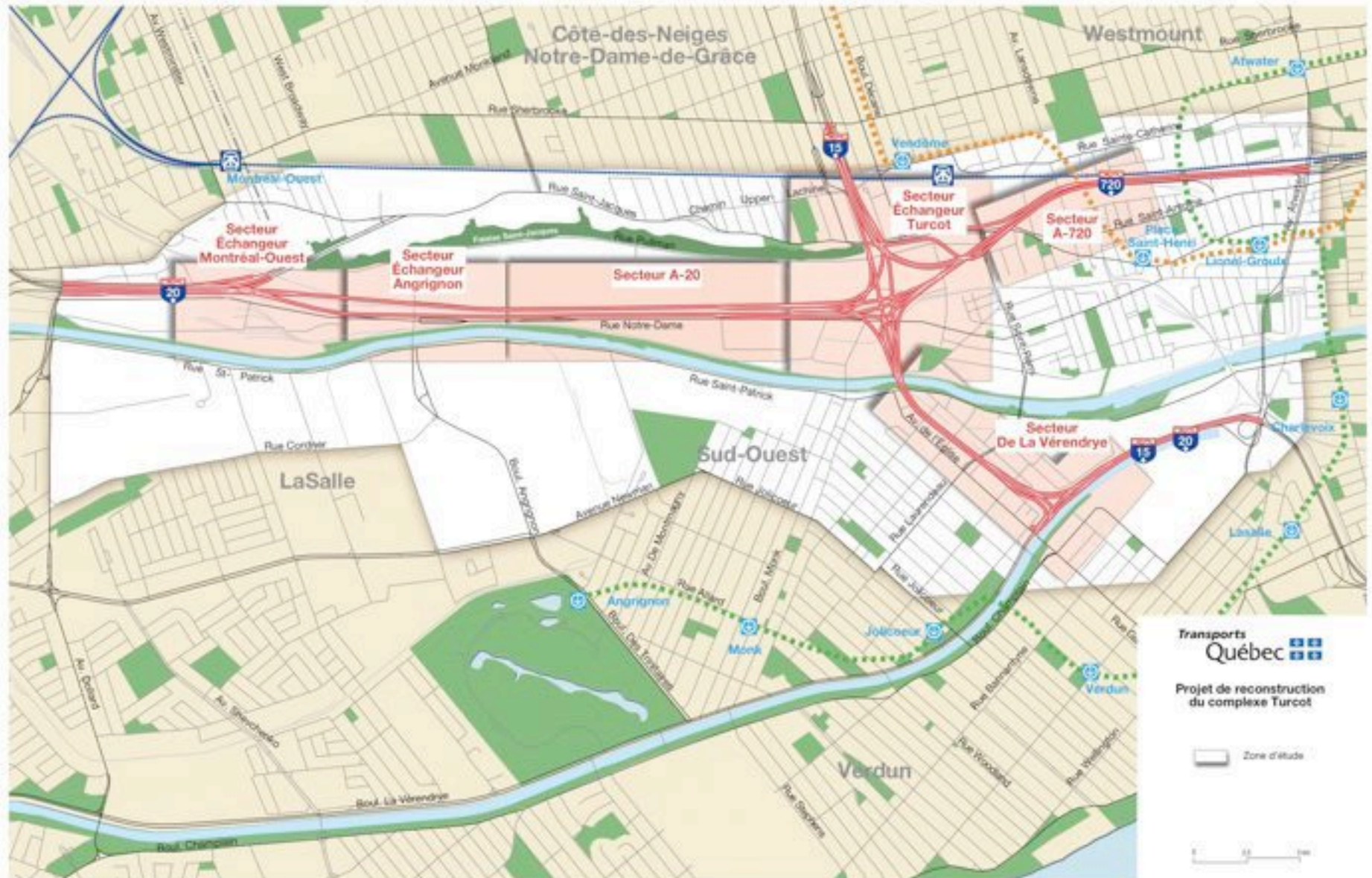
- 1- En considérant que la volonté du Ministère des Transports, appuyé par le gouvernement, vise à la reconstruction de l'échangeur Turcot à cause de sa vétusté structurale ayant plus de quarante ans et étant construite trop rapidement dans une période restreinte de 8 mois pour l'Expo-1967,**
- 2- En considérant que l'autoroute A-15 entre le Canal de Lachine et l'aqueduc de Montréal doit aussi être remplacé à cause de sa vétusté structurale ayant plus de quarante ans et étant aussi construit trop rapidement dans une période de 14 mois pour l'Expo-1967,**
- 3- En considérant que l'Axe Est-Ouest Ville-Marie est un axe pendulaire servant à une clientèle venant de l'ouest de Montréal pour se rendre au centre-ville,**
- 4- En considérant que l'Axe A-15 est un axe de transit National reliant le Nord Ouest du Québec avec le berceau économique de la Montérégie et l'Estrie ainsi que le Nord Est des Etats-Unis,**
- 5- En considérant que l'autoroute Ville Marie entre les rues St. Rémi et Guy est la plus jeune de sa classe, étant ouverte en 1972, 5 ans après l'Expo 1967 et treize ans après l'ouverture de la Métropolitaine en 1959 ;**
- 6- En considérant qu'aucun document rendu disponible justifie le remplacement de seulement la moitié de l'autoroute Ville Marie entre la rue St. Rémi et la rue Atwater, l'autre moitié pouvant être maintenu avec des réparations ponctuelles;**
- 7- En considérant qu'aucune démolition de quartier fut effectuée sur l'île de Montréal depuis 1976, soit 33 ans, pour accommoder la construction d'autoroutes urbaines ;**
- 8- En considérant qu'il existe des alternatives à remplacer ou récupérer les segments Turcot et Vérendrye de l'échangeur sans recours à des expropriations dans les quartiers résidentiels.**
- 9- En considérant la nature du sol instable dans le lit du ruisseau St. Pierre au pied de la falaise St Jacques dans la cour Turcot ;**
- 10- En considérant qu'aucun document rendu disponible justifie le remplacement de l'ensemble des structures de l'échangeur de Montréal Ouest appart quelques travées isolées sur Angrignon et dans la descente Ste Anne (R-138).**

Recommandations

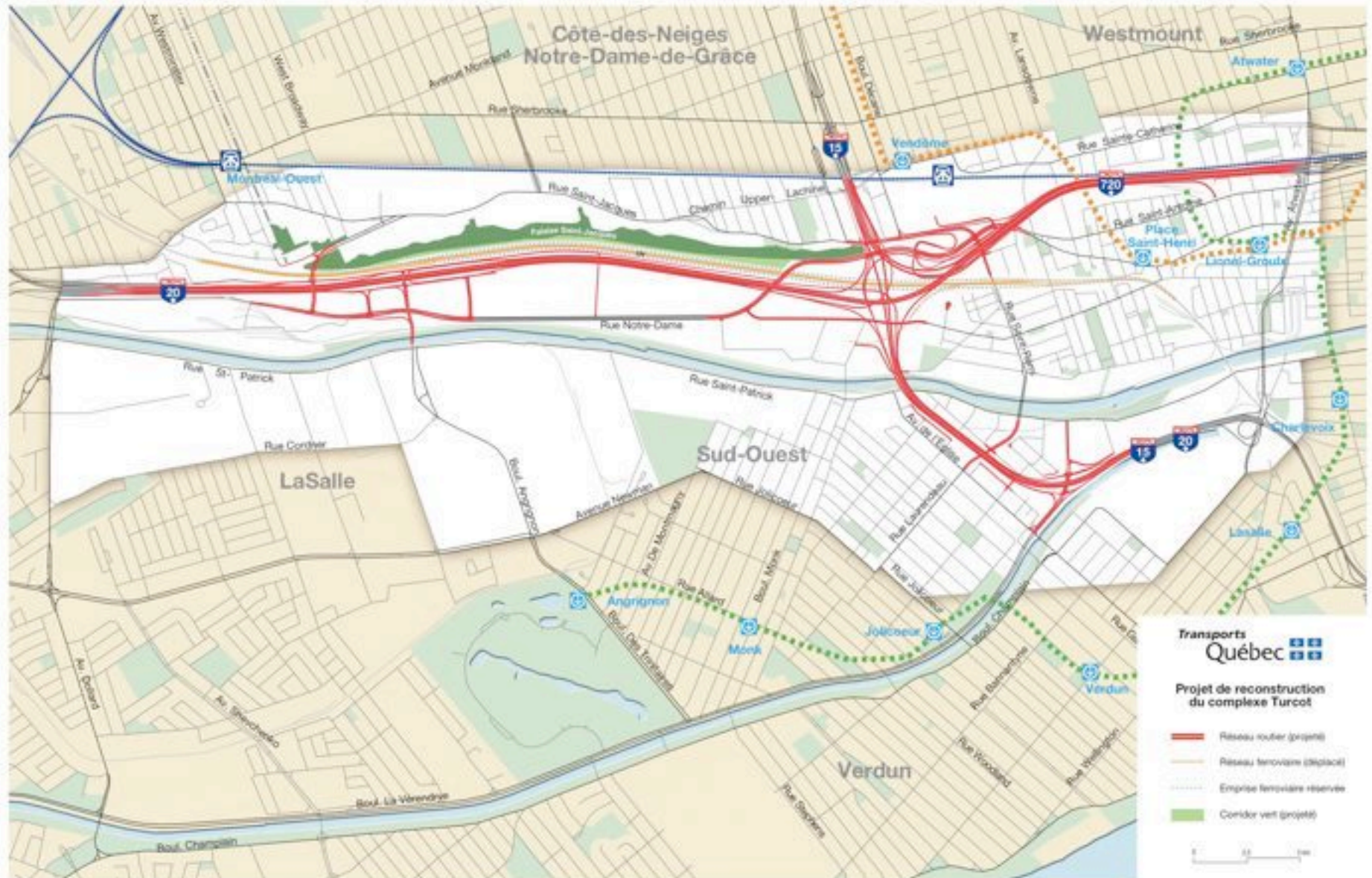
Il est recommandé que :

- 1. La portée des travaux de remplacements de structures soit limitée à refaire l'axe Nord-Sud national dans les secteurs Turcot et de la Vérendrye de l'Échangeur exclusivement et ce, dans les emprises appartenant déjà à Transport Québec et que ces travaux soient complétés pour 2014 vu à l'urgence d'agir à cause de la condition des structures dans ces secteurs ;**
- 2. Le temps nécessaire pour valider et mettre en application des options proposées par d'autres évitant l'expropriation de logements dans le secteur des Tanneries, incluant le Loft 780, soit mise en valeur réelle,**
- 3. Un objectif d'application d'une politique de transfert modal pour réduire la dépendance de l'auto-solo pour le voyageant soit établis afin de prévoir la réduction du niveau d'achalandage sur la Ville Marie de 163 000 véhicules par jour (vpj.) à 95 000 vpj. pour 2014 au lieu de l'augmenter à 200 000 vpj. tel que prévu par les simulations tendanciennes du MTQ ;**
- 4. Les voies de rives sur les autoroute A-20, A-15 sud et A-720 soient converties en voies en dédiés au transport collectif.**
- 5. Des circuits d'autobus express inter-quartier soient mis en service pour desservir le centre-ville à partir des quartiers limitrophes, tel Notre Dame de Grâce, Côte Saint Luc et Verdun.**
- 6. Le nombre de voies attribuées à la circulation sur la Ville Marie soit réduit de 8 à 6 voies, les voies récupérées assignées au transport collectif ou la sécurité routière.**

Segments de l'échangeur Turcot faisant objet d'une réfection tel qu'annoncés par le MTQ



Projet du MTQ pour l'autoroute Est-Ouest qui s'étend bien sur 7 kilomètres de longueur de Ville St Pierre à la rue Atwater



Simulations de phasage de construction

Vue de l'échangeur Turcot



0a- Vue actuelle Ville-Marie sous Décarie

Vue de l'échangeur Turcot,



0b- Voies CN relocalisée (bleue), bretelles A-720/A-15 sud coupées

Vue de l'échangeur Turcot,



MTQ-1a; Construction Ville Marie Direction Est

Vue de l'échangeur Turcot,



MTQ-1b; Démolition Ville Marie Direction Est

Vue de l'échangeur Turcot,



MTQ-2a; Construction Ville Marie (A-720/20) Direction Ouest

Vue de l'échangeur Turcot,



MTQ-2b; Démolition Ville Marie (A-720/20) Direction Ouest

Vue de l'échangeur Turcot,



GRU-3a Construction A-20 direction Ouest de Ville-Marie

Vue de l'échangeur Turcot,

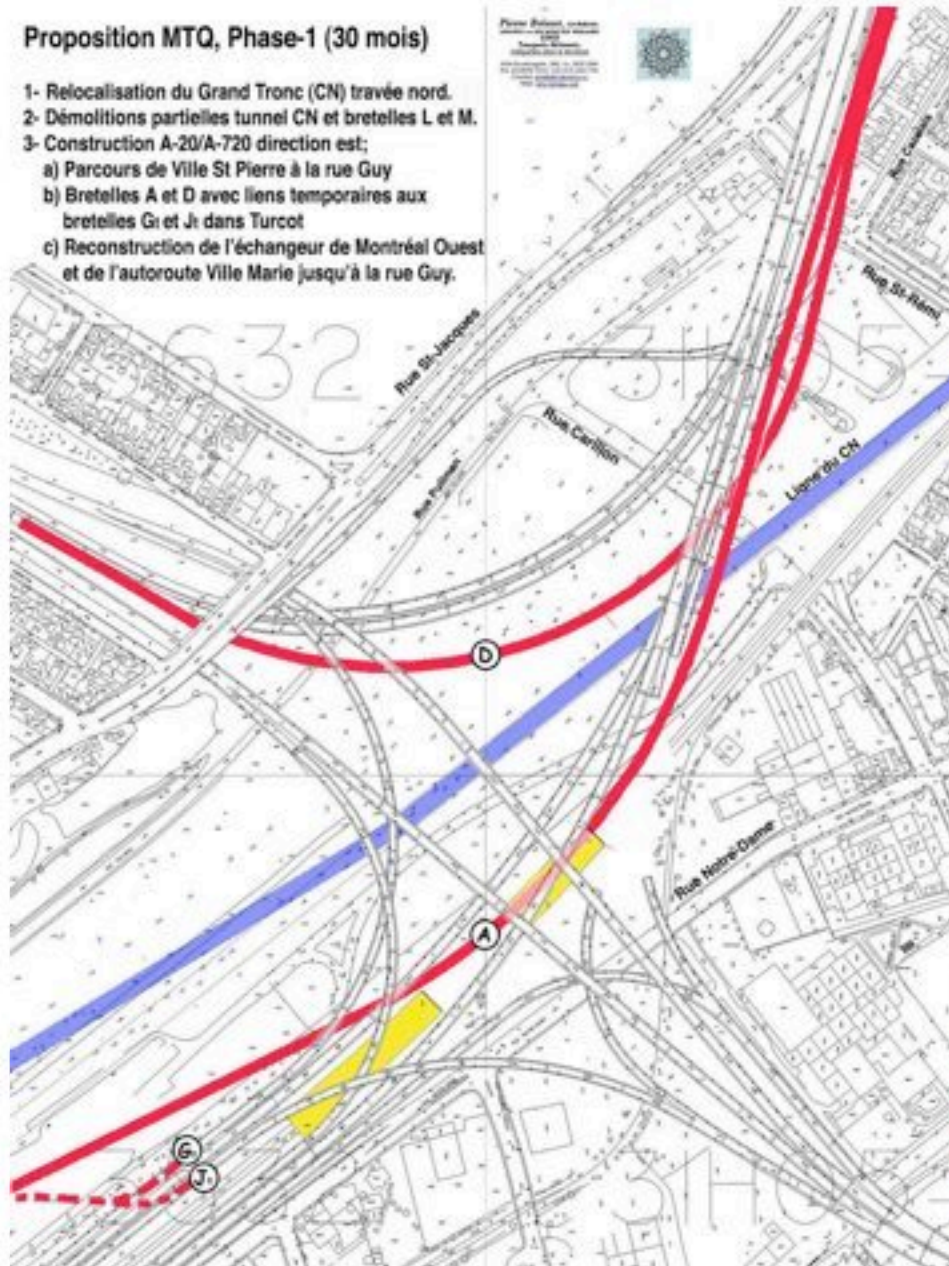


GRU-3b Démolition A-20 direction Ouest de Ville-Marie

Phasage des travaux du projet du MTQ pour la partie Est Ouest en découpant le tunnel du CN pour le passage de la bretelle «A».

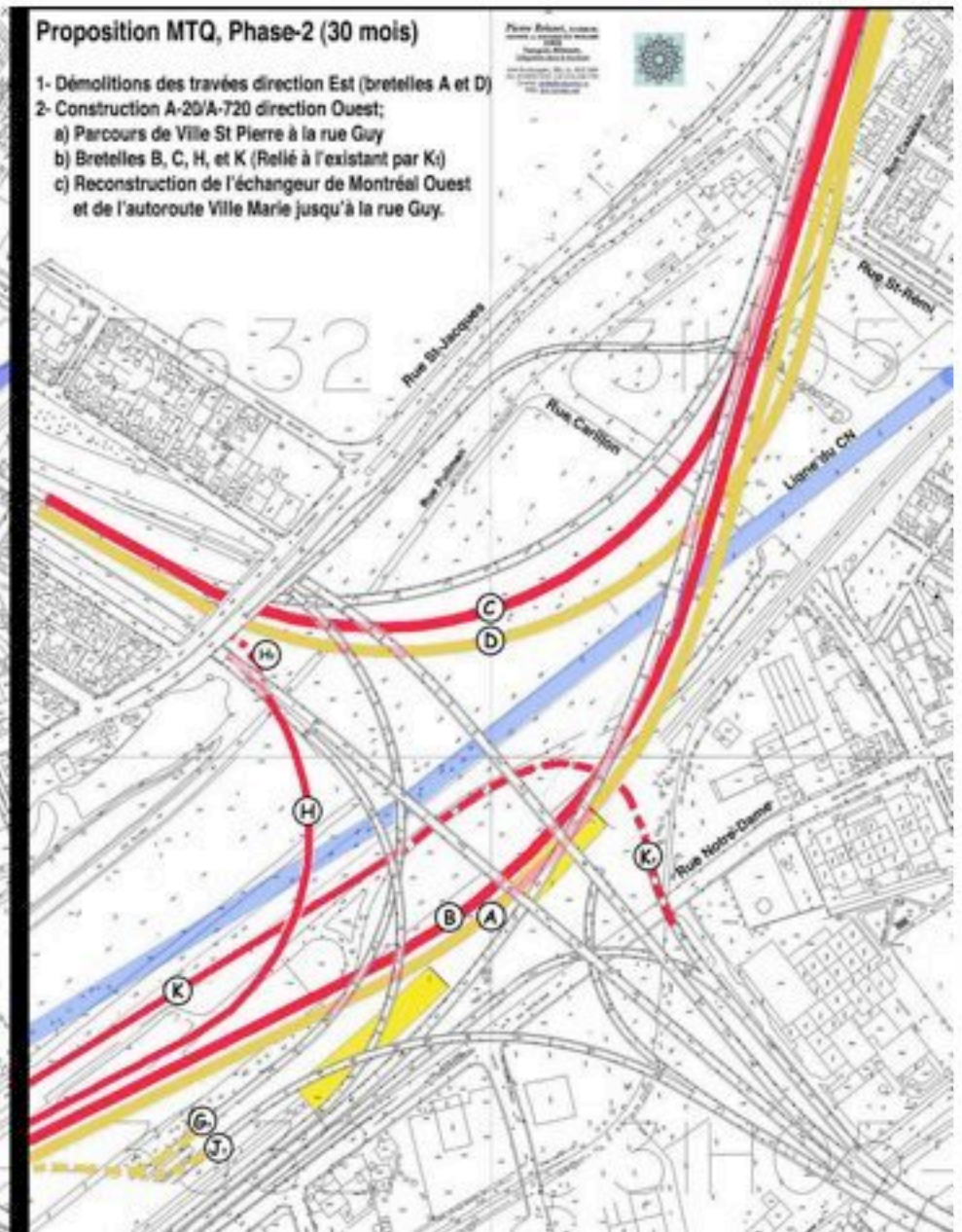
Proposition MTQ, Phase-1 (30 mois)

- 1- Relocalisation du Grand Tronc (CN) travée nord.
- 2- Démolitions partielles tunnel CN et bretelles L et M.
- 3- Construction A-20/A-720 direction est;
 - a) Parcours de Ville St Pierre à la rue Guy
 - b) Bretelles A et D avec liens temporaires aux bretelles G_i et J_i dans Turcot
 - c) Reconstruction de l'échangeur de Montréal Ouest et de l'autoroute Ville Marie jusqu'à la rue Guy.



Proposition MTQ, Phase-2 (30 mois)

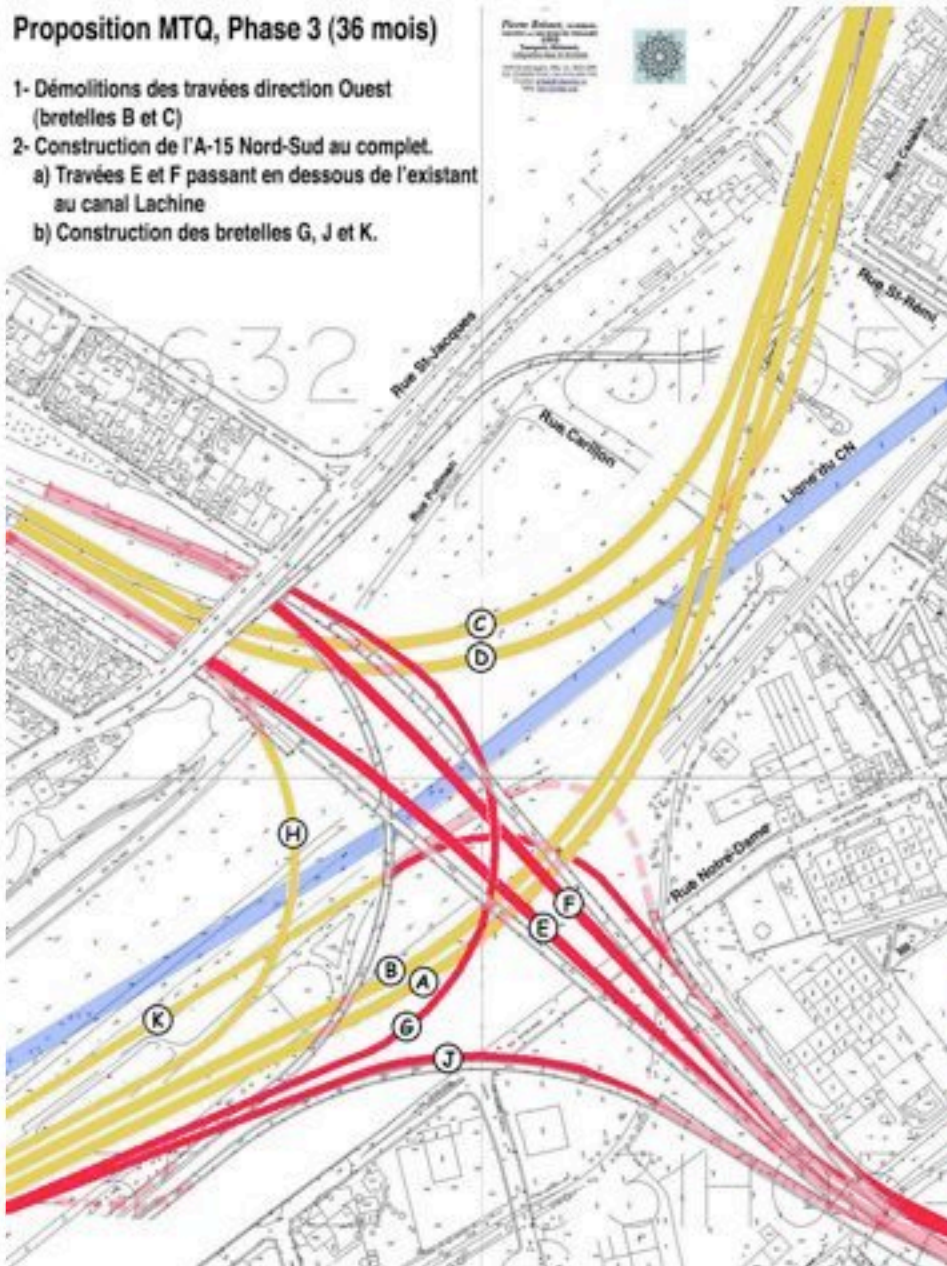
- 1- Démolitions des travées direction Est (bretelles A et D)
- 2- Construction A-20/A-720 direction Ouest;
 - a) Parcours de Ville St Pierre à la rue Guy
 - b) Bretelles B, C, H, et K (Relié à l'existant par K_i)
 - c) Reconstruction de l'échangeur de Montréal Ouest et de l'autoroute Ville Marie jusqu'à la rue Guy.



Phasage des travaux du projet du MTQ pour compléter la partie Nord Sud en ré localisant la bretelle G en premier.

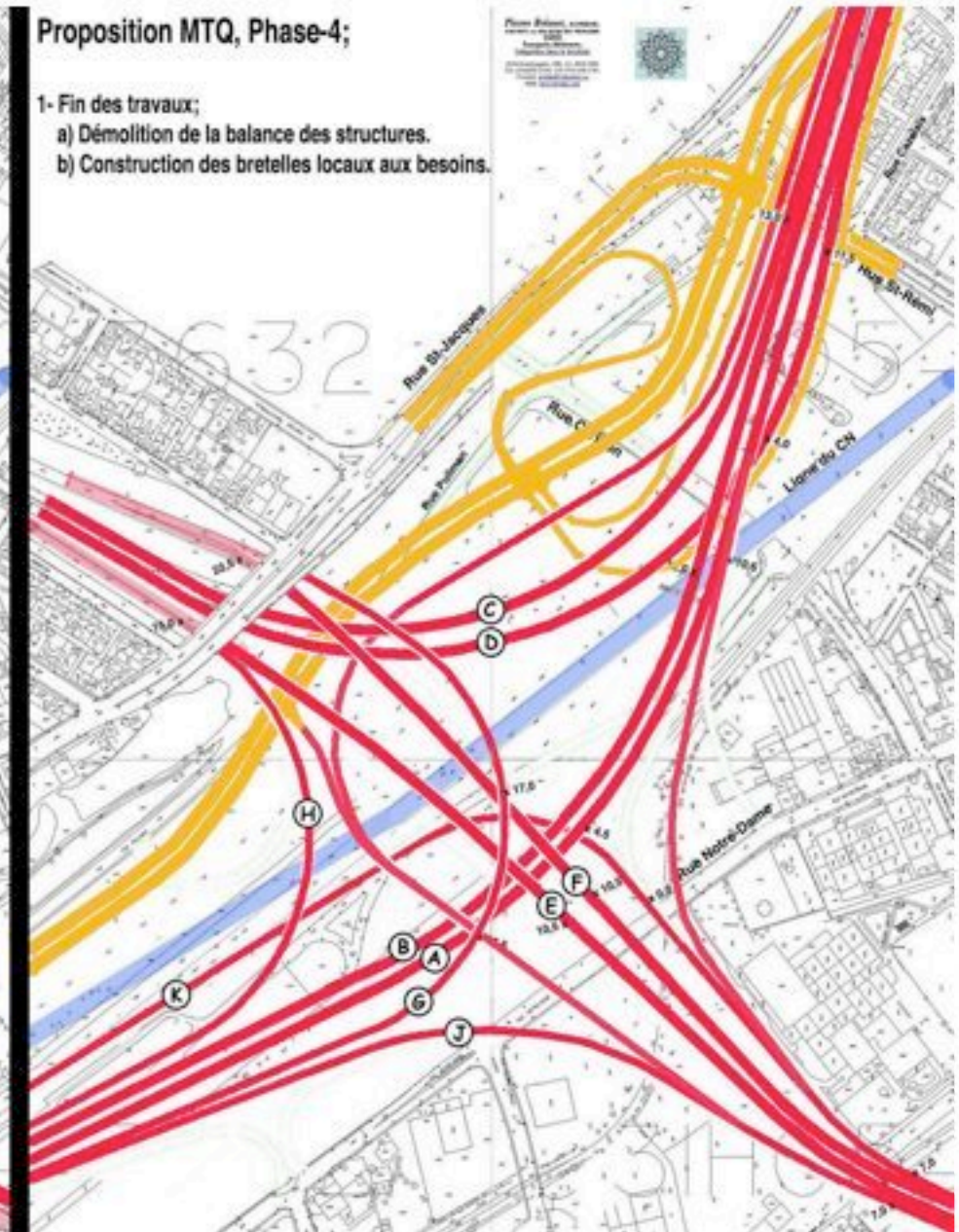
Proposition MTQ, Phase 3 (36 mois)

- 1- Démolitions des travées direction Ouest (bretelles B et C)
- 2- Construction de l'A-15 Nord-Sud au complet.
 - a) Travées E et F passant en dessous de l'existant au canal Lachine
 - b) Construction des bretelles G, J et K.



Proposition MTQ, Phase-4;

- 1- Fin des travaux;
 - a) Démolition de la balance des structures.
 - b) Construction des bretelles locaux aux besoins.

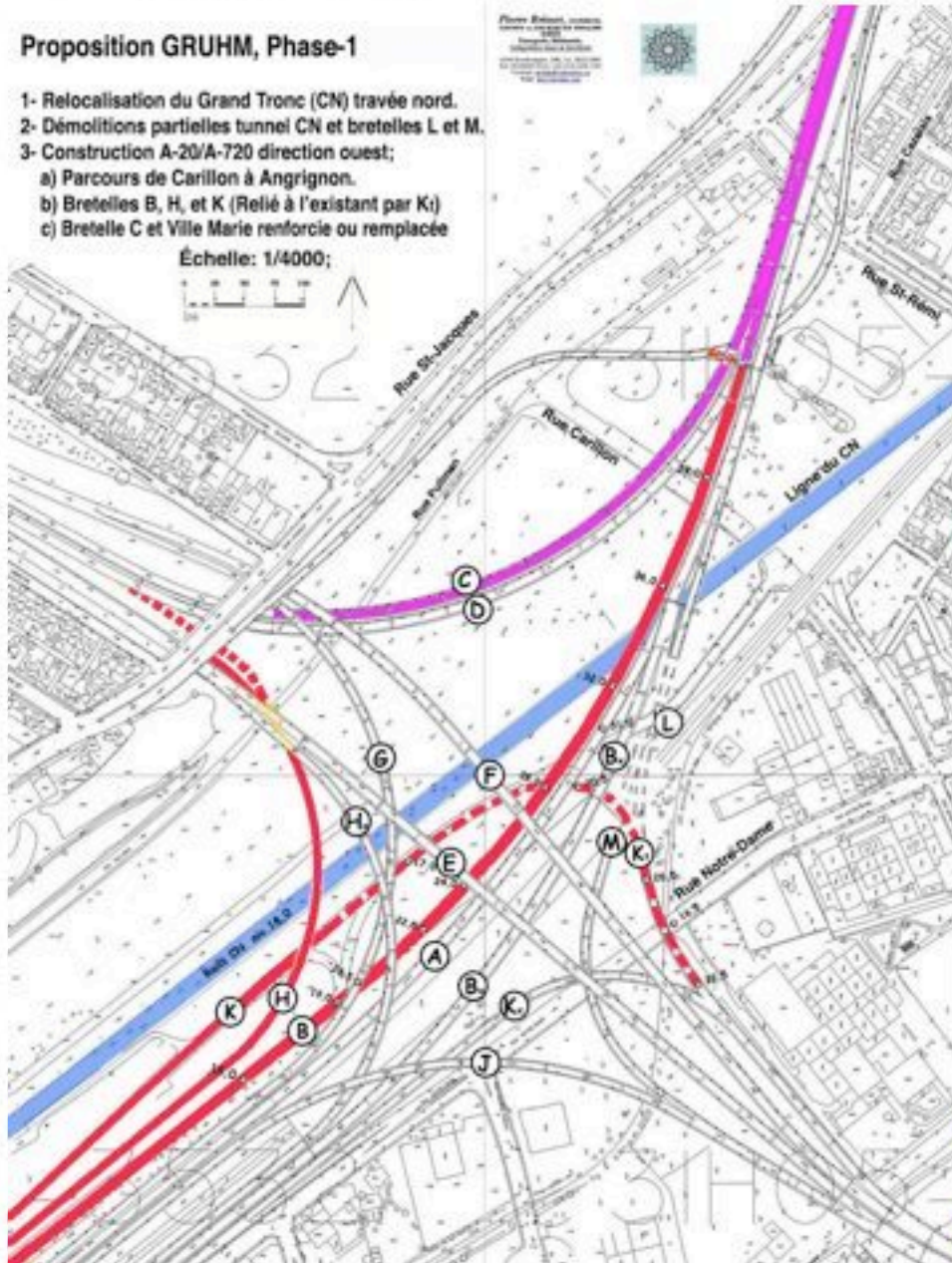


Phasage des travaux du projet du GRU en recyclant et/ou remplaçant les bretelles Ville Marie A, C et D. (Mauve et jaune)

Proposition GRUHM, Phase-1

- 1- Relocalisation du Grand Tronc (CN) travée nord.
- 2- Démolitions partielles tunnel CN et bretelles L et M.
- 3- Construction A-20/A-720 direction ouest;
 - a) Parcours de Carillon à Angrignon.
 - b) Bretelles B, H, et K (Relié à l'existant par Ki)
 - c) Brette C et Ville Marie renforcée ou remplacée

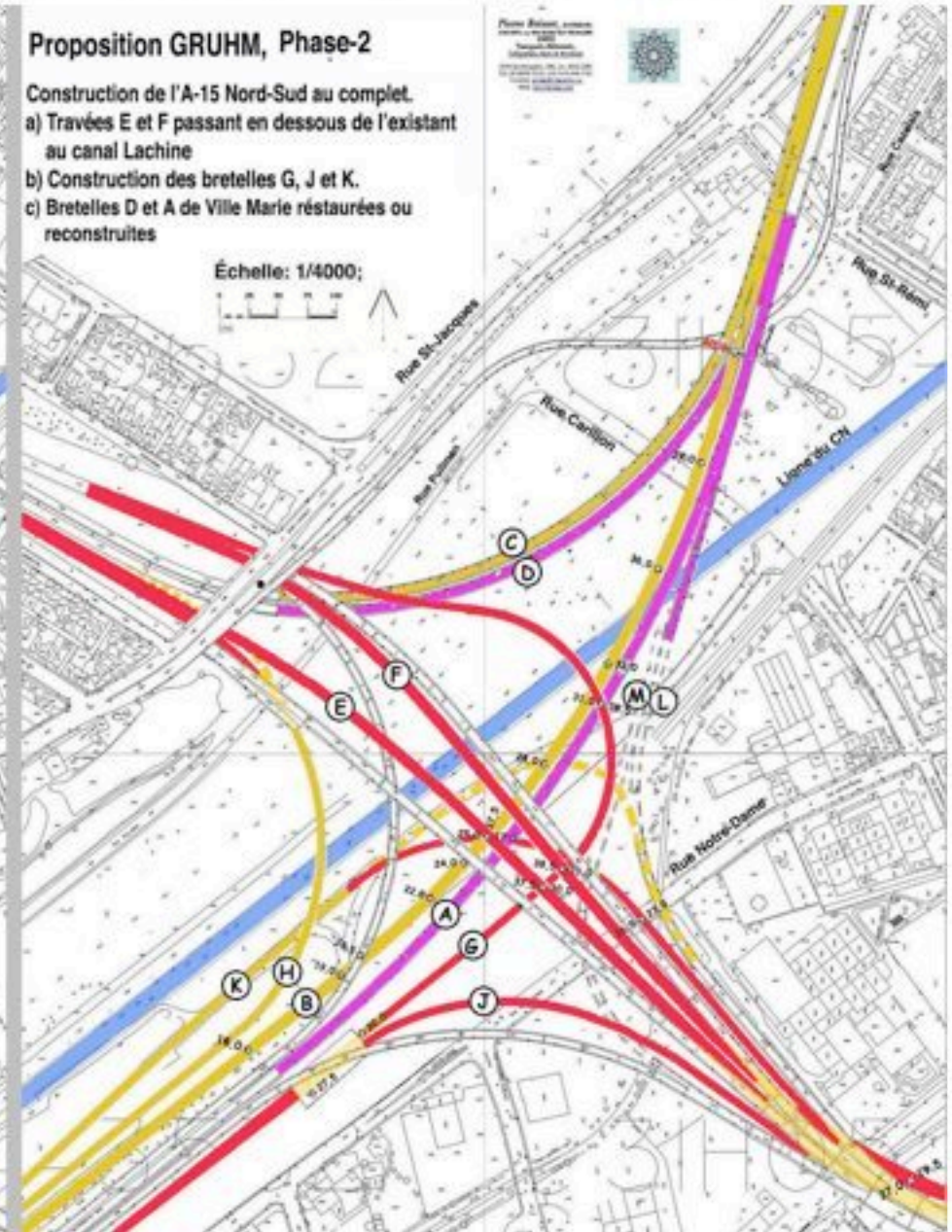
Échelle: 1/4000;



Proposition GRUHM, Phase-2

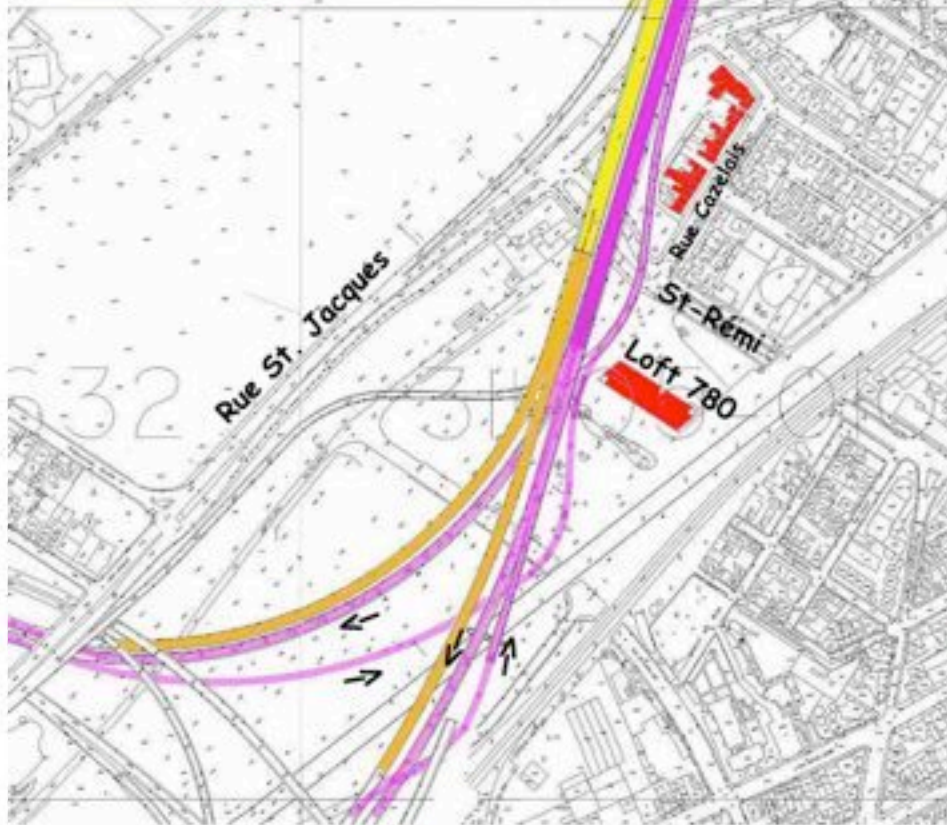
- Construction de l'A-15 Nord-Sud au complet.
- a) Travées E et F passant en dessous de l'existant au canal Lachine
 - b) Construction des bretelles G, J et K.
 - c) Bretelles D et A de Ville Marie restaurées ou reconstruites

Échelle: 1/4000;



En jaune travées direction ouest en construction.

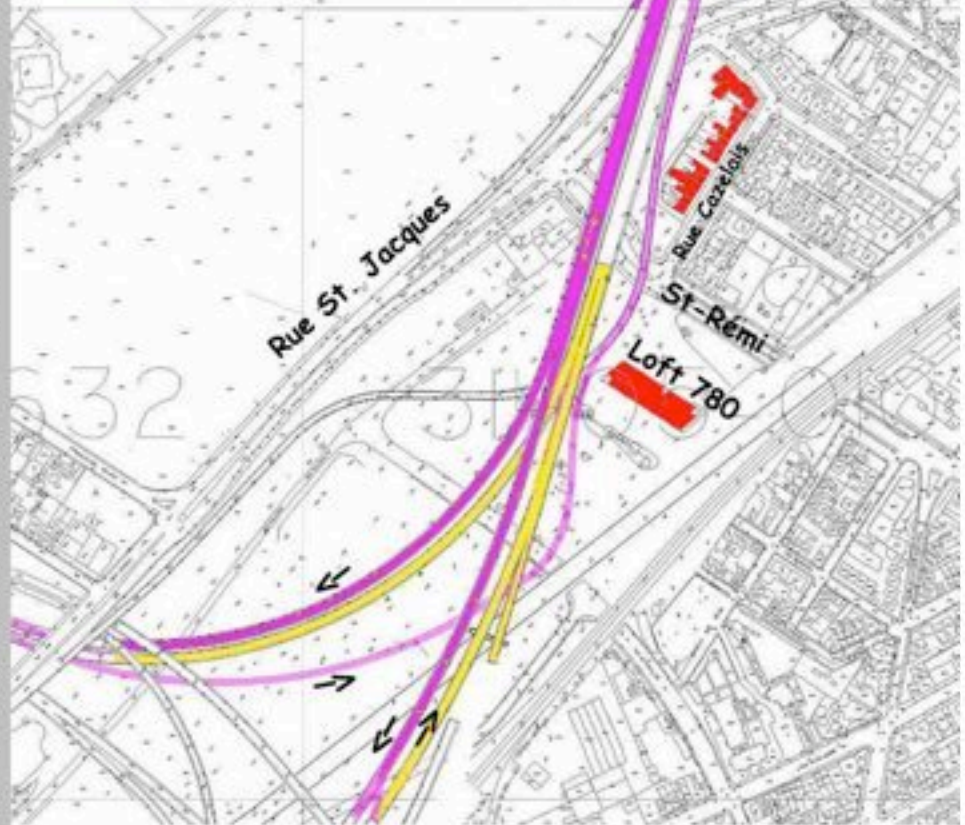
En mauve
Toute circulation regroupé sur la travée direction Est.



Phase 1: Reconstruction direction Ouest

En jaune travées direction Est en construction.

En mauve
Toute circulation regroupé sur la travée direction Ouest.



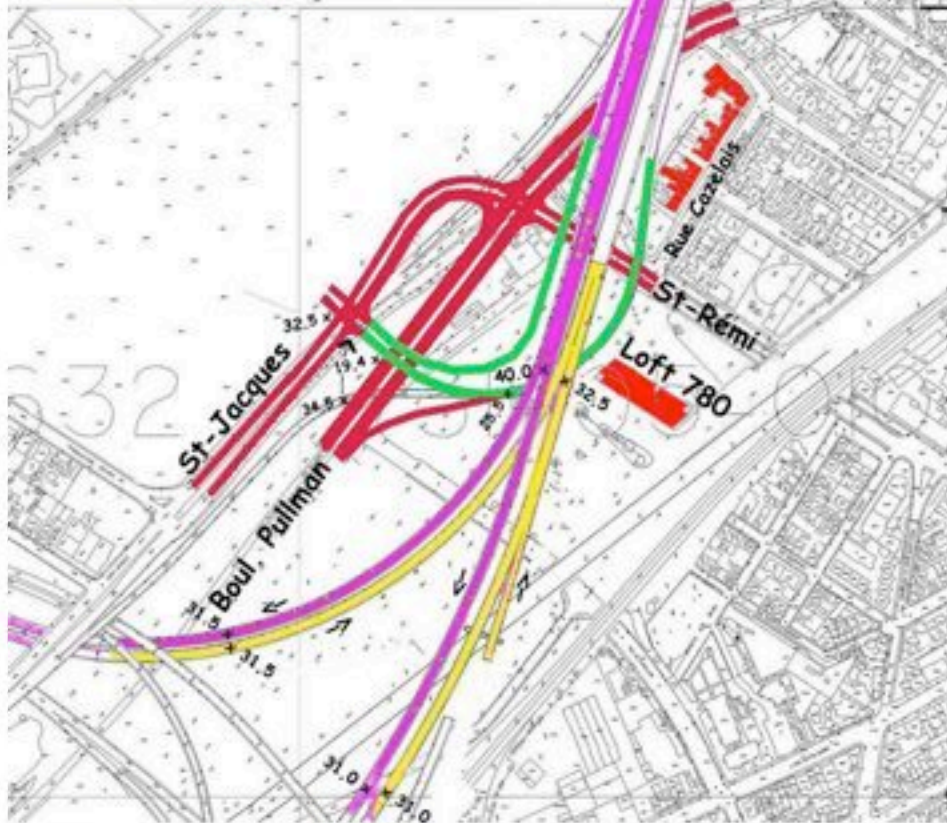
Phase 2: Reconstruction direction Est

En mauve travées direction Ouest reconstruites

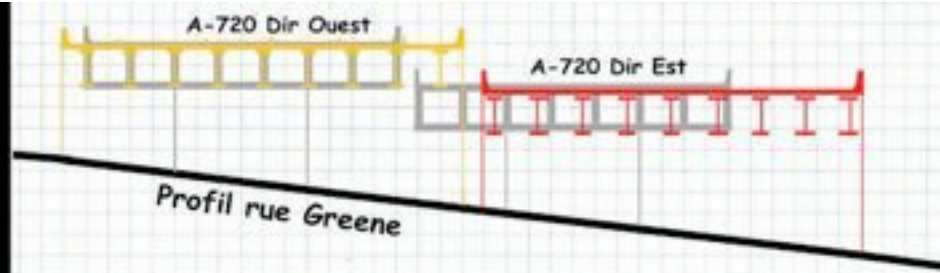
En jaune travées direction Est reconstruites

En rouge et vert Liens locaux aménagés

Pierre Brisson, architecte
URBIS
Travaux, Rénovations,
Urbanisme des Bâtiments
40 rue de Valenciennes, 59100 Lille
Tél : 03 20 39 10 10, Fax : 03 20 39 10 11
Cronos : 03 20 39 10 12
VDS : 03 20 39 10 13



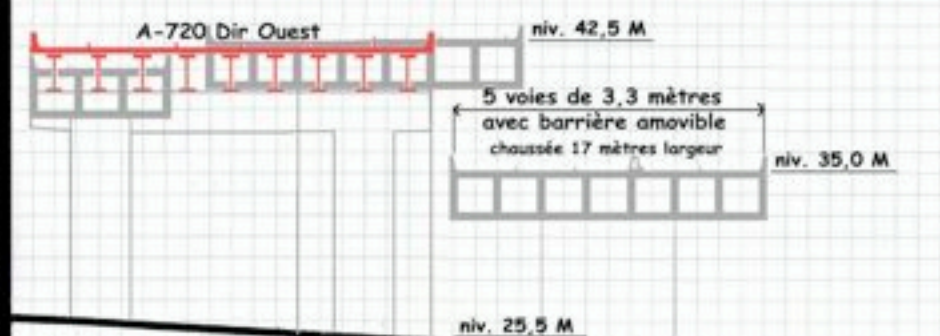
Phase 3: Aménagement Liens locaux



1- Proposition MTQ Coupe Rue Greene



1- Proposition MTQ Profil rue de Courcelles



2- Proposition GRUHM Profil rue de Courcelles

Phase 1 en rouge
Phase 2 en jaune
Coupe rue de Courcelle

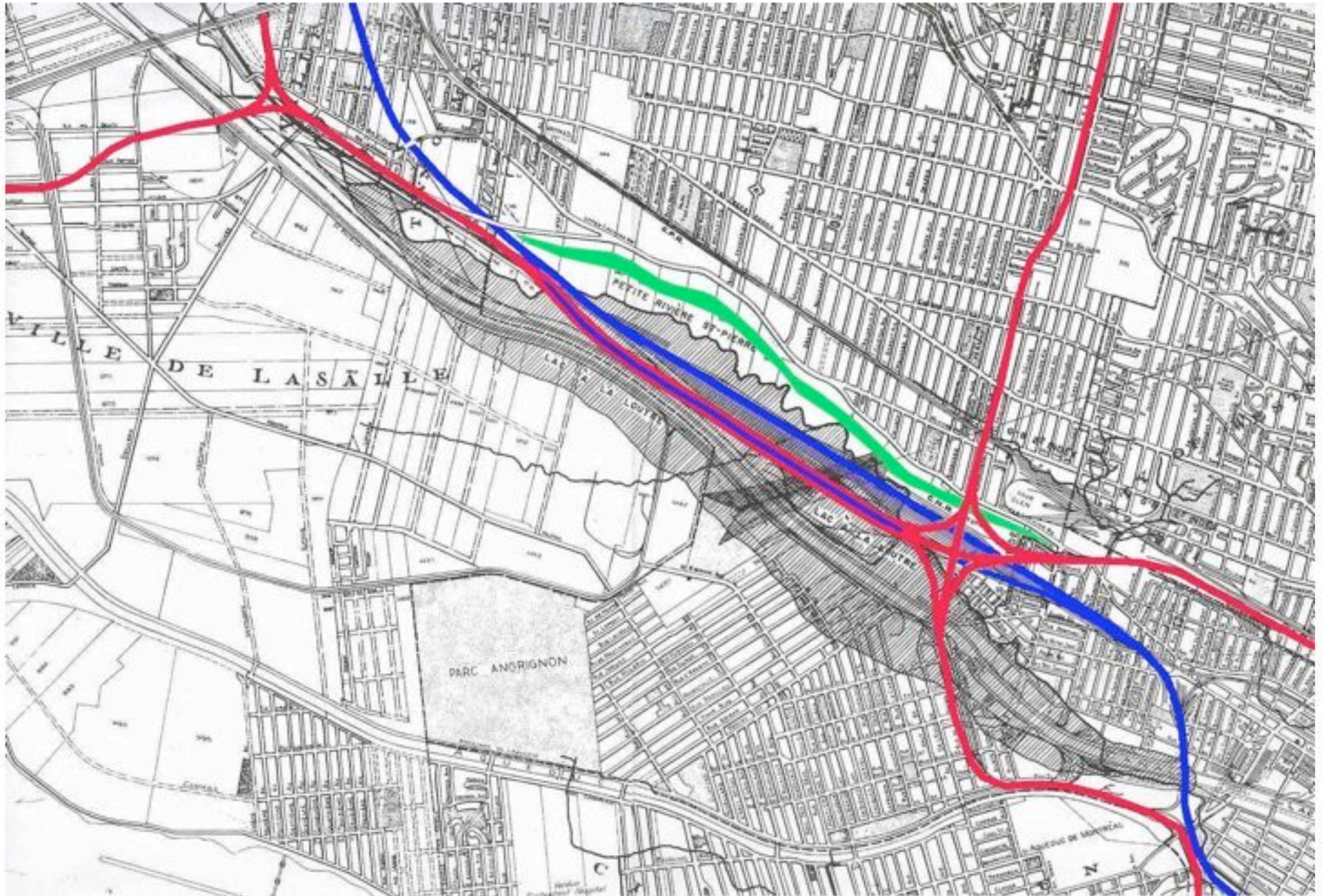
Pierre Brisson, architecte
URBIS
Travaux, Rénovations,
Urbanisme des Bâtiments
40 rue de Valenciennes, 59100 Lille
Tél : 03 20 39 10 10, Fax : 03 20 39 10 11
Cronos : 03 20 39 10 12
VDS : 03 20 39 10 13



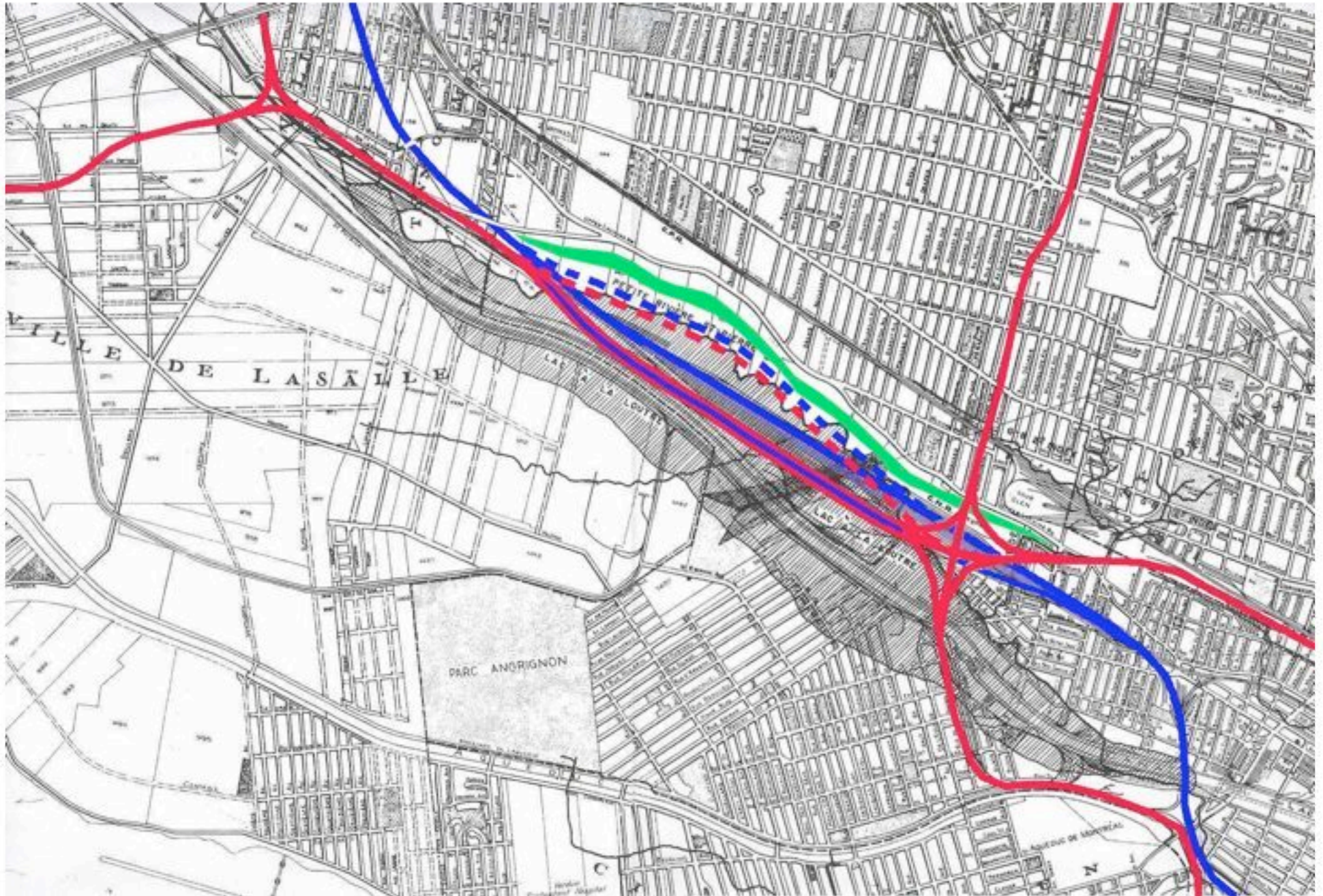
Autres Composantes vers le l'ouest et le sud,

- 1- Ancien lit du ruisseau
St. Pierre (Lac à la Loutre)**
- 2- Enfouissement partielle
dans Côte Saint Paul**

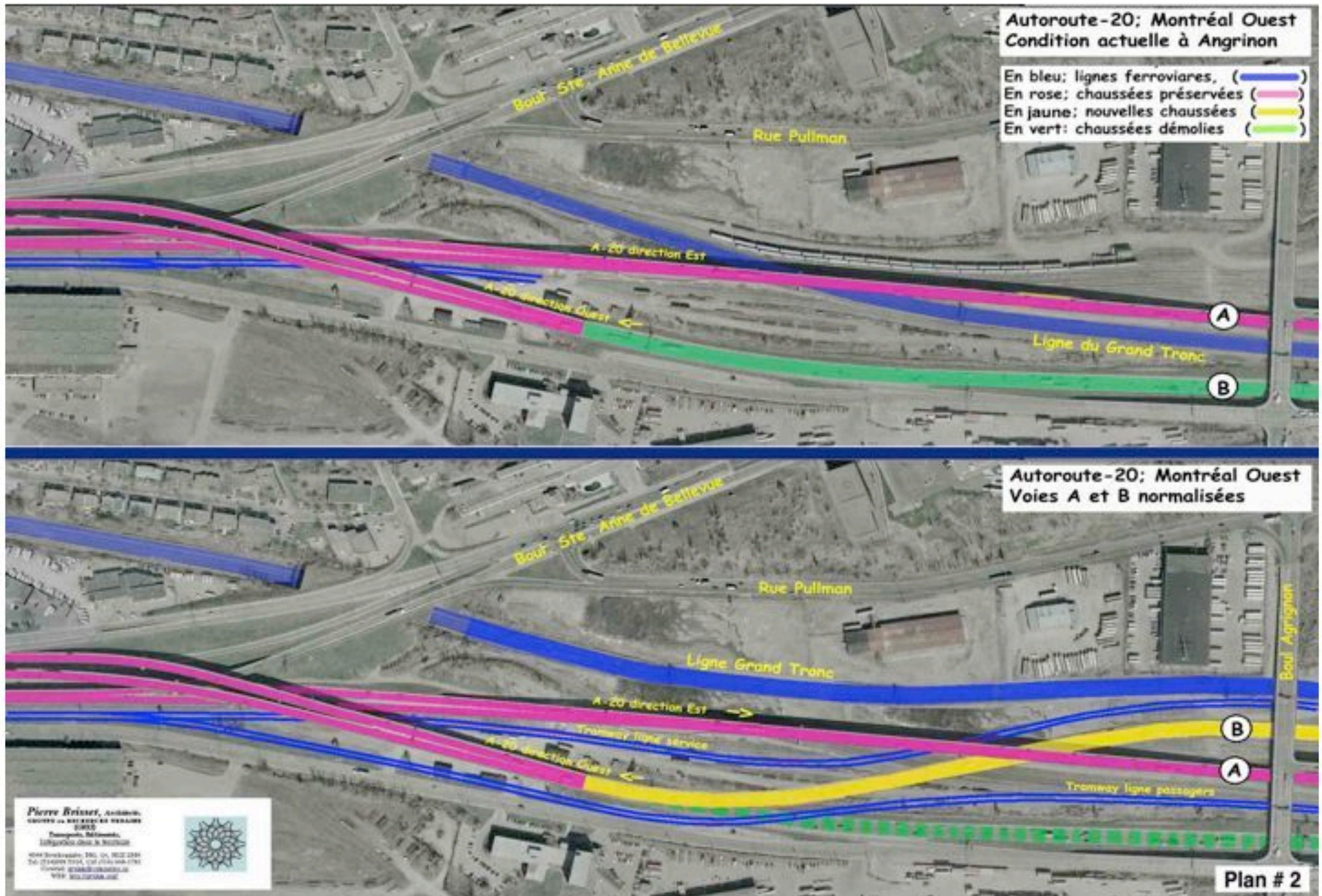
Autoroute et CN sur ancienne fondation du Grand Tronc.



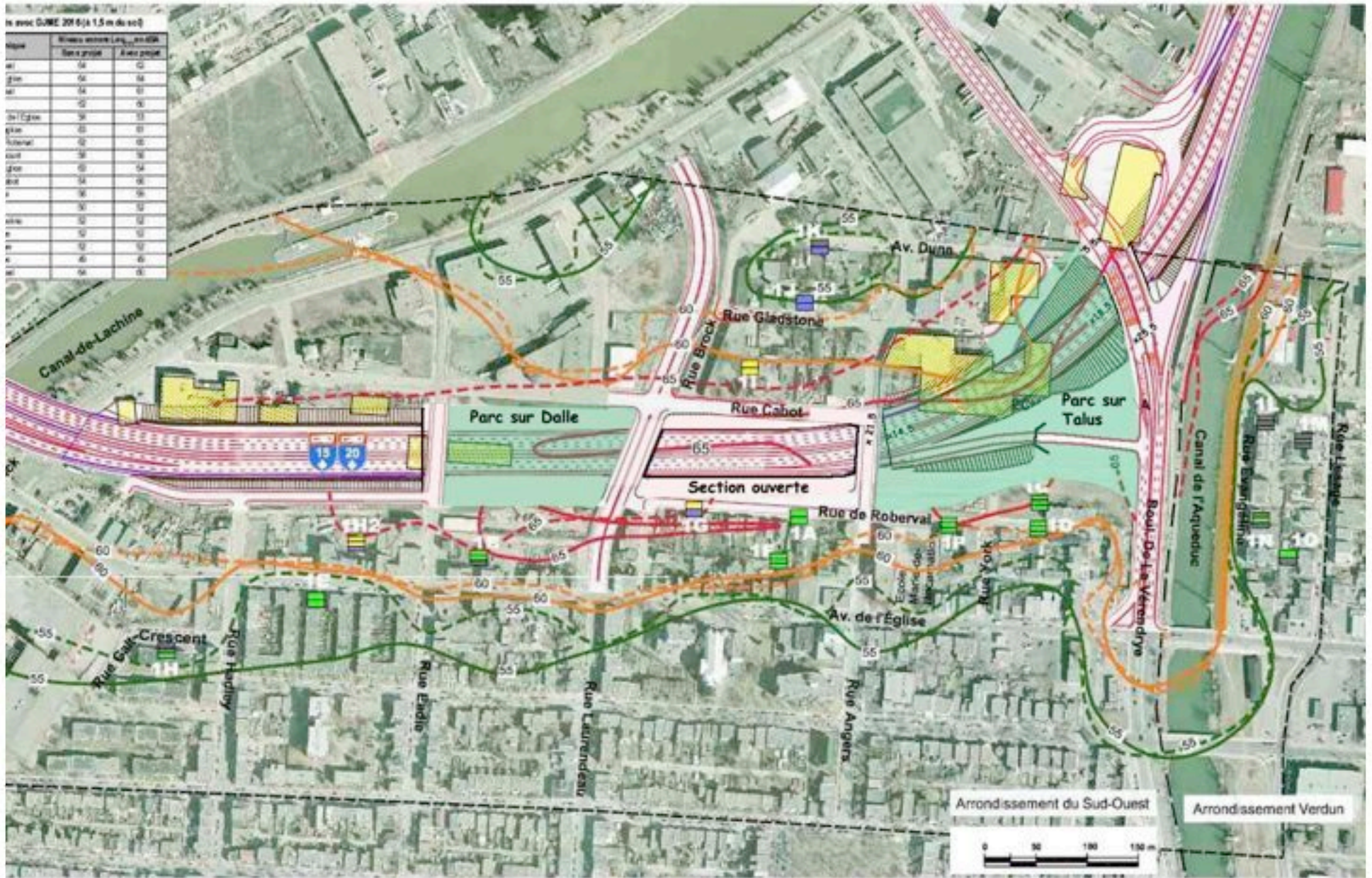
Autoroute et CN ré-localisé sur le lit du ruisseau St. Pierre (MTQ).



Raccordement temporaire A-20 Direction Ouest à Angrignon



Section de l'A-15 partiellement recouverte dans Côte Saint-Paul, dalle parc à l'Ouest, parc sur talus devant école Marie Incarnation.



Option de conservation des structures et proposition de la relocalisation du Grand Tronc dans la Côte Saint Paul.

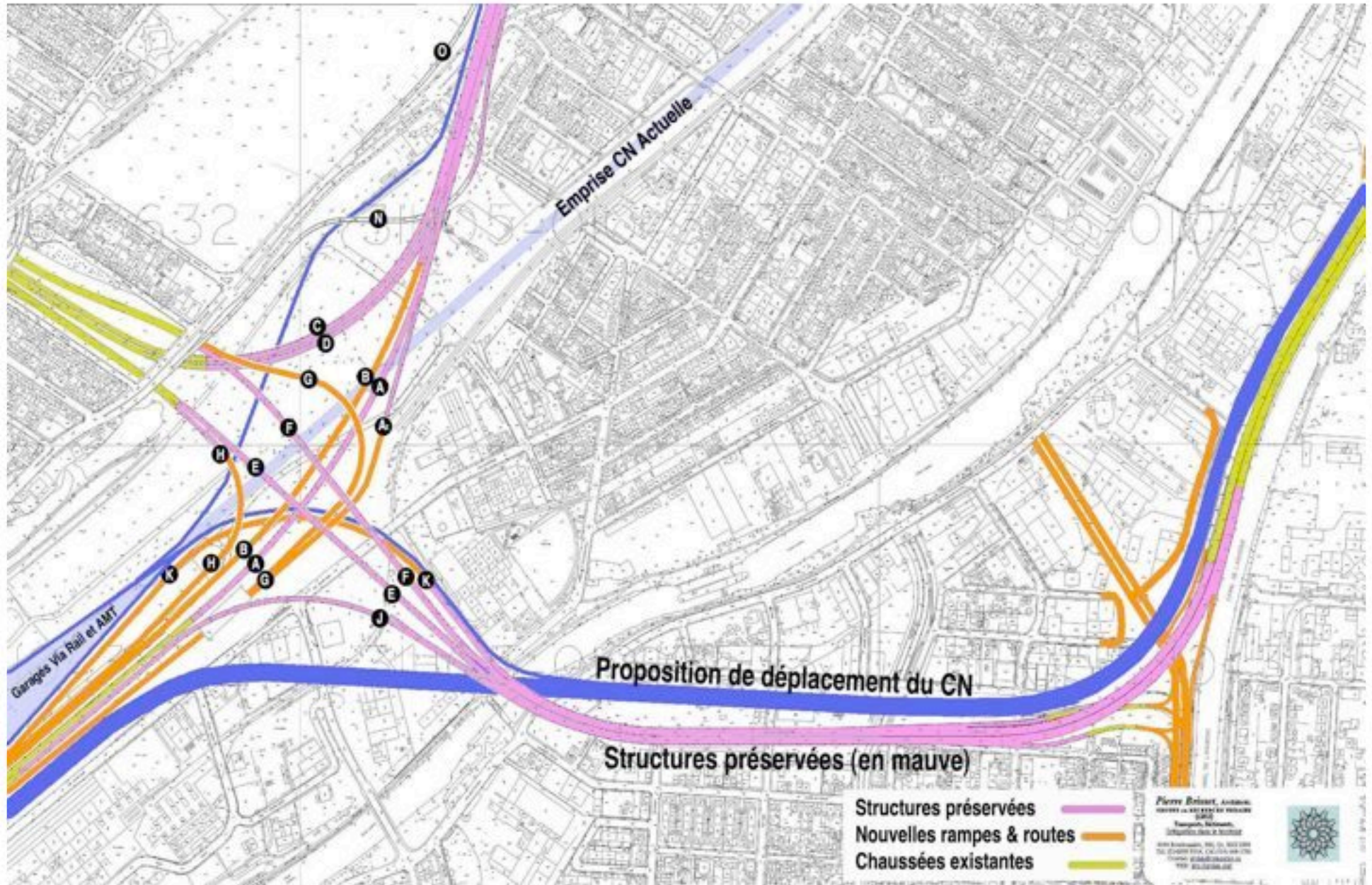


Image de la récupération des structures utilisant la technique de marketing du MTQ avec les enfants dans une journée ensoleillé.

Secteur De La Vérendrye (après)



Volet Transfert-Modal vers le Transport en Commun

Pierre Brisset

Vend 22 mai 2009 11:54

Objet : 090214 Objectif Ville Marie 2016

Date : Samedi 14 février 2009 16:22

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>

À : François Thérien ftherien@santepub-mtl.qc.ca, Patrick Morency pmorency@santepub-mtl.qc.ca, Louis Drouin ldrouin@santepub-mtl.qc.ca, André Lavallée andrelavallee@ville.montreal.qc.ca, More...

Cc : Jochen Jaeger jjaeger@alcor.concordia.ca, Jason Prince-1 jason.prince@mcgill.ca, Craig Townsend townsend@alcor.concordia.ca, jonathan moorman jonathanmoorman@hotmail.com, More...

Conversation : 090214 Objectif Ville Marie 2016

Bonjour à tous,

Voici notre objectif pour la diminution de la dépendance de l'auto solo pour 2016, le tout dans l'esprit du plan de transport ambitieux de la Ville de Montréal, le tout dans le contexte de du projet de la reconstruction de l'Échangeur Turcot. (Voir diagramme schématique en annexe).

En effet l'objectif visé serait de diminuer l'achalandage sur cette autoroute de **163 000** véhicules par jour (vpj.) à **95 000** vpj. plutôt que de permettre son augmentation à près de **200 000** véhicule par jour prévu par Transport Québec. Évidemment cela demande un approche de gestion de la décroissance plutôt que des prévisions tendanciennes.

Tous d'abord, en augmentant la part des transport collectif dans le corridor de l'A-20 de l'ouest de l'île de Montréal avec les éléments suivants

- l'aménagement de voies réservées pour autobus sur cette autoroute en retranchant les voies de rives pour ces fins,
- l'instauration d'une ligne de tramway express de Lachine et Dorval vers le centre-ville,
- l'instauration de la navette de l'aéroport Pierre E. Trudeau
- l'augmentation du service de train de banlieue de Dorion et Delson ainsi qu'un ajout de service vers Chateauguay

Nous prévoyons ainsi la diminution de 28 000 auto solos par jour faisant des déplacements pendulaires dans l'axe Est-Ouest de l'échangeur (diminution de **72 000** vpj. à **44 000** vpj. sur les travées A/B)

Deuxièmement, en rajoutant des lignes de services d'autobus express ou Métrobus géré par la STM qui desservirait les quartiers limitrophes de la ville centre tel que Notre Dame de Grâce (NDG), Côte Saint Luc, Hampstead et Verdun, qui auraient accès exclusif à l'autoroute Ville Marie par les bretelles N/O raccordés à la rue St Jacques dans NDG nous prévoyons une diminution additionnel de la dépendance de l'auto solo pour les déplacements pendulaires d'un autre **40 000** vpj répartie ainsi:

- **11 000** sur le lien C/D de Décarie à Ville Marie,
- **21 000** sur la paire de bretelles N/O dorénavant réservé au transport collectif et véhicules d'urgence de la nouvelle hôpital de la CUSM,
- **8 000** avec l'élimination des bretelles que nous considérons redondantes entre l'A-15 sud et Ville Marie. (Le circuit express de Verdun pourrait passer par la nouvelle mouture de Bonaventure).

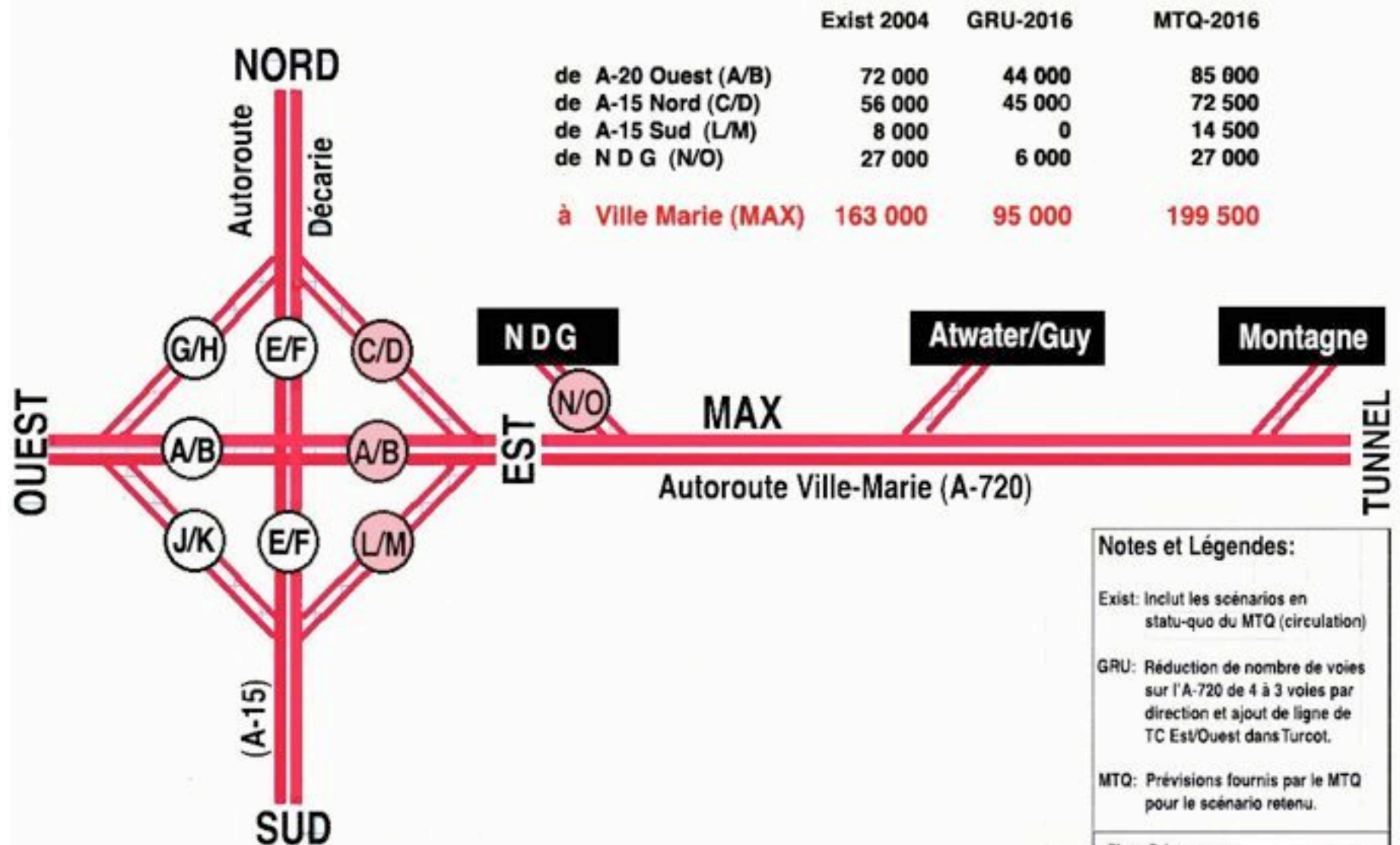
Évidement ces mesures doivent être accompagné d'une politique de péage urbaine et gestion du stationnement pour non seulement aider à financer le Transport Collectif, mais aussi pour encourager le transfert modale.

Avec cette objectif, le gabarit de l'autoroute A-720 pourrait ainsi être diminué de (8) à (6) voies évitant peut-être la reconstruction de cette dernière et évitant ainsi des démolitions massives que le projet actuel semble engendrer.

Enfin pour répondre à la crise de réchauffement globale, nous osons croire que cette objectif est un pas dans la bonne direction.

Au plaisir

Tableau d'anticipation de circulation sur Ville Marie



| | Exist 2004 | GRU-2016 | MTQ-2016 |
|----------------------------|----------------|---------------|----------------|
| de A-20 Ouest (A/B) | 72 000 | 44 000 | 85 000 |
| de A-15 Nord (C/D) | 56 000 | 45 000 | 72 500 |
| de A-15 Sud (L/M) | 8 000 | 0 | 14 500 |
| de ND G (N/O) | 27 000 | 6 000 | 27 000 |
| à Ville Marie (MAX) | 163 000 | 95 000 | 199 500 |

Notes et Légendes:

Exist: Inclut les scénarios en statu-quo du MTQ (circulation)

GRU: Réduction de nombre de voies sur l'A-720 de 4 à 3 voies par direction et ajout de ligne de TC Est/Ouest dans Turcot.

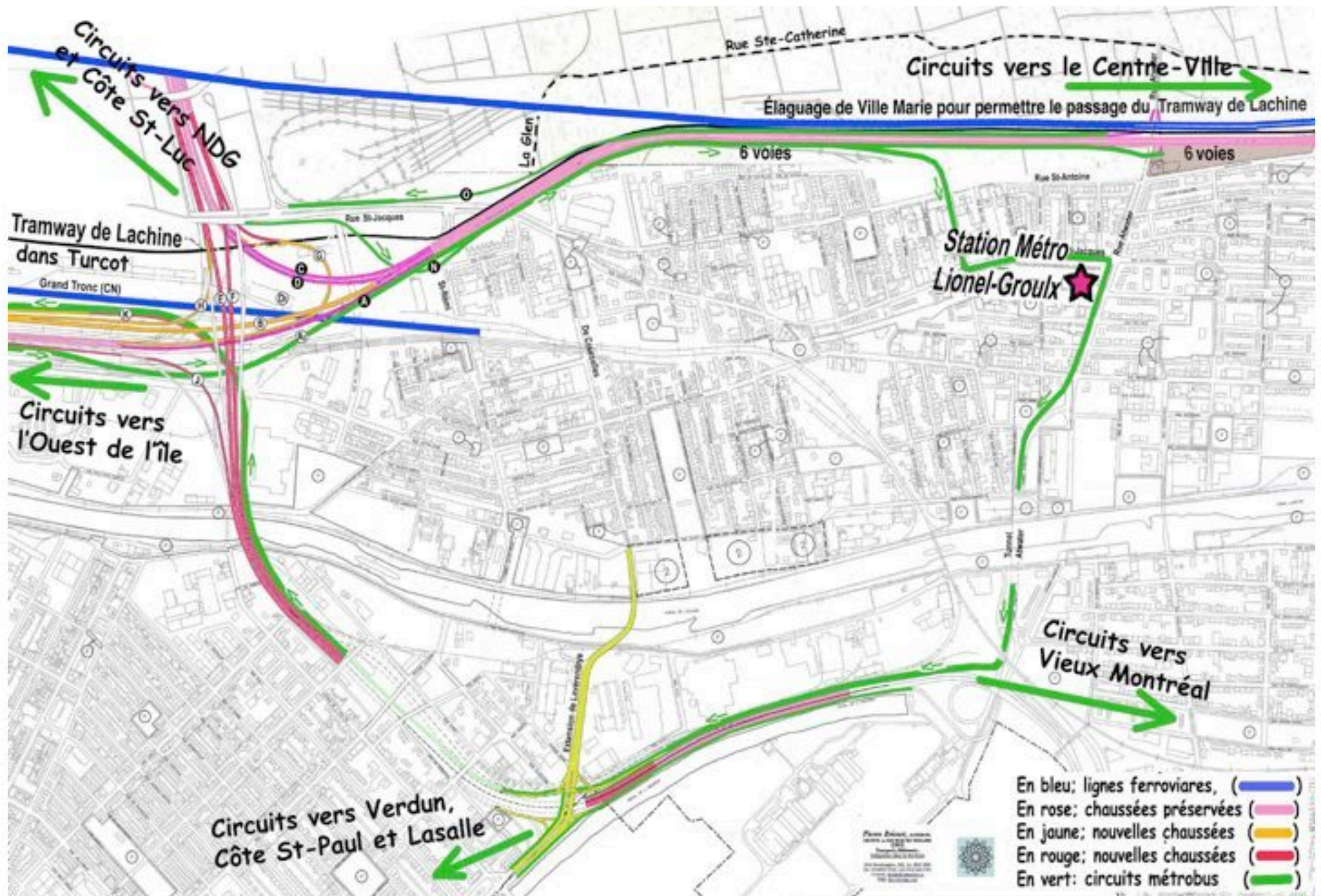
MTQ: Prévisions fournis par le MTQ pour le scénario retenu.

Pierre Brisset, Architecte
 CHIFFRE DE RECHERCHE URBAIN
 (CRU)
 Transport, Séismisme,
 Intégration dans le territoire

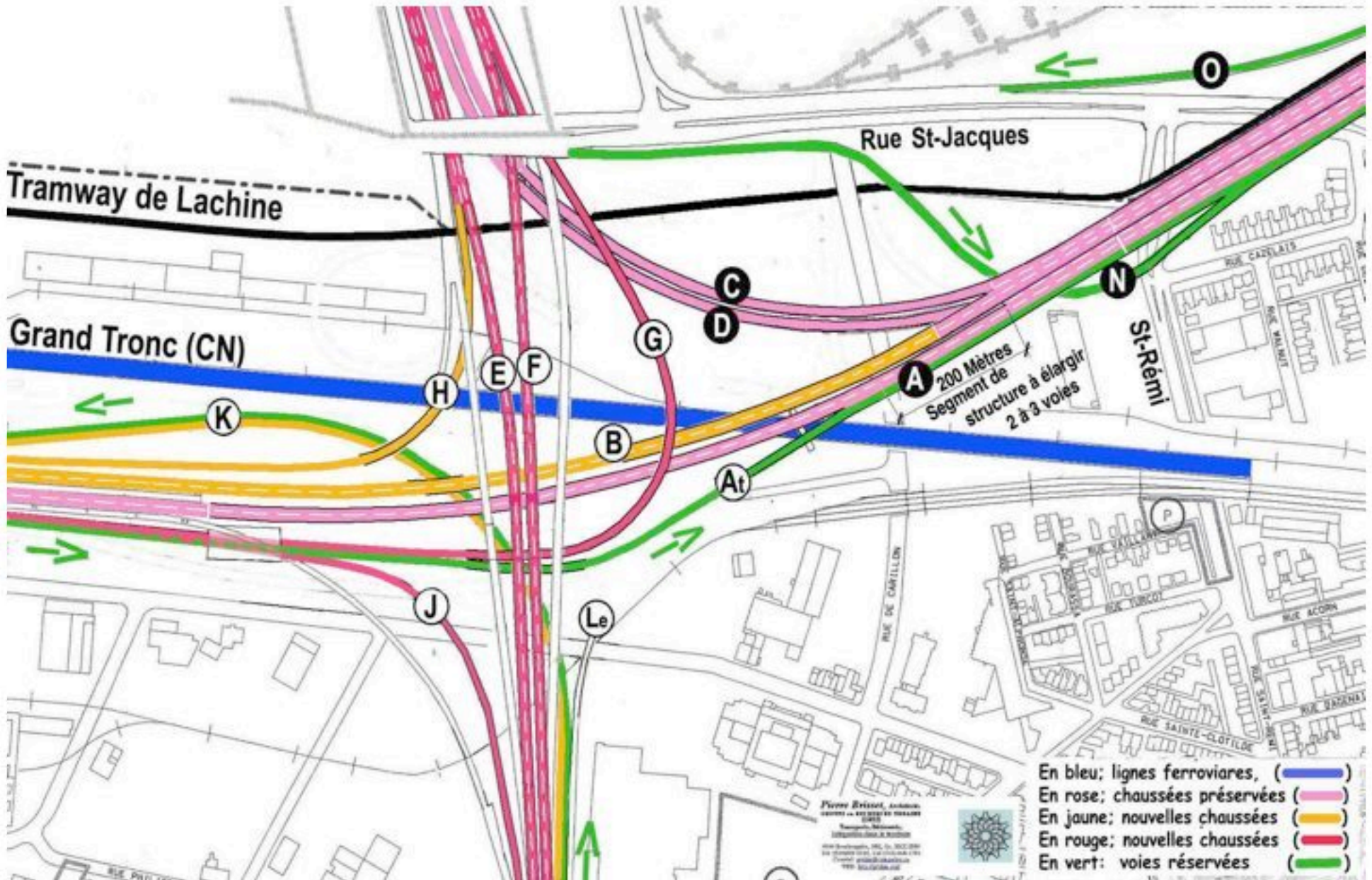
4346 Boulevard, St-J, St-J 3C2 2B9
 Tel: (514) 393-1114, Cell: (514) 998-1791
 Courriel: pbrisset@brisset.ca
 Web: www.brisset.ca



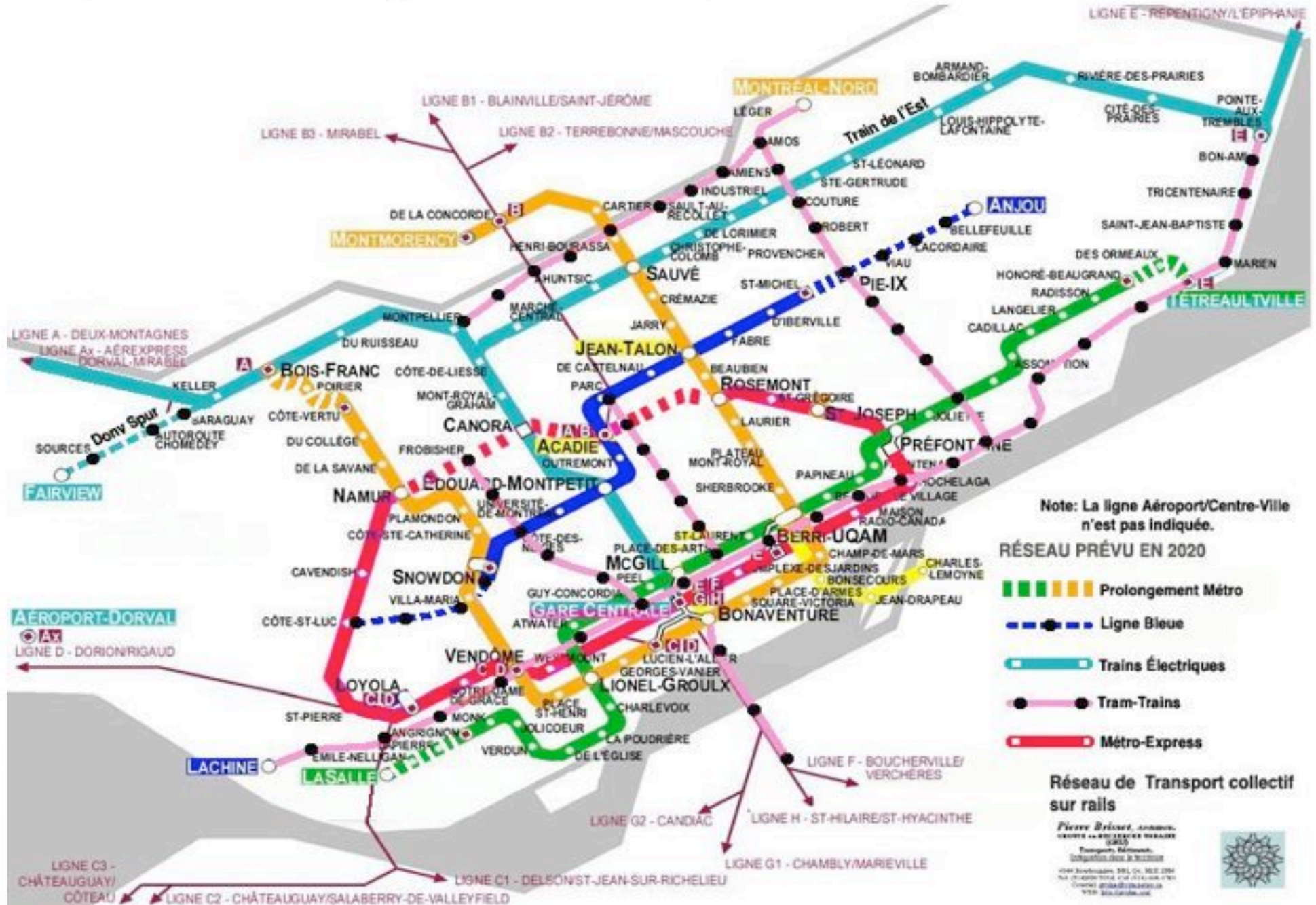
Voies réservées pour Transport Collectif en rives des autoroutes



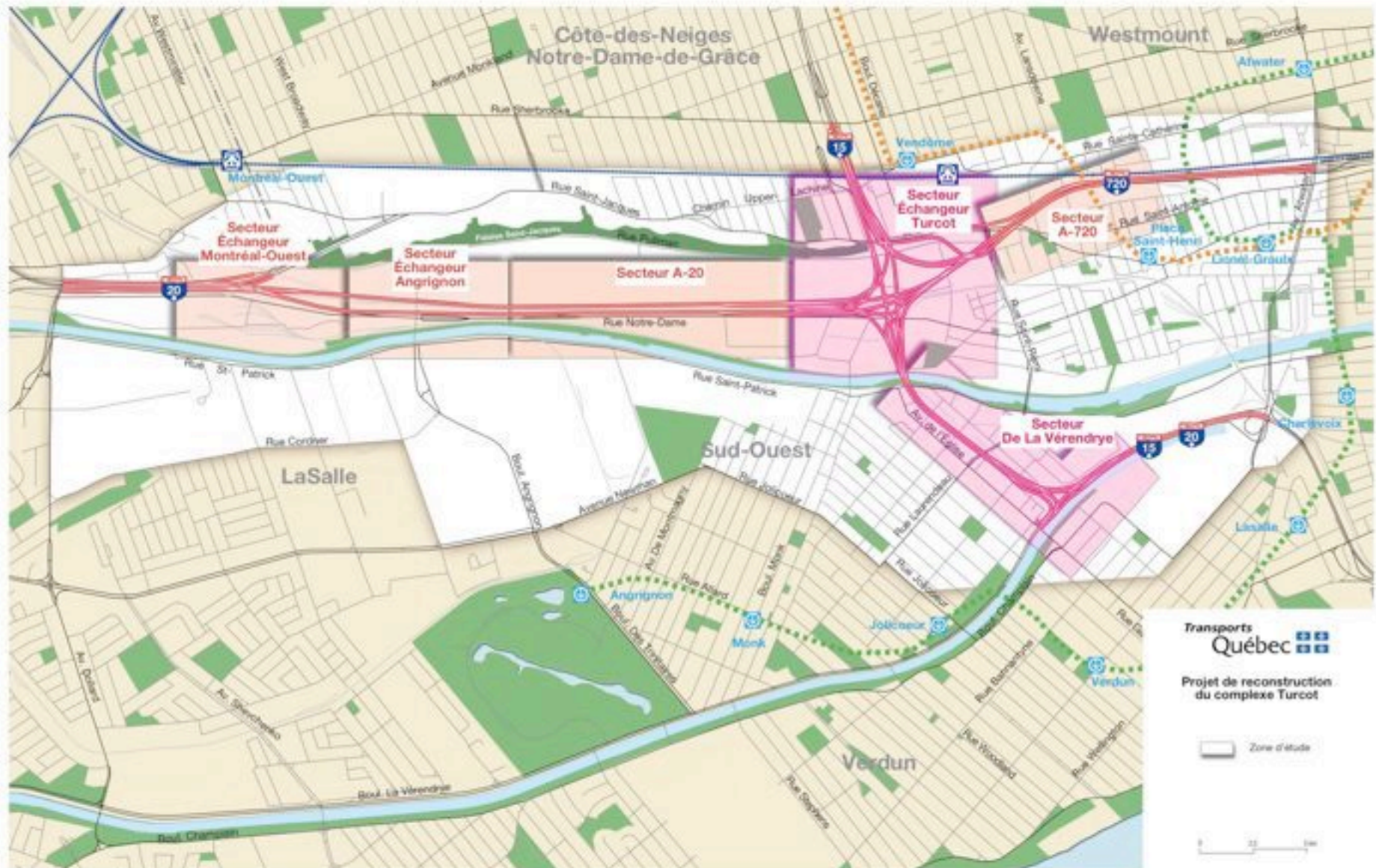
Voies réservées pour autobus en site propre convergeant en tête de fil dans l'échangeur, évitant sur l'A-720 de nouvelles voies.



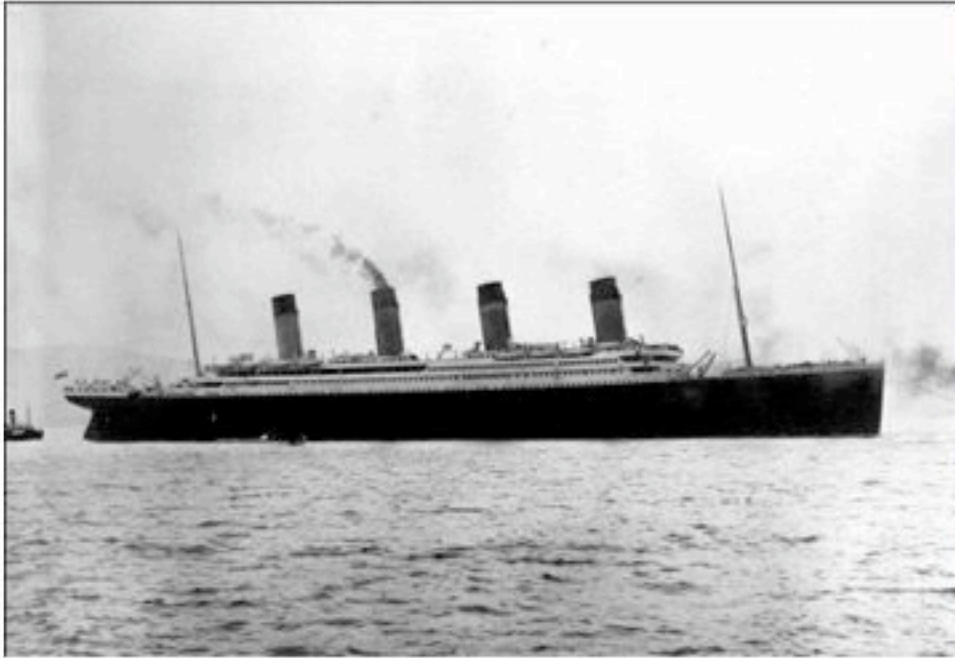
Proposition d'une ligne de Métro-Express dans Ville-Marie



En conclusion, le projet doit être limité au remplacement des structures des secteurs Échangeur Turcot et de la Vérendrye.



On doit éviter le syndrome grandiose de type qui a coulé le Titanic



Merci!!

Pierre Brisset, Architecte.
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)**

**Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire**

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Cél (514) 668-1781
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>

