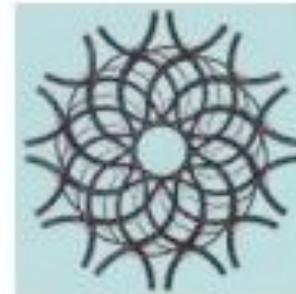


Échangeur Turcot
Chapitre 2
Présentation aux citoyens
de Mobilisation Turcot, Été 2008
Analyse de la proposition avancée par
Transport Québec
Montréal le 27 juillet 2008

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/>

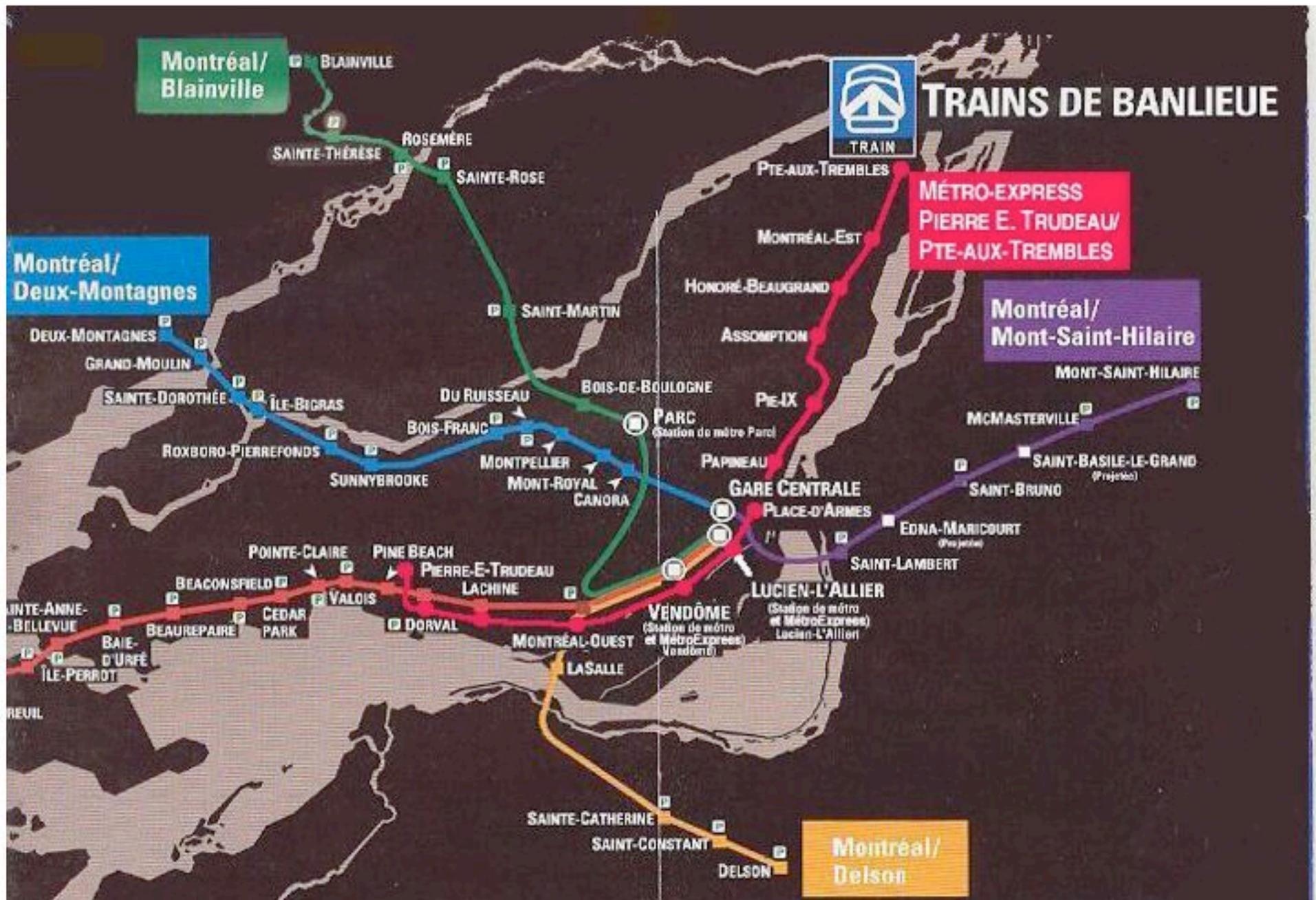


Sujets de discussion:

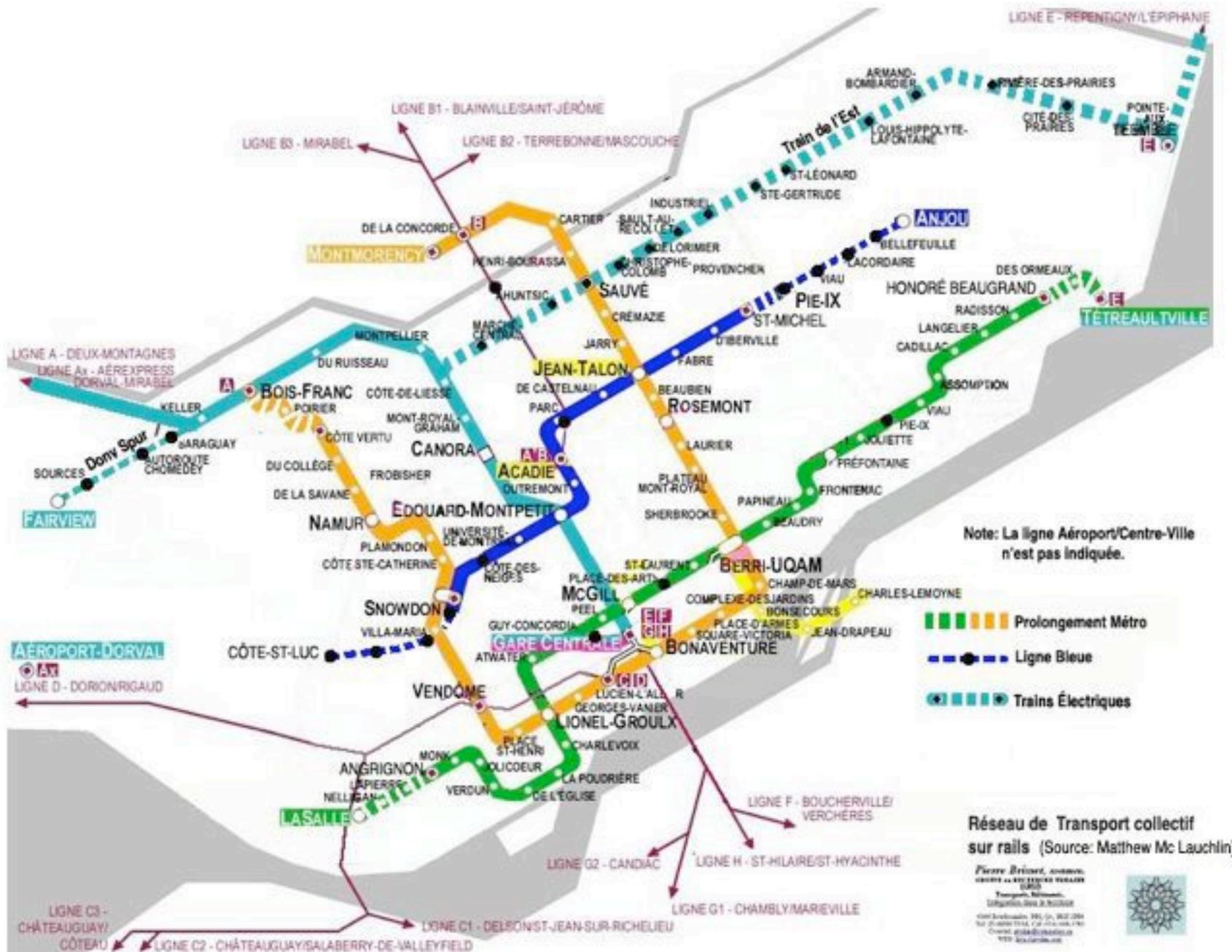
- 1- Réseau de transport sur rail**
- 2- Réseau supérieur régional**
- 3- Projet du MTQ: échangeur Turcot**
- 4- Segment Ville-Marie**
- 5- Segment de la Côte Saint-Paul**
- 6- Interventions Pointe Saint-Charles**

1- Réseau de transport sur rail

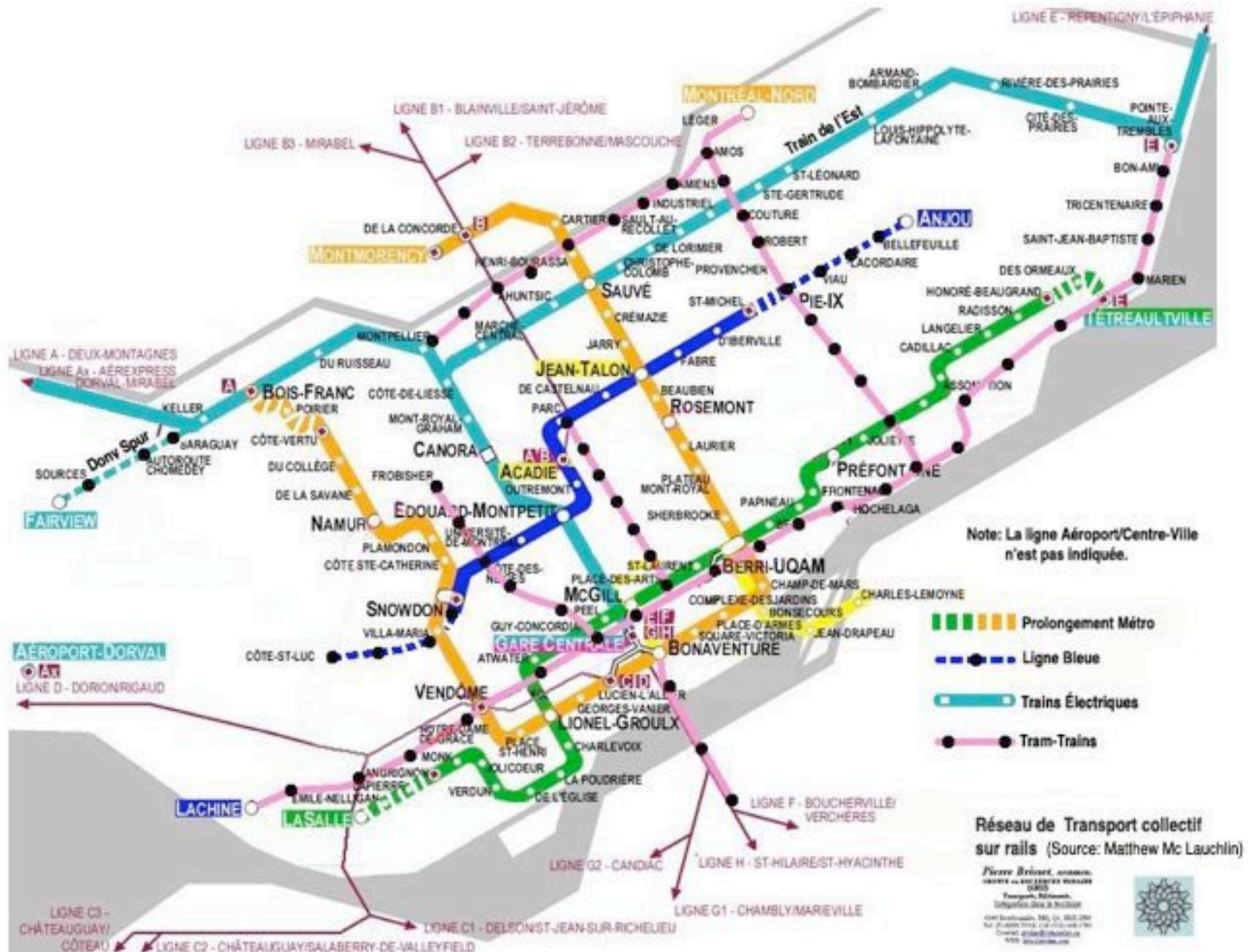
Projet de métro-express au sud du Mont-Royal proposé en 2001



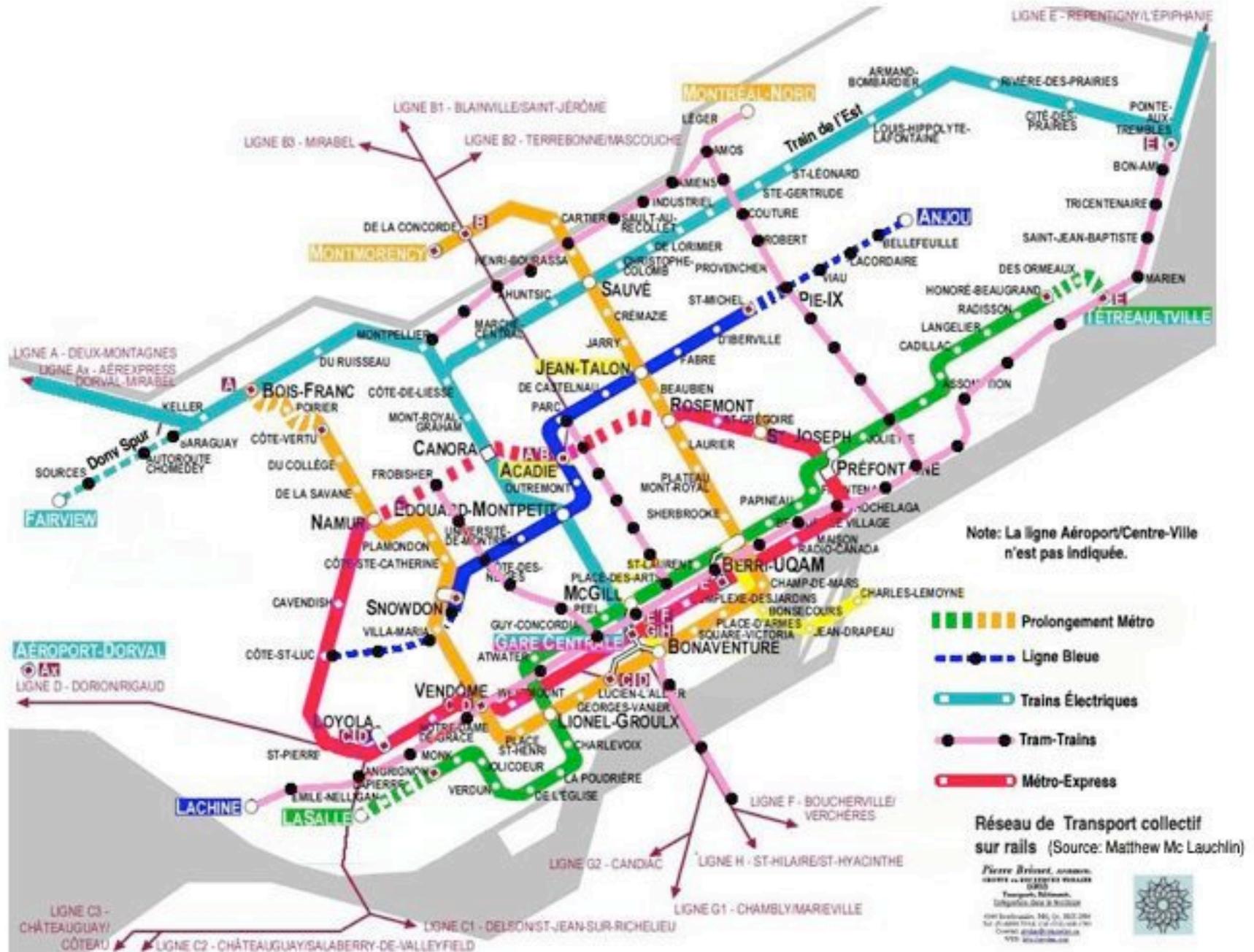
Prolongements des lignes de métro et trains électrifiés



Ajout de lignes de tram-trains



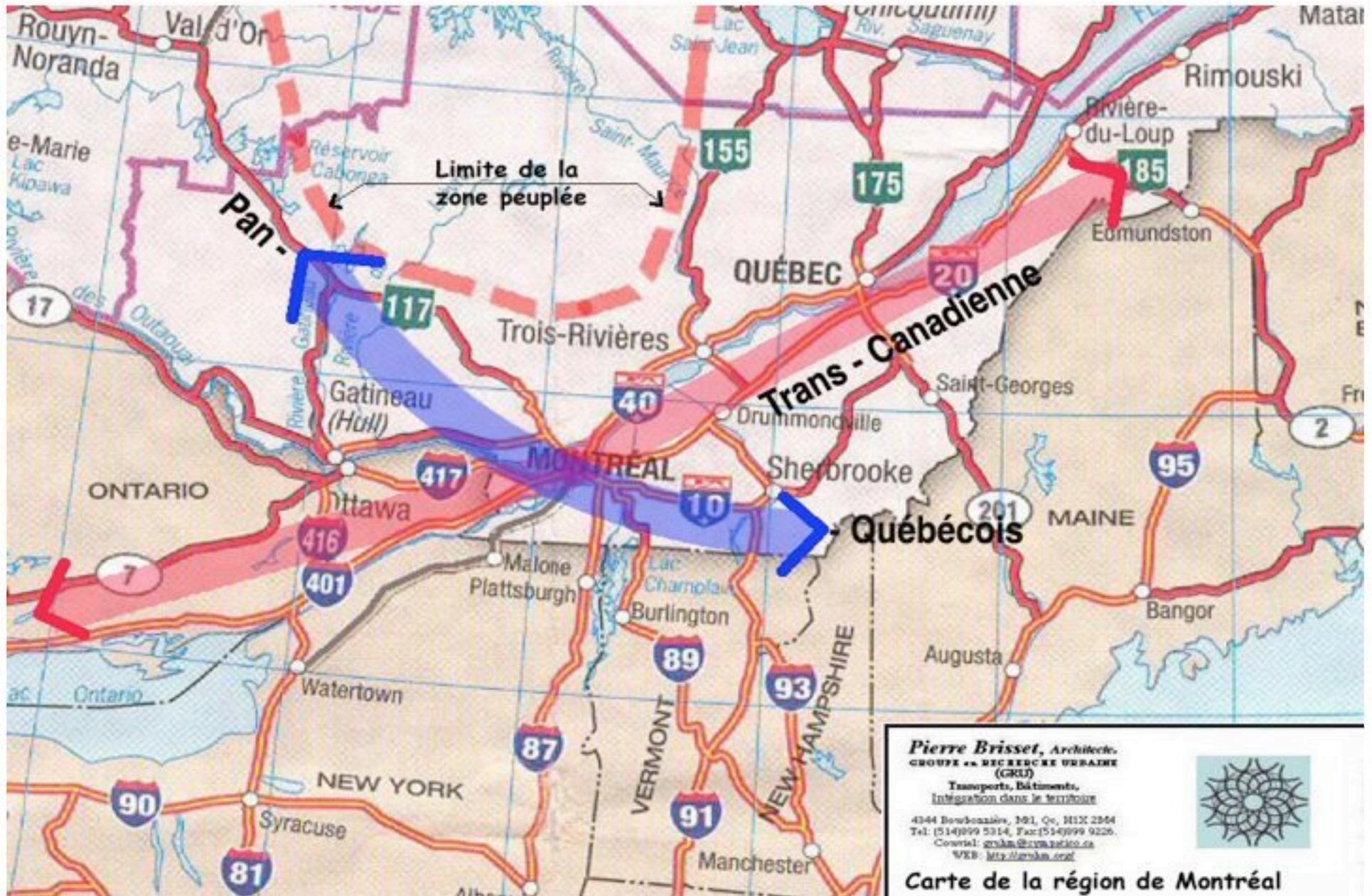
Ajout d'une ligne de métro-express dans l'emprise de Ville-Marie



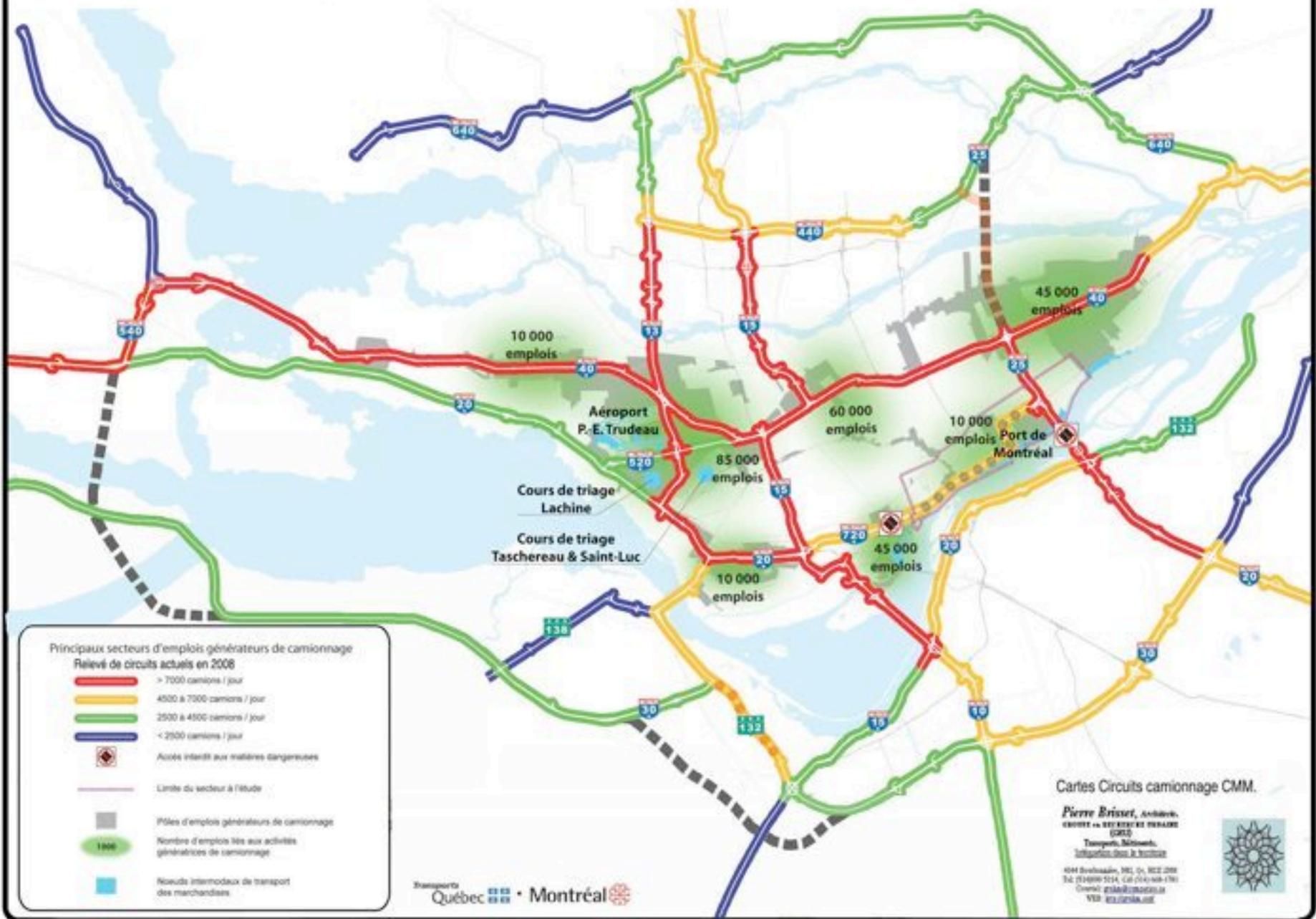
2- Réseau supérieur régional

Axes de développement principaux convergeant sur Montréal

Rouge = TRANS-CANADIENNE, Bleu = PAN-QUÉBÉCOIS



Portrait du transport des marchandises (Circuits actuels en 2008)



Principaux secteurs d'emplois générateurs de camionnage
Relève de circuits actuels en 2008

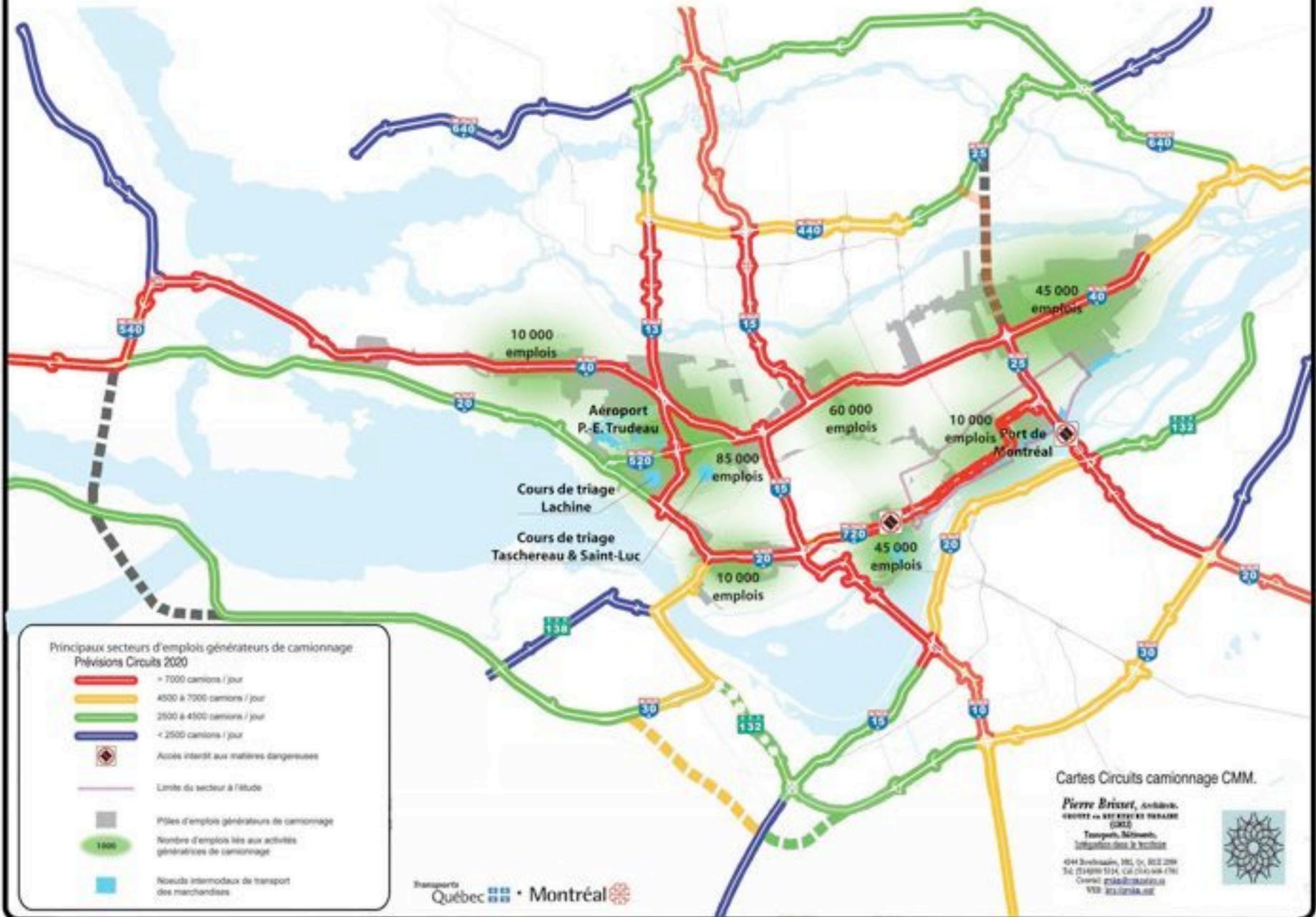
- > 7000 camions / jour
- 4500 à 7000 camions / jour
- 2500 à 4500 camions / jour
- < 2500 camions / jour
- Accès interdit aux matières dangereuses
- Limite du secteur à l'étude
- Pôles d'emplois générateurs de camionnage
- 1000 Nombre d'emplois liés aux activités générateurs de camionnage
- Nœuds intermodaux de transport des marchandises

Cartes Circuits camionnage CMM.

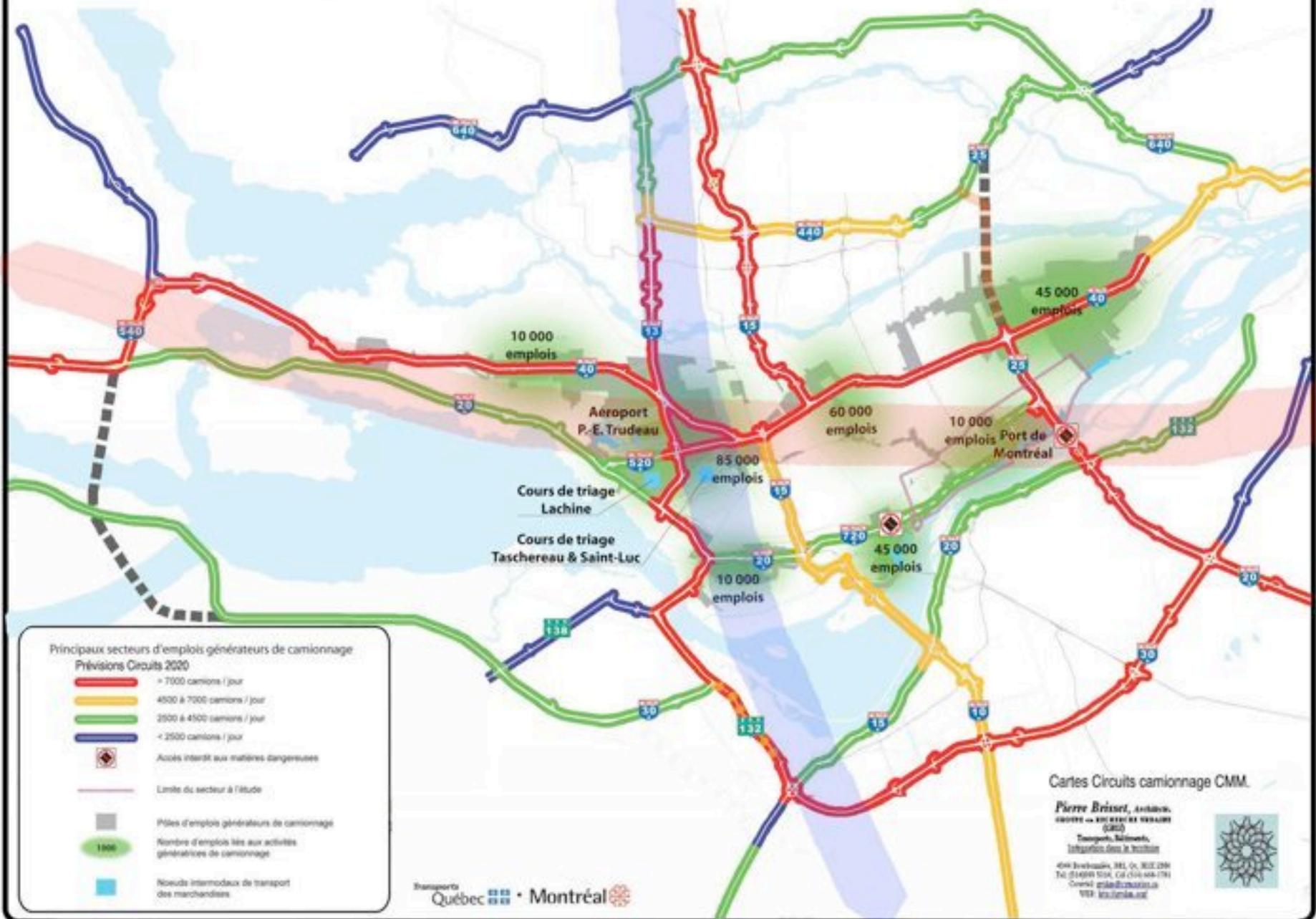
Pierre Brisson, Associés
 CONSULTANTS EN RECHERCHE STRATÉGIQUE
 (CMM)

Transport, Montréal
 404 Boulevard, St-Jacques, Montréal, Québec H3T 1M5
 Tél. (514) 988-5114, Cell. (514) 988-1781
 Courriel: pierre@pierrebrisson.ca
 Web: www.pierrebrisson.ca

Portrait du transport des marchandises (Prévisions MTQ 2020)

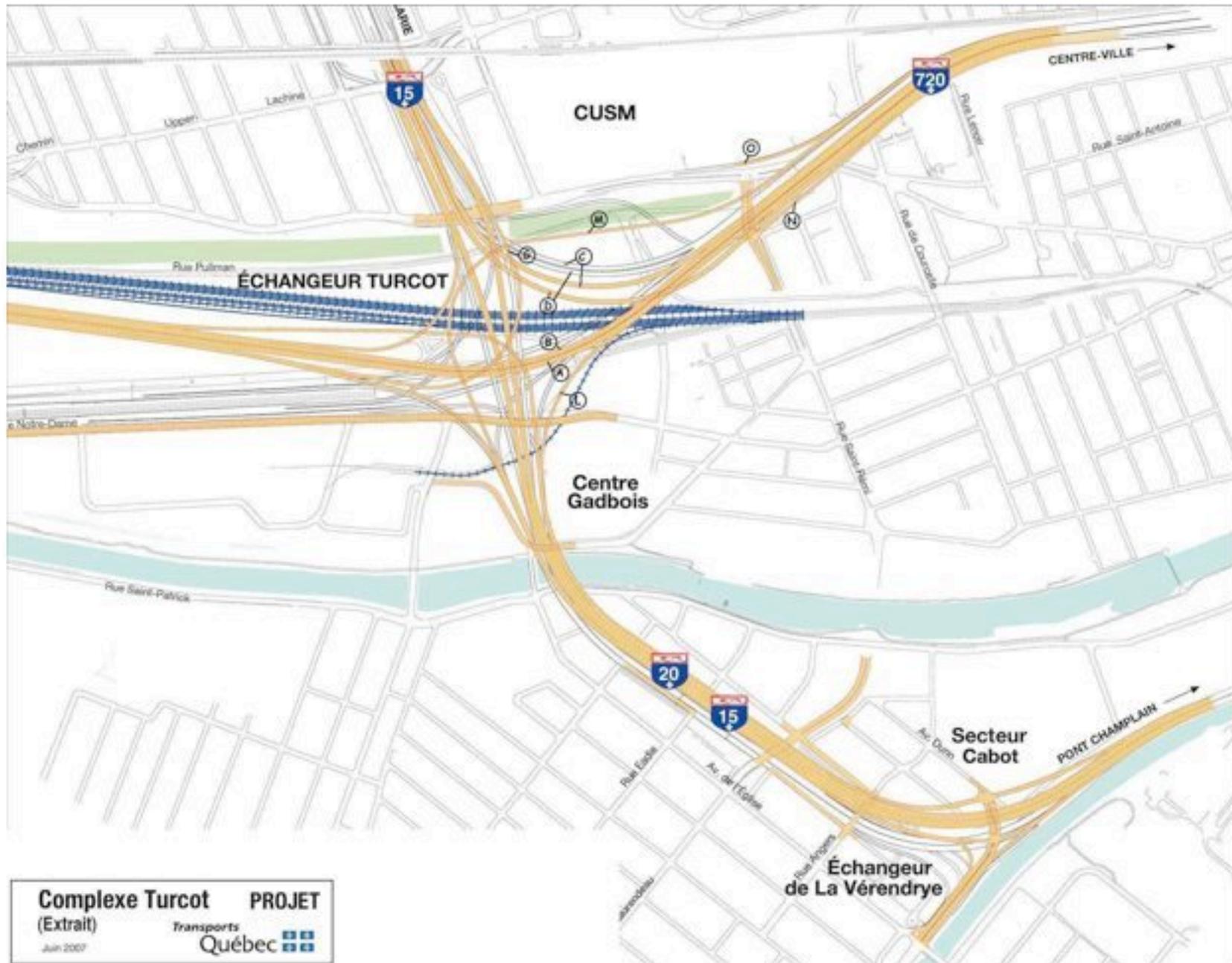


Portrait du transport des marchandises (Prévisions GRUHM 2020)



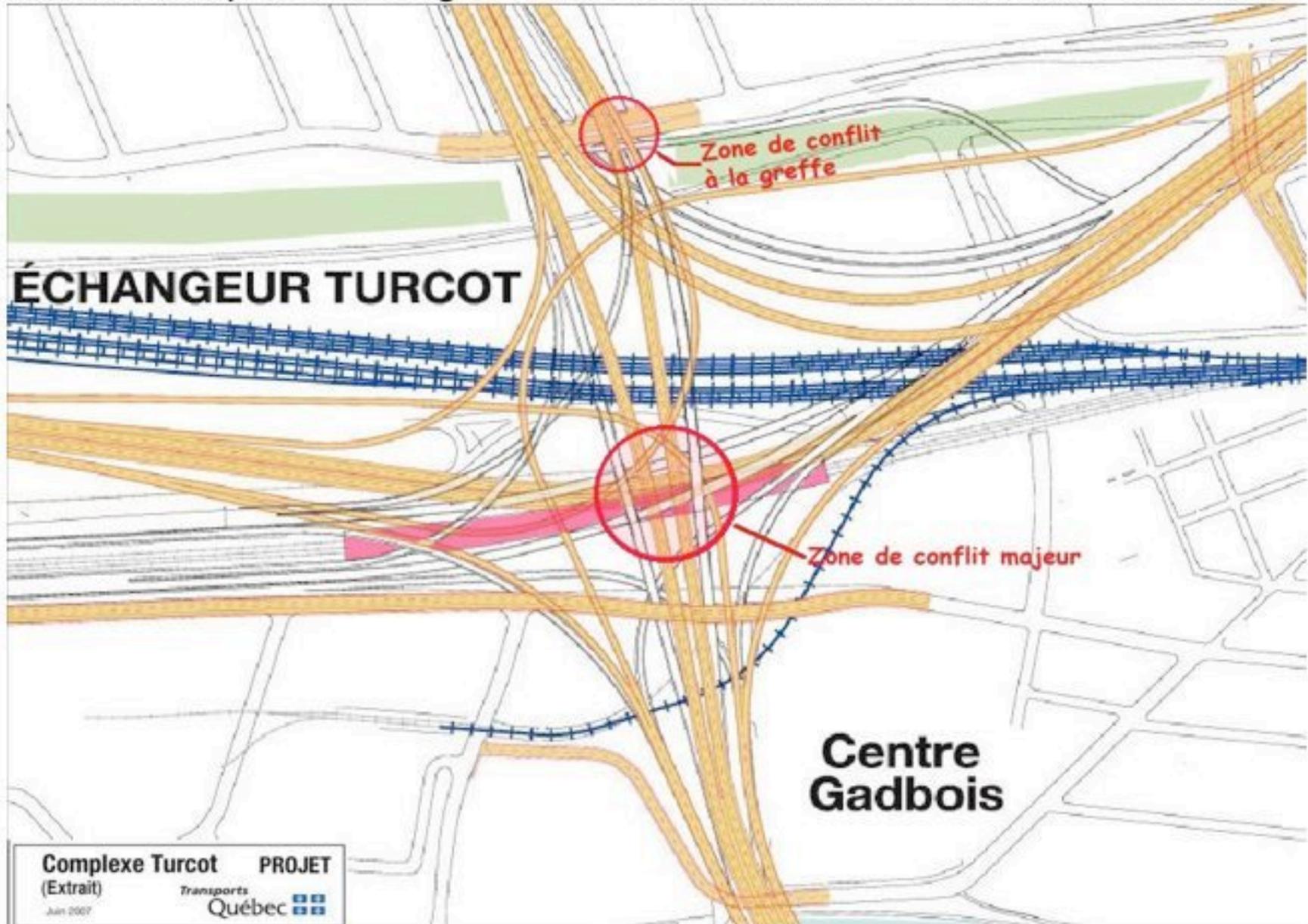
3- Projet du MTQ: échangeur Turcot

Nouvel échangeur proposé par le MTQ



Zones de conflits non résolus dans la proposition du MTQ:

- Comment faire la greffe sous la rue Saint-Jacques?
- Comment remplacer 4 étages d'autoroutes au-dessus du tunnel existant?



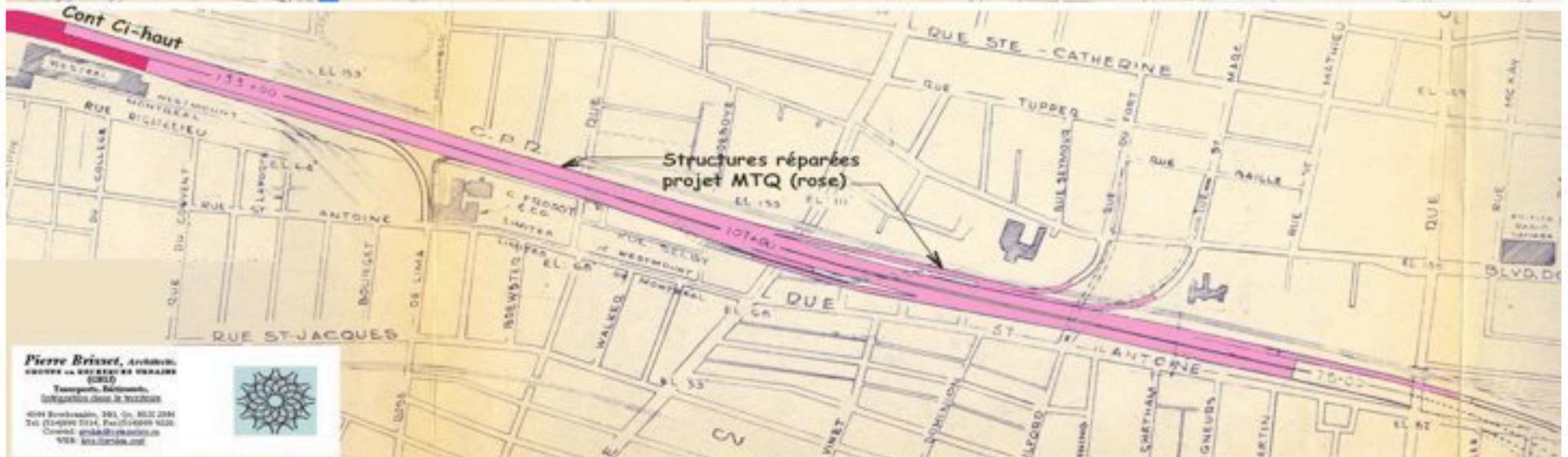
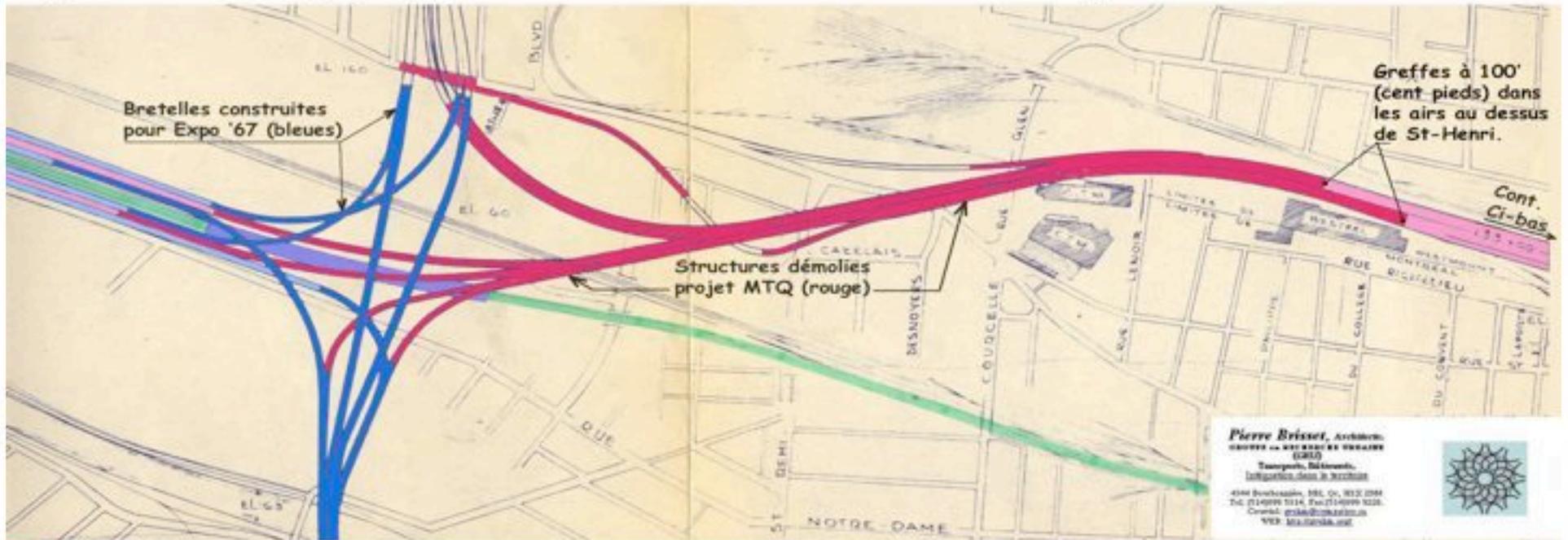
- L'autoroute Décarie croisant l'autoroute Ville-Marie (en rose):
- Trois étages qui passent au dessus des voies ferrées.
 - Voilà pourquoi Décarie (en gris) est si haute.



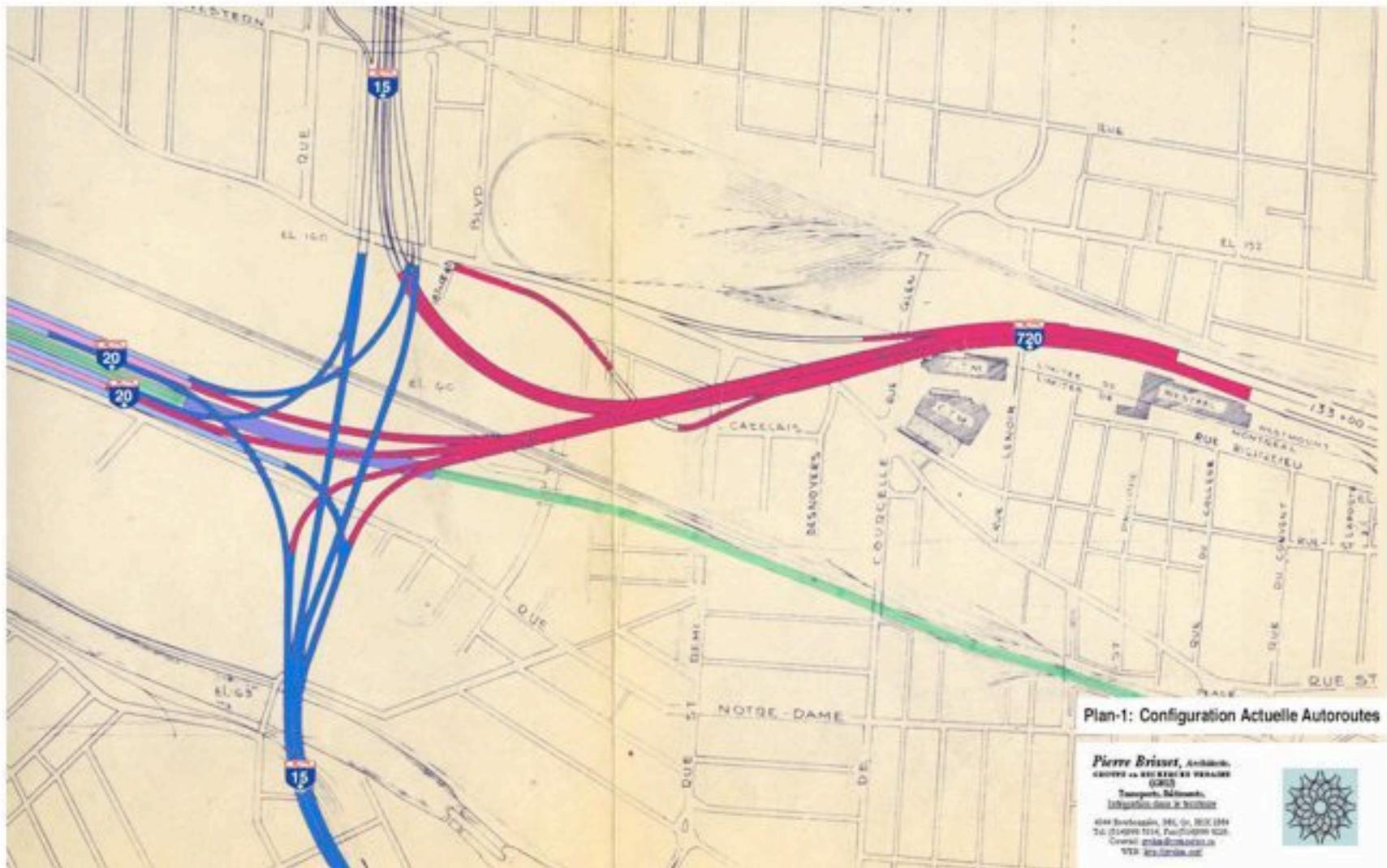
4- Segment Ville-Marie

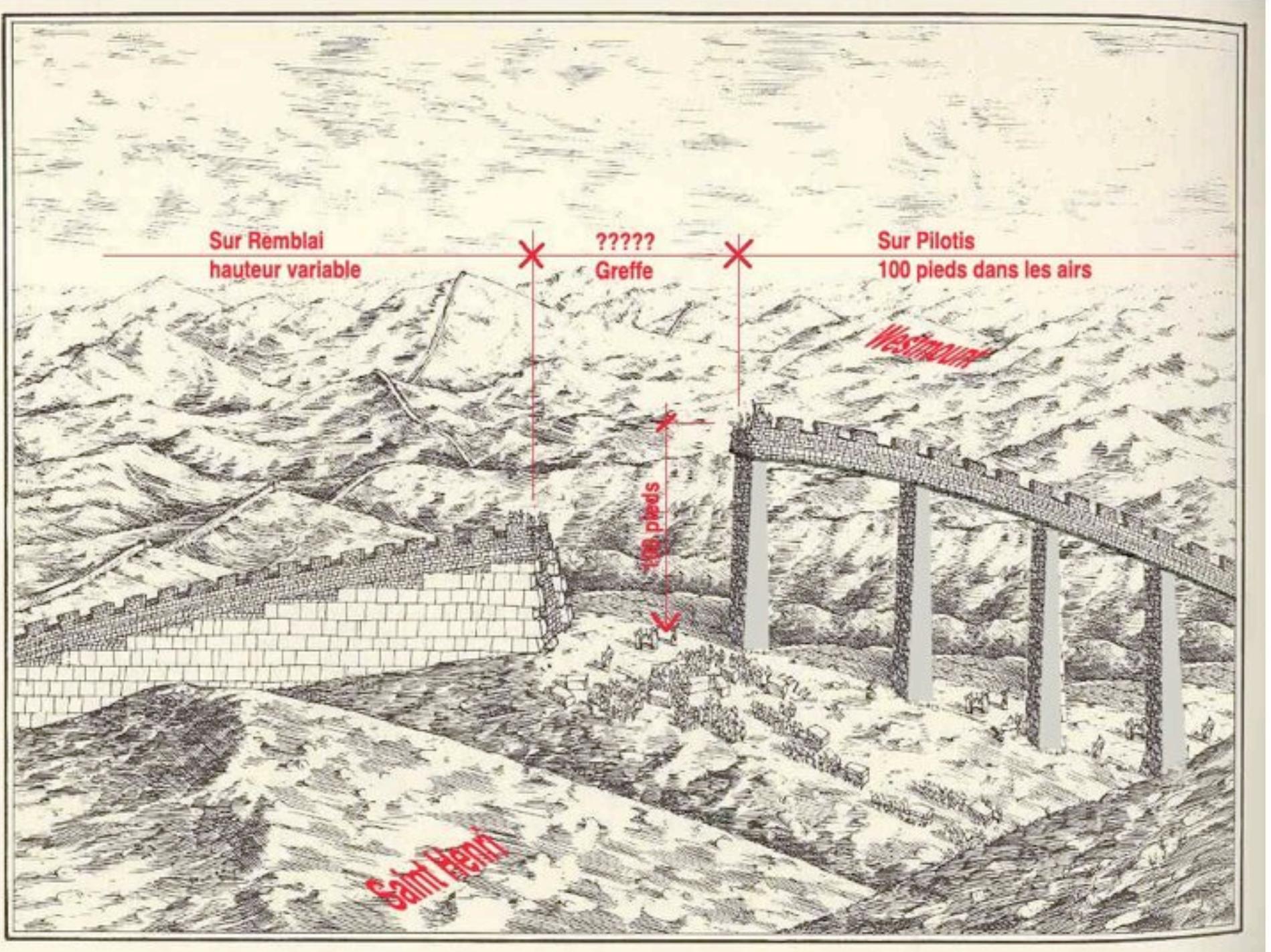
Proposition du MTQ:

- Obligation de reconstruire la moitié de l'autoroute Ville-Marie sur pilotis (partie en rouge) entre l'autoroute Décarie et la rue Guy.



- En rouge: tronçon de la Ville-Marie que le gouvernement prévoit remplacer.
- Ce tronçon a bénéficié d'investissements massifs depuis deux ans.
 - L'autre tronçon, plus à l'est, connaît aussi des problèmes de structure.
 - Le GRUHM recommande plutôt de préserver cette structure existante et de concentrer les efforts sur l'autoroute Décarie (en bleu).





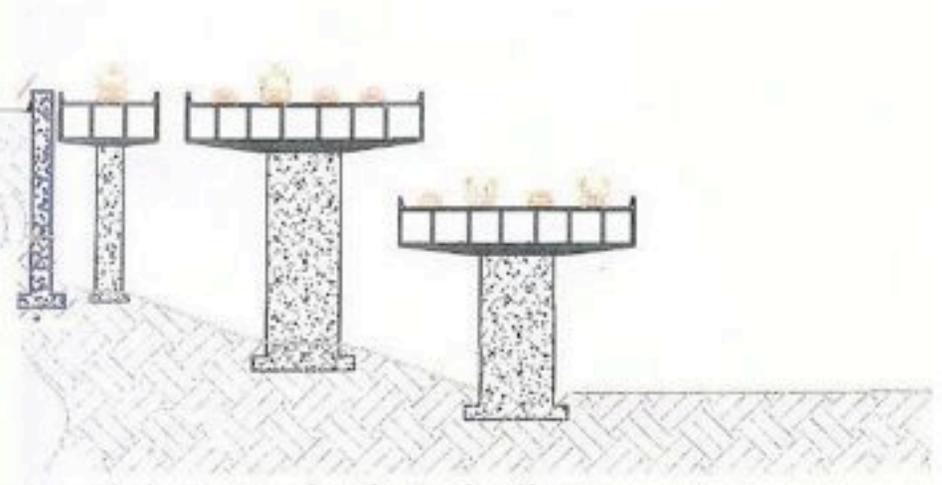
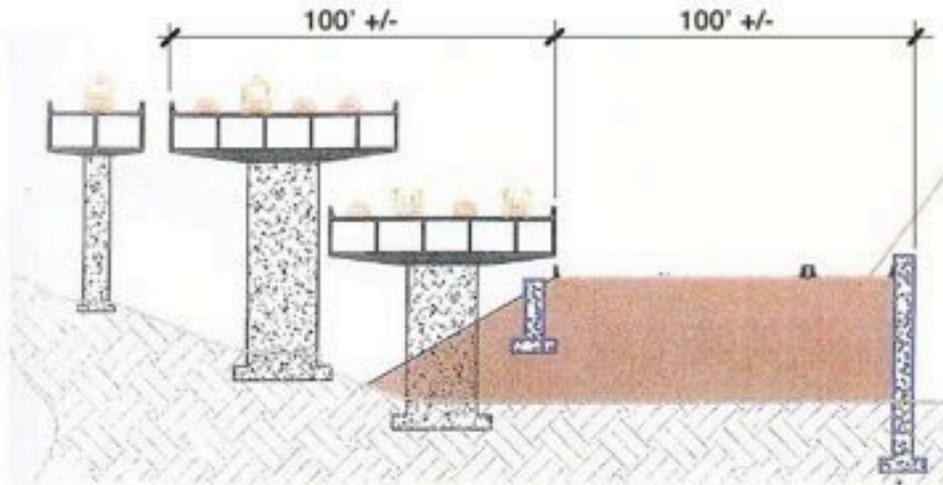
Secteur des Tanneries :

- Nouveau tronçon de l'autoroute Ville-Marie (en rouge) qui serait construit en attendant de démolir l'ancien.
- Cette approche oblige à raser une partie de ce secteur historique, au nord de la rue Cazalais, ainsi que l'immeuble à l'est de la rue Saint-Rémi.



Coupe dans la descente de la Courbe de la Glen:

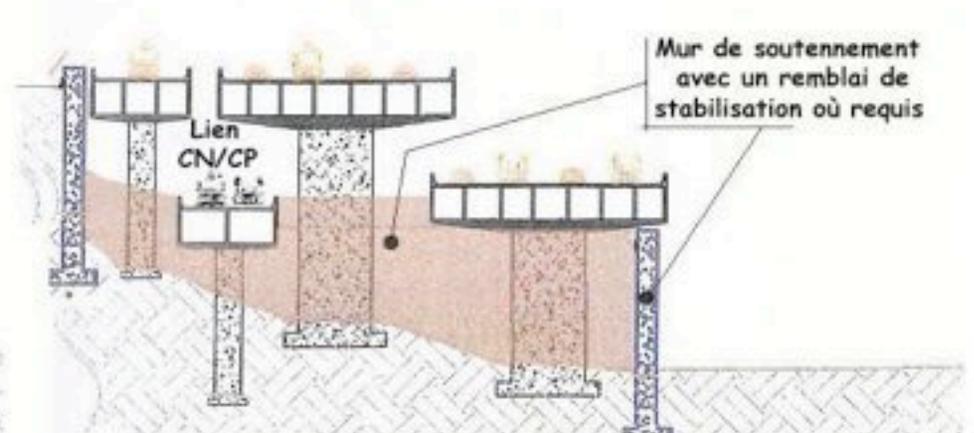
- Le MTQ veut exproprier 100 pieds au sud de la structure autoroutière.
- Le GRUHM propose de maintenir les structures existantes de Ville-Marie.
- Le GRUHM propose un lien ferroviaire CN-CP sous les structures existantes.



Coupe 1-1: Tronçon dans la Courbe Glen
Condition Existante



Proposition MTQ



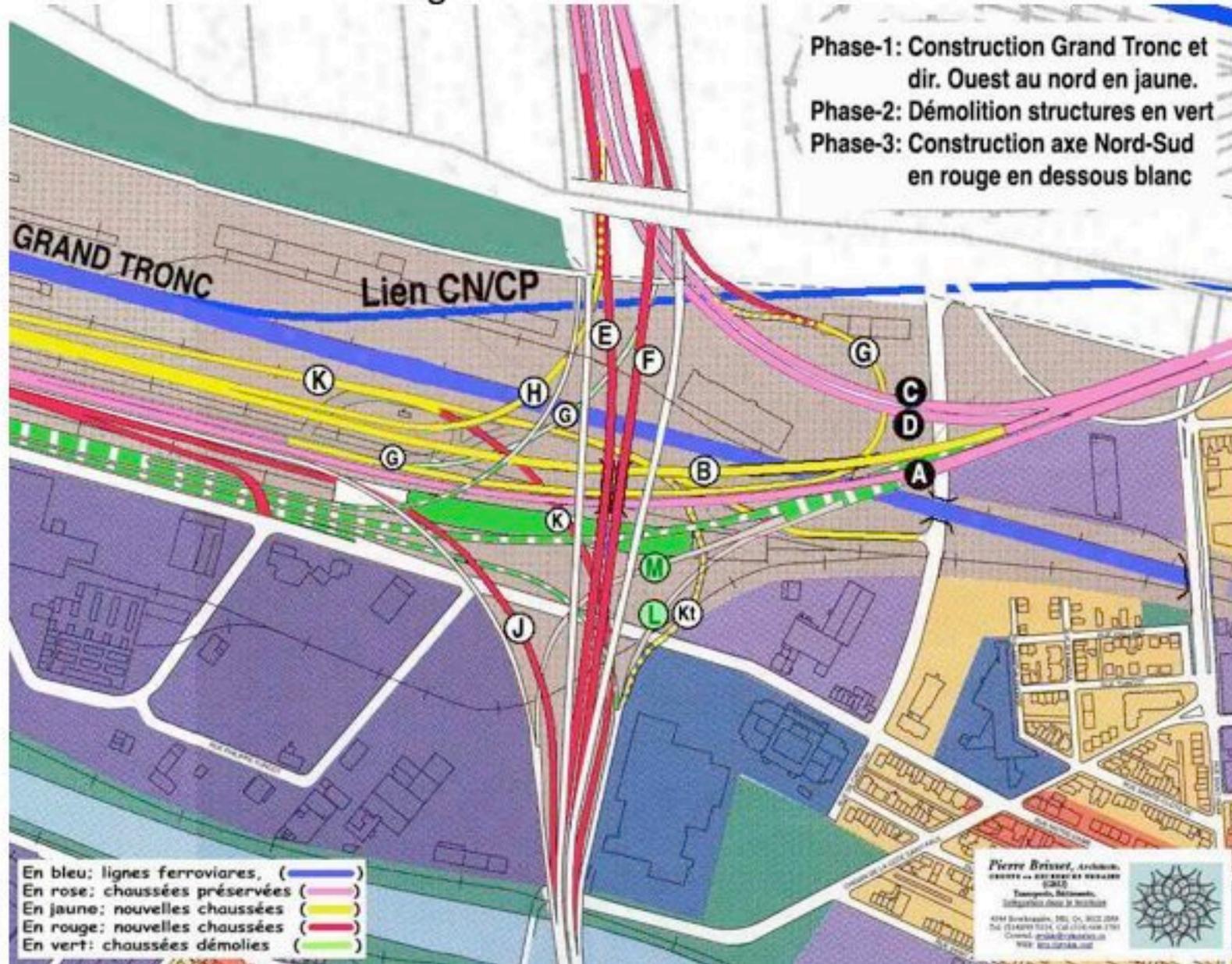
Coupe 1-1: Tronçon dans la Courbe Glen
Modification proposée



Plan de phasage pour reconstruire l'échangeur

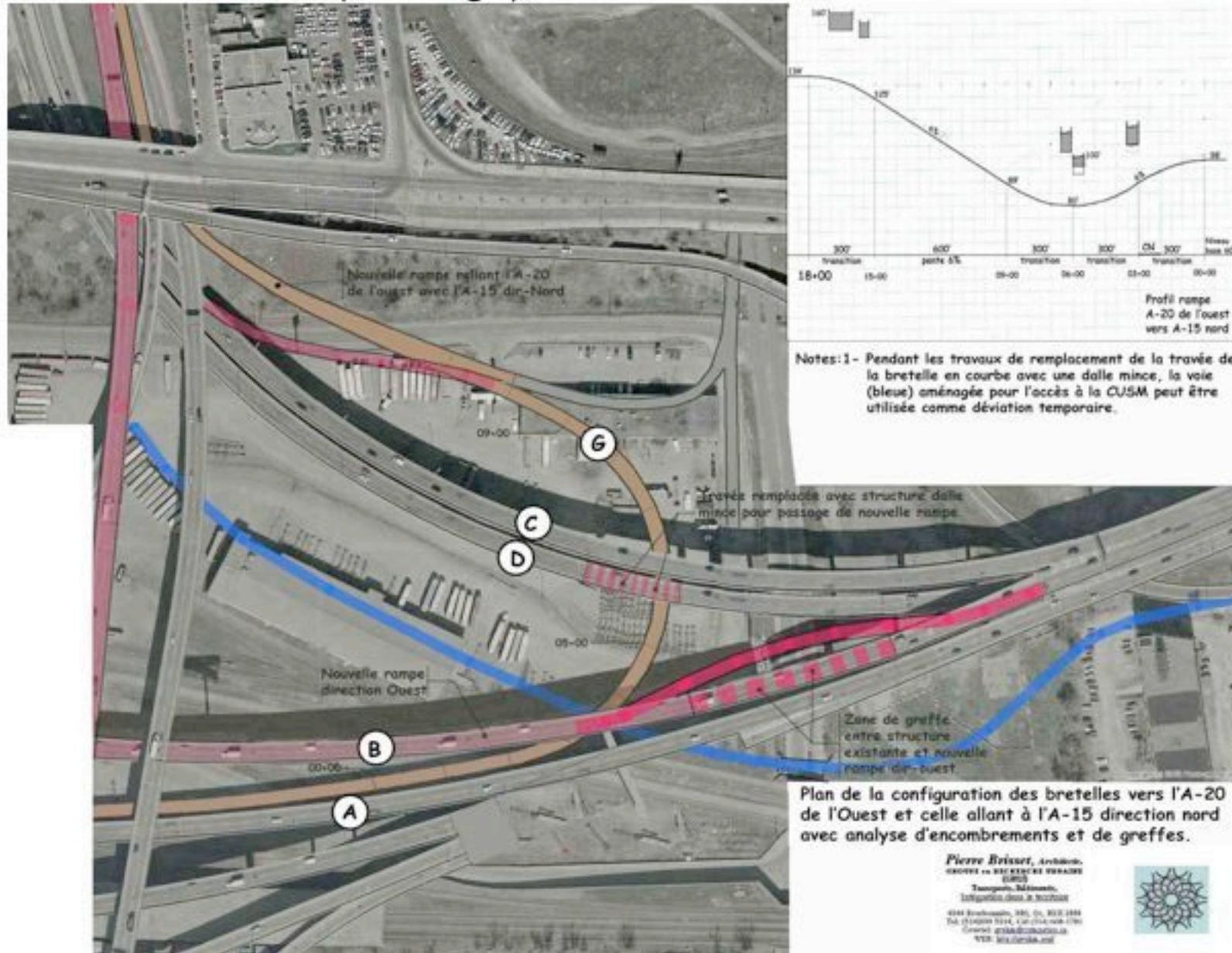
Phase-1 Construction en jaune, Phase-2 Démolition en vert

Phase-3 Construction en rouge et démolition des structures restantes.

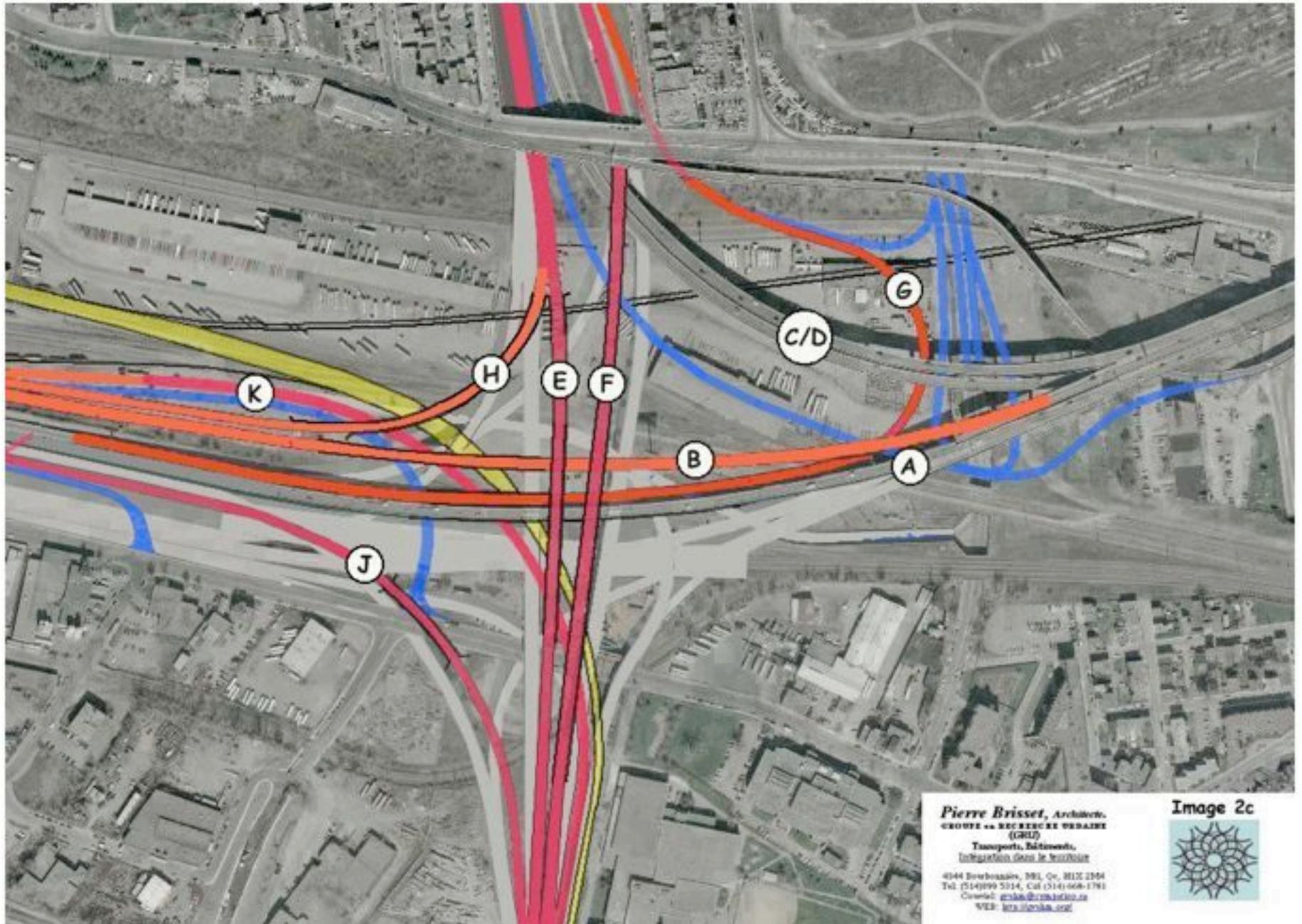


Détails :

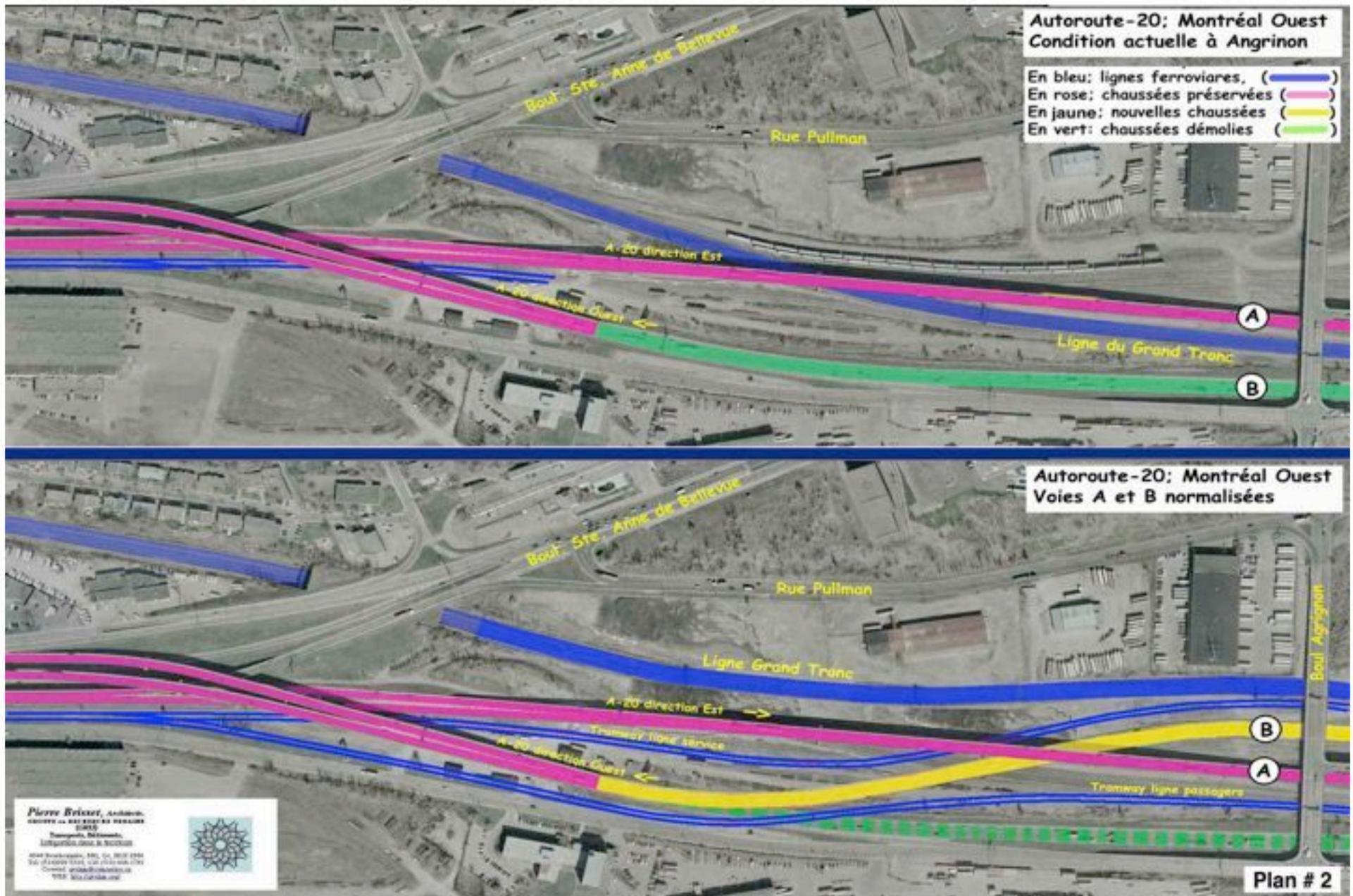
- Bretelle G (en brun) pour permettre le passage sous le viaduc Saint-Jacques
- Greffe de la bretelle B (en rouge), de la 20 Ouest à l'autoroute Ville-Marie



Fin de la phase 3 avec possibilité de relocaliser le Grand Tronc (en jaune)

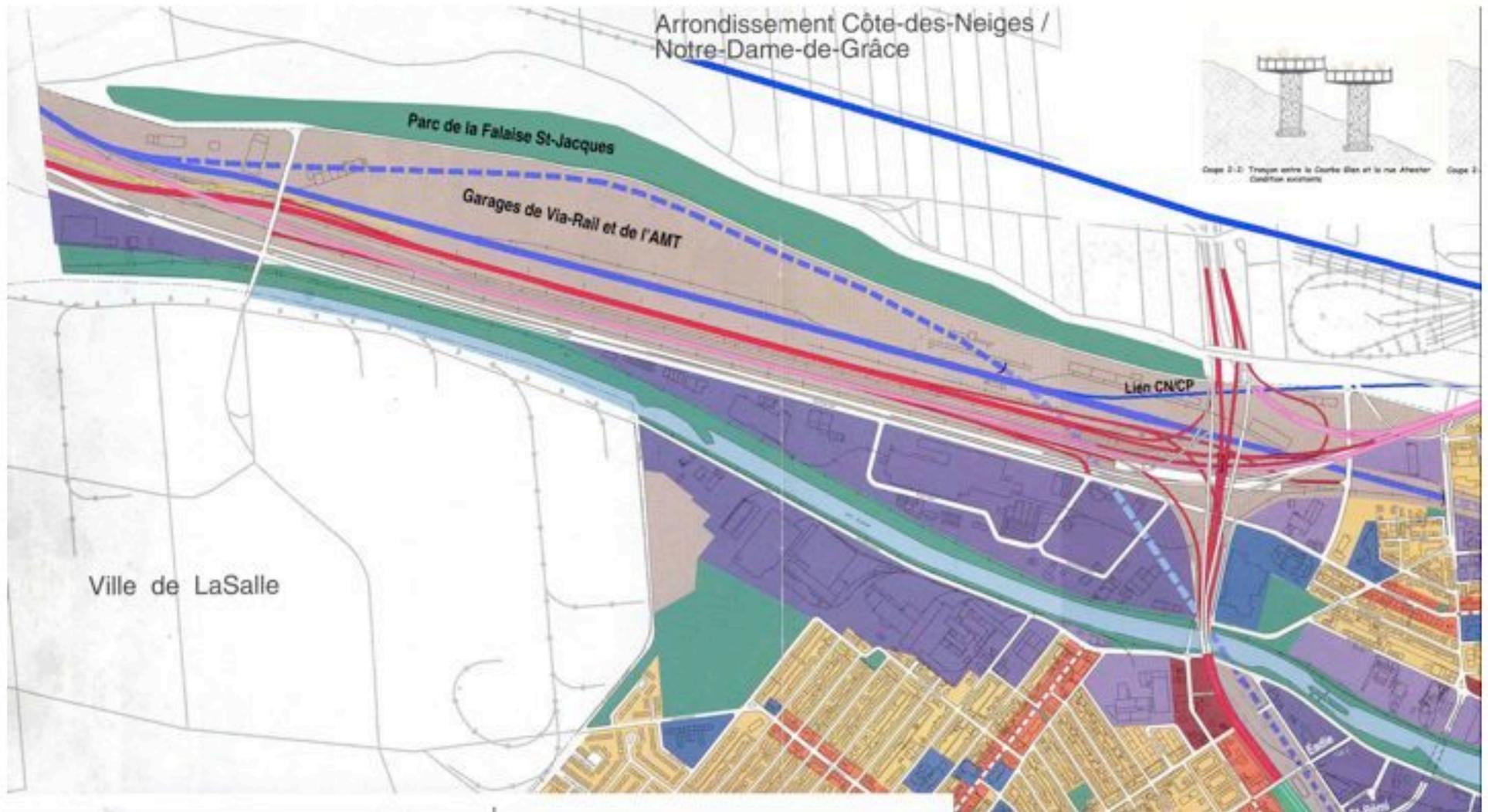


Raccords aux structures de l'échangeur Montréal Ouest avec entrecroisement du réseau de tramways en provenance de Lachine (greffe temporaire A-20).



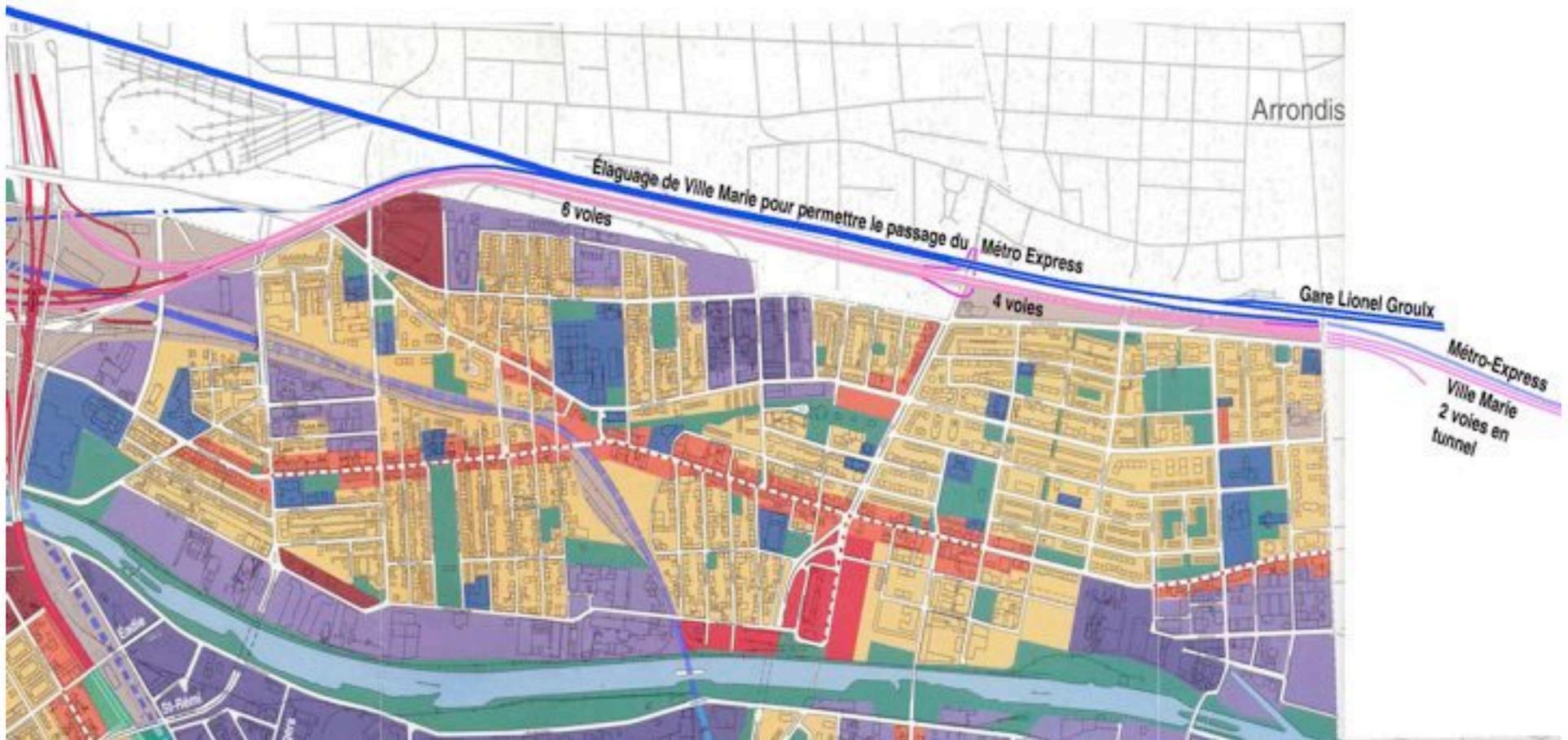
Aménagement de l'A-20 dans les cours Turcot afin de permettre :

- 1- d'aménager les cours de triage pour remiser les trains de passagers de l'AMT, Via-Rail, Dorval et autres.
- 2- d'aménager le parc de la falaise Saint-Jacques
- 3- d'inverser les voies et de greffer l'A-20 Ouest au viaduc Angrignon.



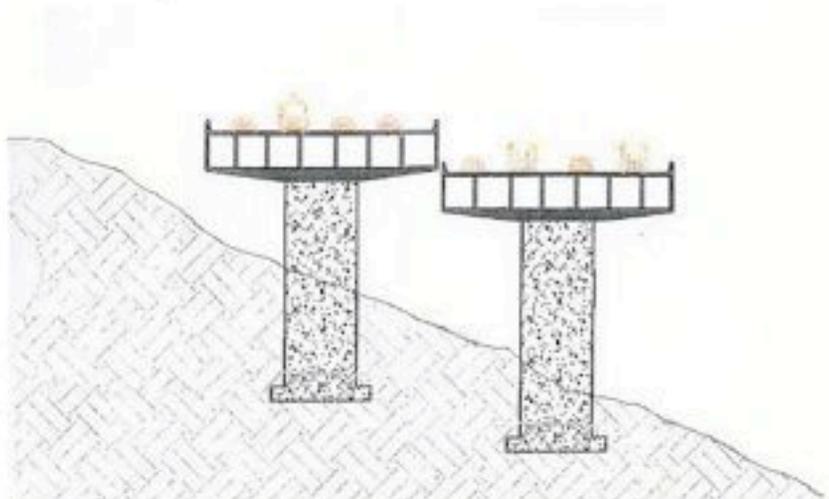
Proposition du GRUHM :

- Réduire le nombre de voies de l'autoroute Ville-Marie
- Intégrer un métro-express dans l'emprise de cette autoroute

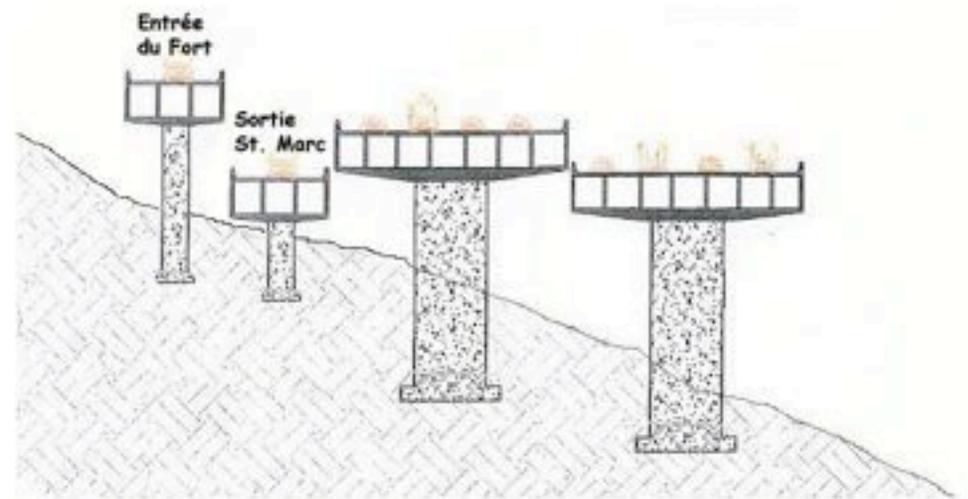


Proposition du GRUHM détail :

- Réduire le nombre de voies de l'autoroute Ville-Marie
- Intégrer un métro-express dans l'emprise de l'autoroute.

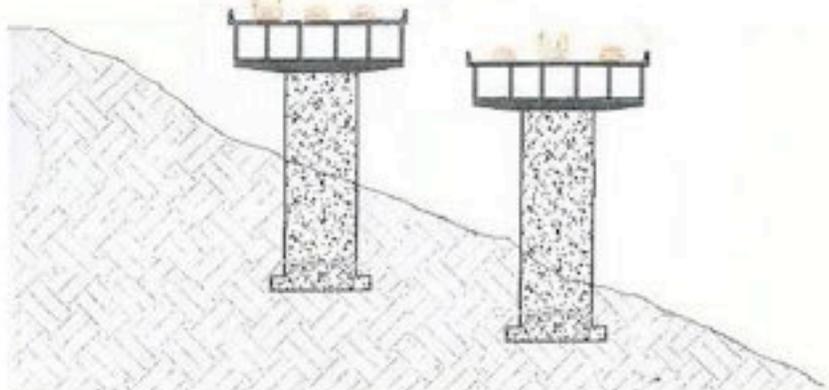


Coupe 2-2: Tronçon entre la Courbe Glen et la rue Atwater
Condition existante

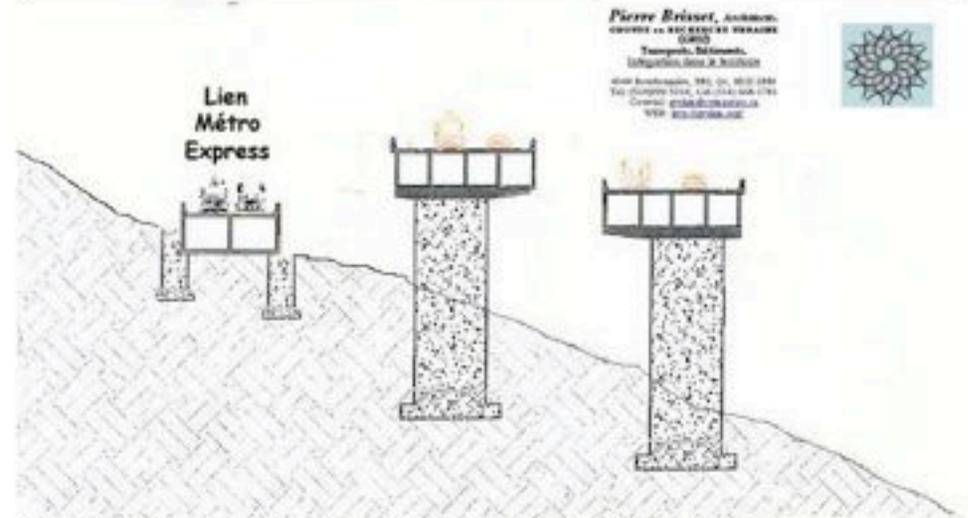


Coupe 3-3: Tronçon entre la rue Atwater et la rue Guy
Condition existante

Nombre de voies réduit
de 8 à 6 voies sur cette
section (3 par direction)



Coupe 2-2: Tronçon entre la Courbe Glen et la rue Atwater
Modification proposée



Coupe 3-3: Tronçon entre la rue Atwater et la rue Guy
Modification proposée

Pierre Brisset, ARCHITECTE
CONSEIL EN ARCHITECTURE URBAIN
(LMD)
TRANSPORTS, RÉSEAUX,
INFRASTRUCTURES & SERVICES
4000 Boulevard, 885, St. J. 980 000
Tél: (514) 353-1111, Fax: (514) 353-1112
Courriel: pierre@brisset.ca
WWW.BRISSET.CA



Proposition GRUHM 2030

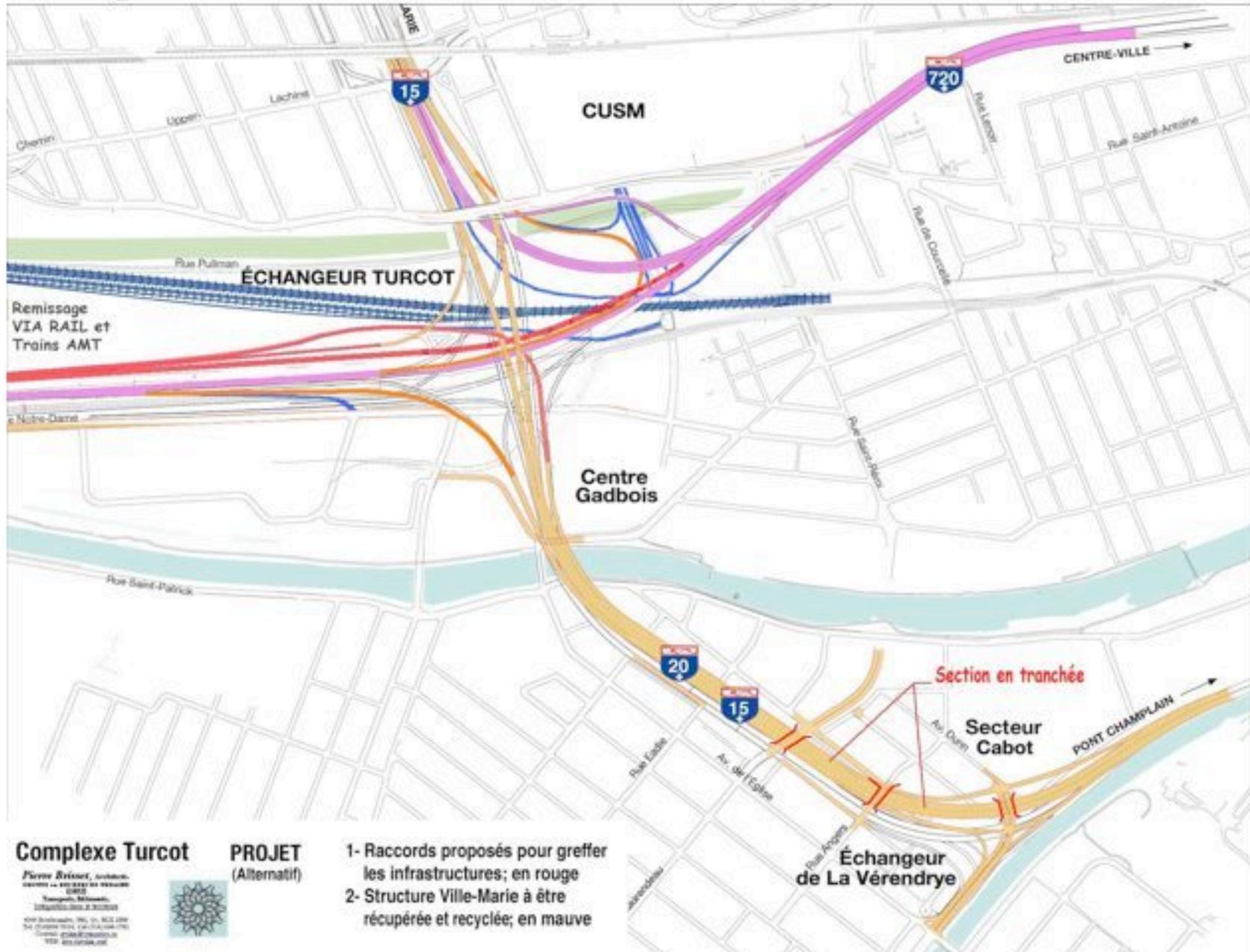
- Démolir entièrement la structure sur pilotis de l'autoroute Ville-Marie après avoir dévié le trafic résiduel par la rue Atwater.
- Récupérer toute la falaise entre Westmount et Saint-Henri pour une véritable urbanisation.



5- Segment de la Côte Saint-Paul

Comment remplacer une autoroute urbaine sur pilotis telle que l'A-15, inspiré du scénario proposé pour remplacer l'autoroute Métropolitaine

Au sud du canal Lachine, la chaussée devrait être en tranchée pour intégrer le secteur Cabot à Ville Émard/Côte-Saint-Paul.



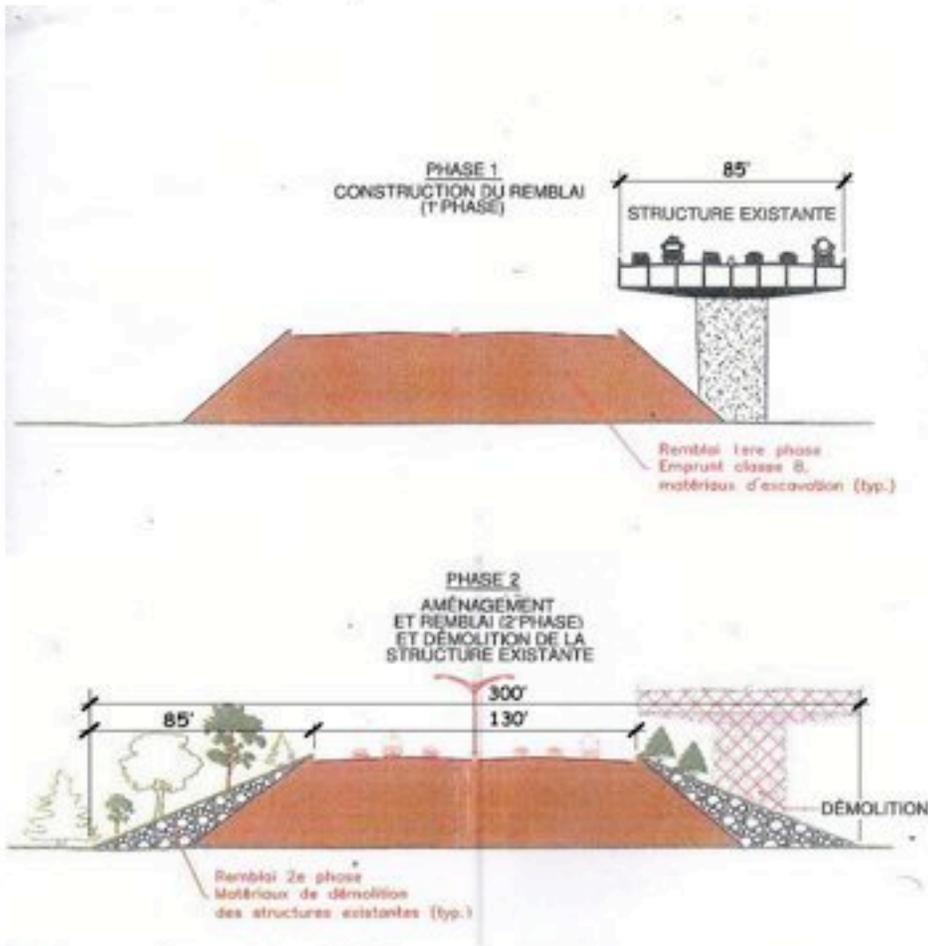
A-15; regardant les piliers en descendant vers le sud du Canal Lachine.
- Les piliers, à partir du # 33, ont tous 25 pieds de large.



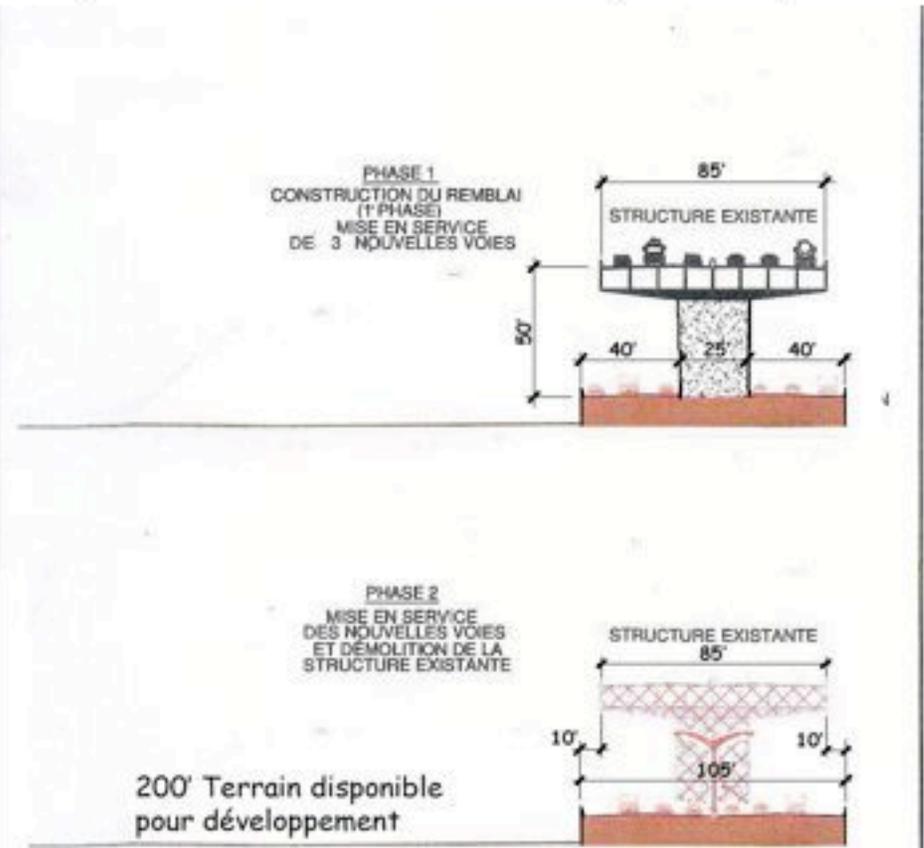
A-15; le pilier # 26 a 25 pieds de large au nord de la rue Eadie.



Descente au nord de la rue St-Rémi ;
 À gauche proposition du MTQ (talus à côté)
 À droite proposition du GRUHM (de part et d'autre des piliers)



Proposition MTQ



Proposition GRUHM

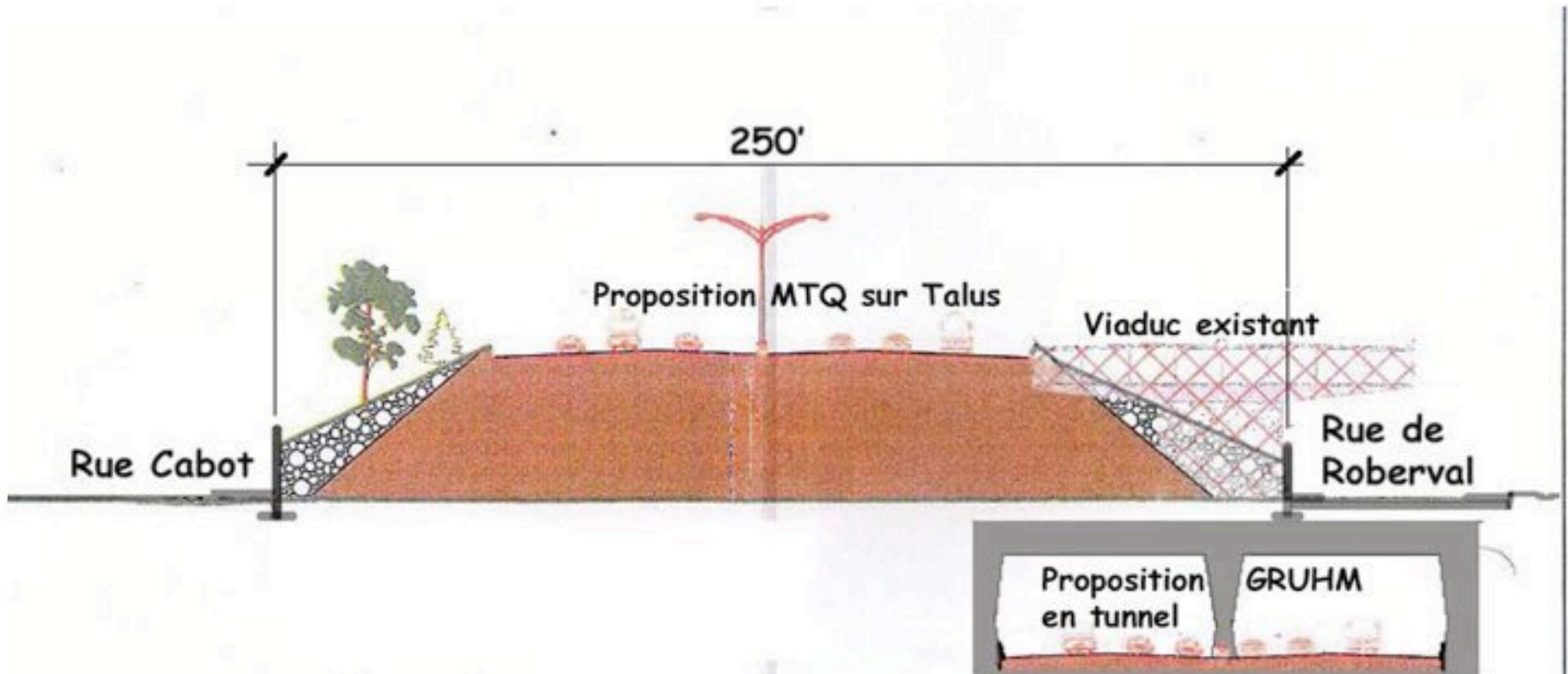
<p>Transports Québec</p> 	<p>Description</p>	<p>ÉTAPES DE CONSTRUCTION SECTEUR DE LA VÉRENDRYE</p>	<p>Identification du projet COMPLEXE TURCOT (APP. SQM)</p> <p>Échelle horizontale 1:500</p> <p>Échelle verticale</p>	<p>Pierre Brisset, architecte</p> <p>Équipement, Matériaux, Installation, etc.</p> <p>4000 Boulevard, 1000, St. Jean</p> <p>St-Jean, Québec, G1R 1R4</p> <p>Tel: (418) 683-1111</p> <p>Courriel: pierre@brisset.com</p> <p>WWW.BRISSET.COM</p> 
--	--------------------	---	--	--

A-15; regardant sur la rue de Roberval au sud de Saint-Rémi.



Coupe au sud de la rue Saint-Rémi :

- L'emprise n'a que 250 pieds de large entre les rues Roberval et Cabot
- L'emprise ne permet pas un talus complet de part et d'autre de l'autoroute
- La situation crée un mur aveugle pour les résidents de la rue Roberval
- Un tunnel dégagerait davantage le secteur

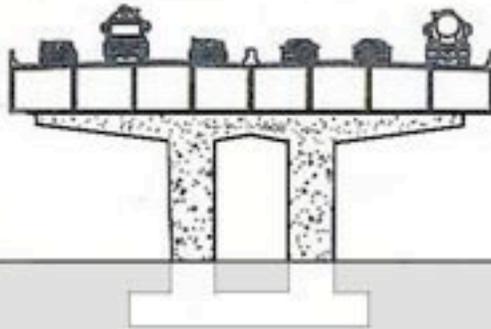


	Description	ÉTAPES DE CONSTRUCTION SECTEUR DE LA VÉRENDRYE	Identification du projet COMPLEXE TURCOT (APP. SOMMAIRE) Échelle horizontale Échelle verticale	Pierre Brière, ARCHITECTE 1000, RUE DE LA VÉRENDRYE QUÉBEC, QUÉBEC G1R 1R1 TEL: (514) 381-1111 WWW.PIERREBRIERE.COM 
--	-------------	---	---	--

Proposition pour encaisser l'autoroute dans le sud du quartier.

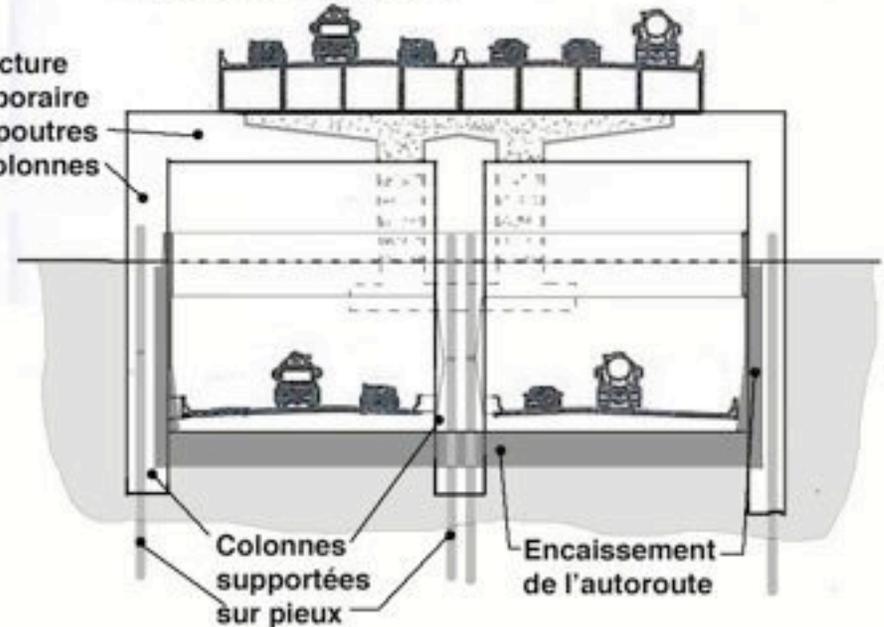
- Concept semblable à celui proposé pour encaisser la Métropolitaine
- Concept utilisé dans le projet du « Big-Dig » à Boston

STRUCTURE EXISTANTE
AU SUD DE LA COLONNE 20
(À PARTIR DE ST-RÉMI)



STRUCTURE EXISTANTE
SUPPORTÉE SUR SUPPORT
TEMPORAIRE PENDANT TRAVAUX
EN SOUS-OEUVRES

Structure
temporaire
sur poutres
et colonnes



Colonnes
supportées
sur pieux

Encaissement
de l'autoroute

Description

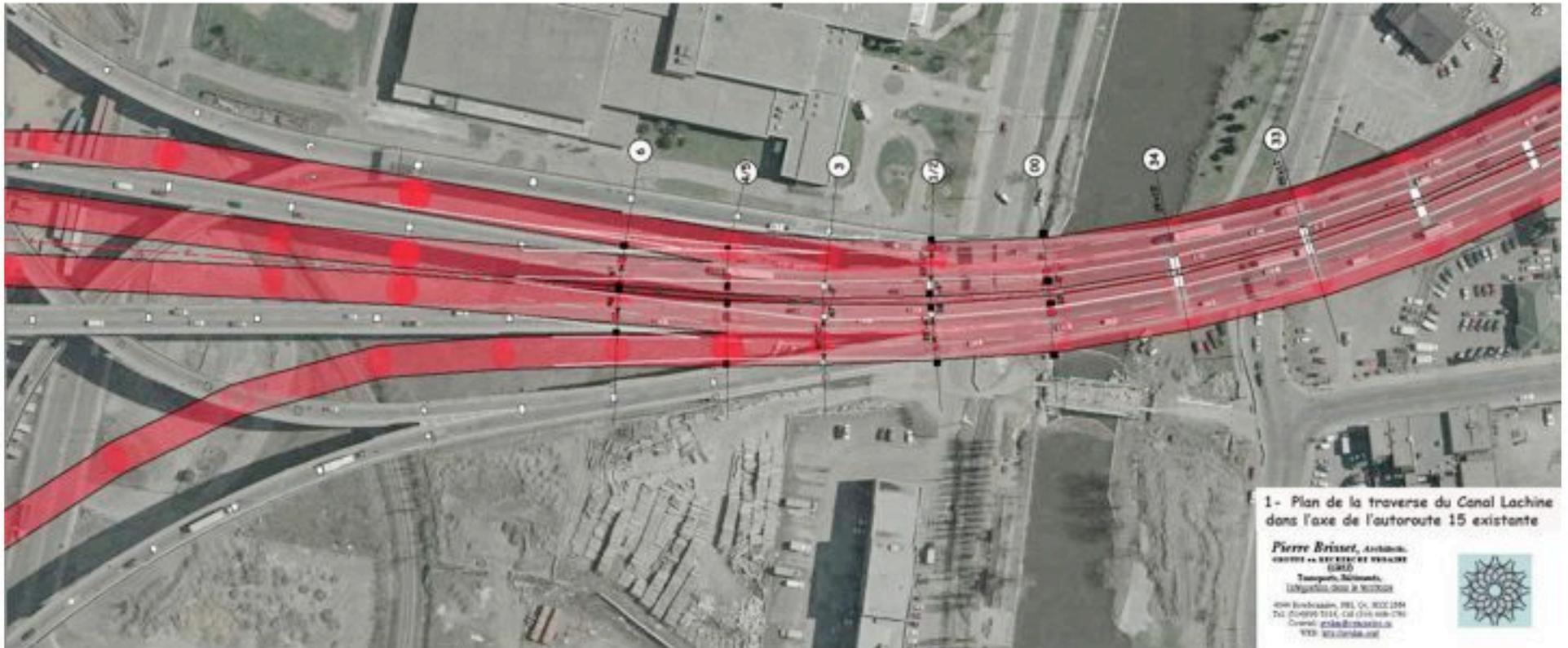
ÉTAPES DE CONSTRUCTION
SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

Pierre Brisset, architecte
CONSEIL EN URBANISME ET TRAVAIL
D'ART
Transport, Mécanisme,
Séparation, Espace de Travail
4044 Boulevard, 101, Cx, 1010 10A
Tel: (514) 344-1111, Fax: (514) 344-1111
Courriel: pierre@brisset.com
WEB: www.brisset.com



Traverse du canal Lachine :

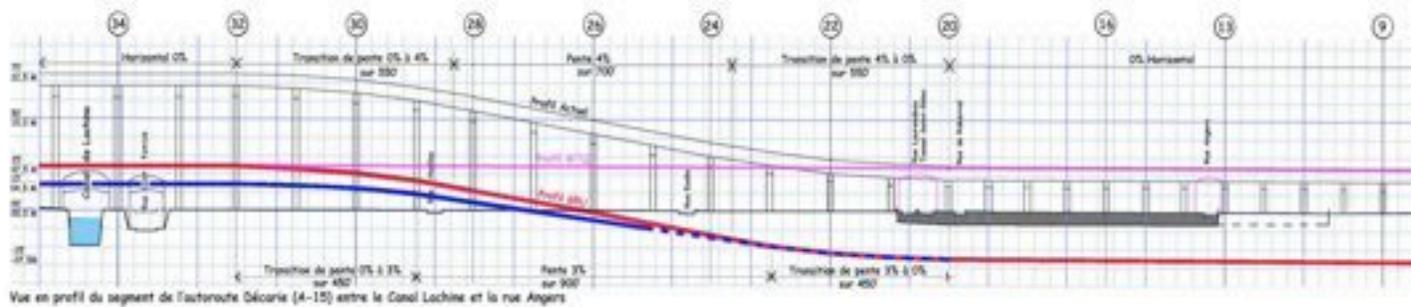
- Détail de l'alignement de la chaussée entre la colonnade de la structure existante



Plan et profil de l'autoroute A-15 (première version)

En rouge : profil de l'autoroute

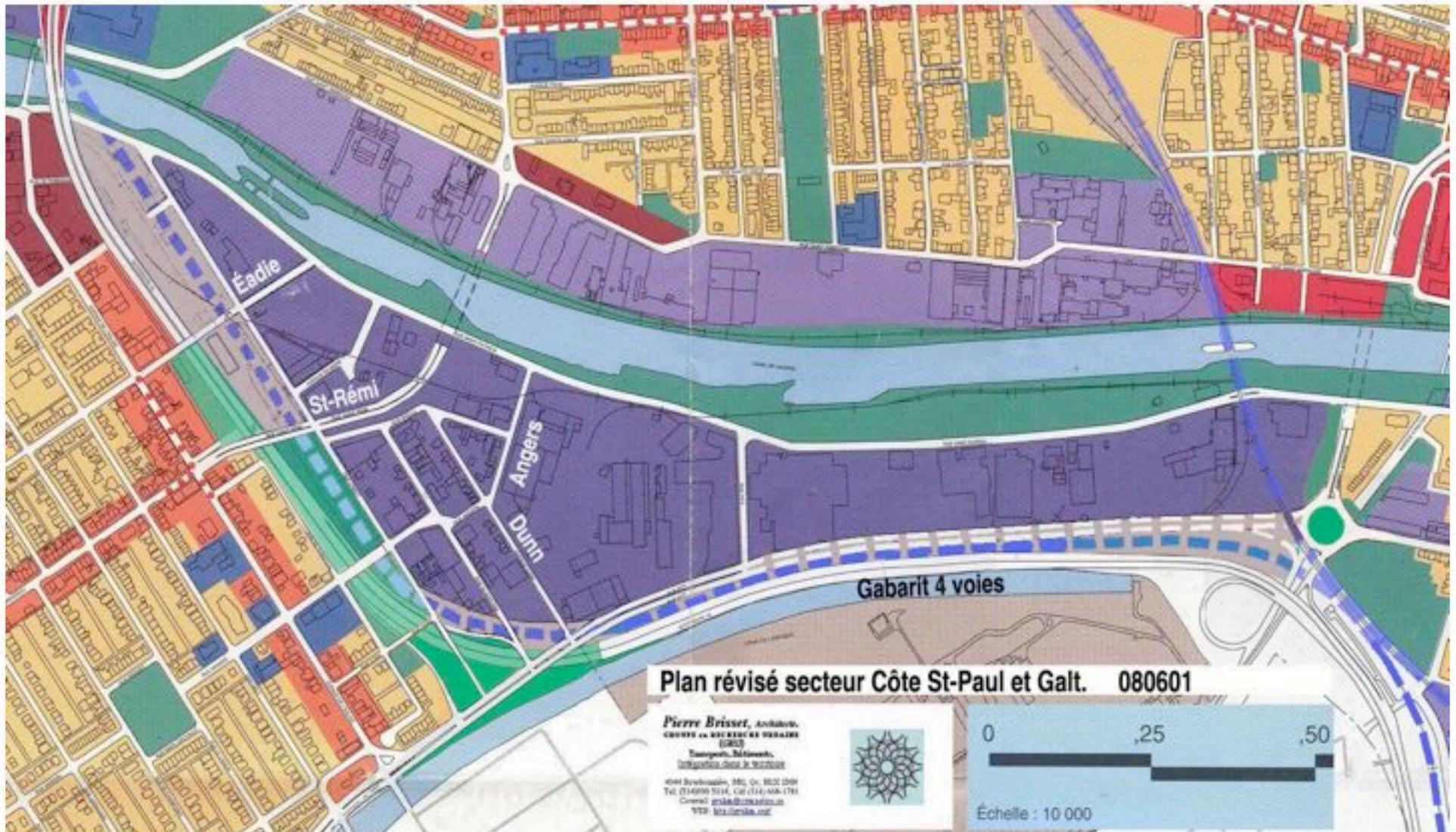
En bleu, plan et profil proposé pour le Grand Tronc (CN)



Vue en plan du segment de l'autoroute Décarie (A-15) entre le Canal Lachine et l'échangeur de La Vérendrye



Plan de l'autoroute en tunnel, de la rue Éadie à la rue Dunn :
 En bleu pointillé, proposition de relocalisation du chemin de fer du Grand Tronc
 (projet en tunnel à l'étude).



6- Interventions Pointe Saint-Charles

Démantèlement de l'autoroute Bonaventure pour donner à Pointe Saint-Charles l'accès au fleuve.



Projet d'urbanisation pour Pointe Saint-Charles.



Conclusion: Dix souhaits du sud-Ouest, Dix Commandements du Sud Ouest





Les Dix Souhais du Sud-Ouest



1. L'élimination de l'autoroute pendulaire Ville Marie.
2. L'élimination de l'autoroute pendulaire Bonaventure.
3. Mise en service de la ligne de Métro-Express dans l'emprise du CP et dans l'emprise des tunnels Ville-Marie au centre-ville.
4. Installations des garages de remisage des trains de l'AMT et de Via-Rail dans les cours Turcot.
5. Tunnellisation du Grand Tronc dans Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles et l'urbanisation de ces quartiers sur les terrains récupérés du Grand-Tronc.
6. Création du parc linéaire de la falaise au nord des cours Turcot du boulevard Angrignon allant jusqu'à la rue Atwater.
7. Mise en service du tramway vers la Rive-Sud sur le pont Victoria.
8. Recouvrement de l'A-15, autant dans Côte-Saint-Paul que dans Notre-Dame de Grace.
9. Conservation du centre écologique Éadie et des industries au long de la rue Cabot.
10. Création d'un front de mer dans Pointe-Saint-Charles sur les remblais récupérés de Via-Rail et de l'autoroute Bonaventure dans le Technoparc.



Les Six Commandements du Sud-Ouest



1. Élimination de l'autoroute pendulaire Mille Église.
2. Élimination de l'autoroute pendulaire Bonaventure.
3. Mise en service de la ligne de Métro-Express dans l'emprise du Q3 et dans l'emprise des tunnels Mille-Église au centre-ville.
4. Installations des garages de remisage des trains de l'AMQ et de Mia-Rail dans les cours Qurot.
5. Rummélisation du Grand Qronc dans Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles et l'urbanisation de ces quartiers sur les terrains récupérés du Grand-Qronc.
6. Création du parc linéaire de la Falaise au nord des cours Qurot du boulevard Angignon allant jusqu'à la rue Atwater.
7. Mise en service du tramway vers la Rivier-Sud sur le pont Victoria.
8. Recouvrement de l'A-15, autant dans Côte-Saint-Jean que dans Notre-Dame de Grâce.
9. Conservation du centre écologiquement viable et des industries au long de la rue Cabot.
10. Création d'un front de mer dans Pointe-Saint-Charles sur les remblais récupérés de Mia-Rail et de l'autoroute Bonaventure dans le Qechinoparc.

Merci!!

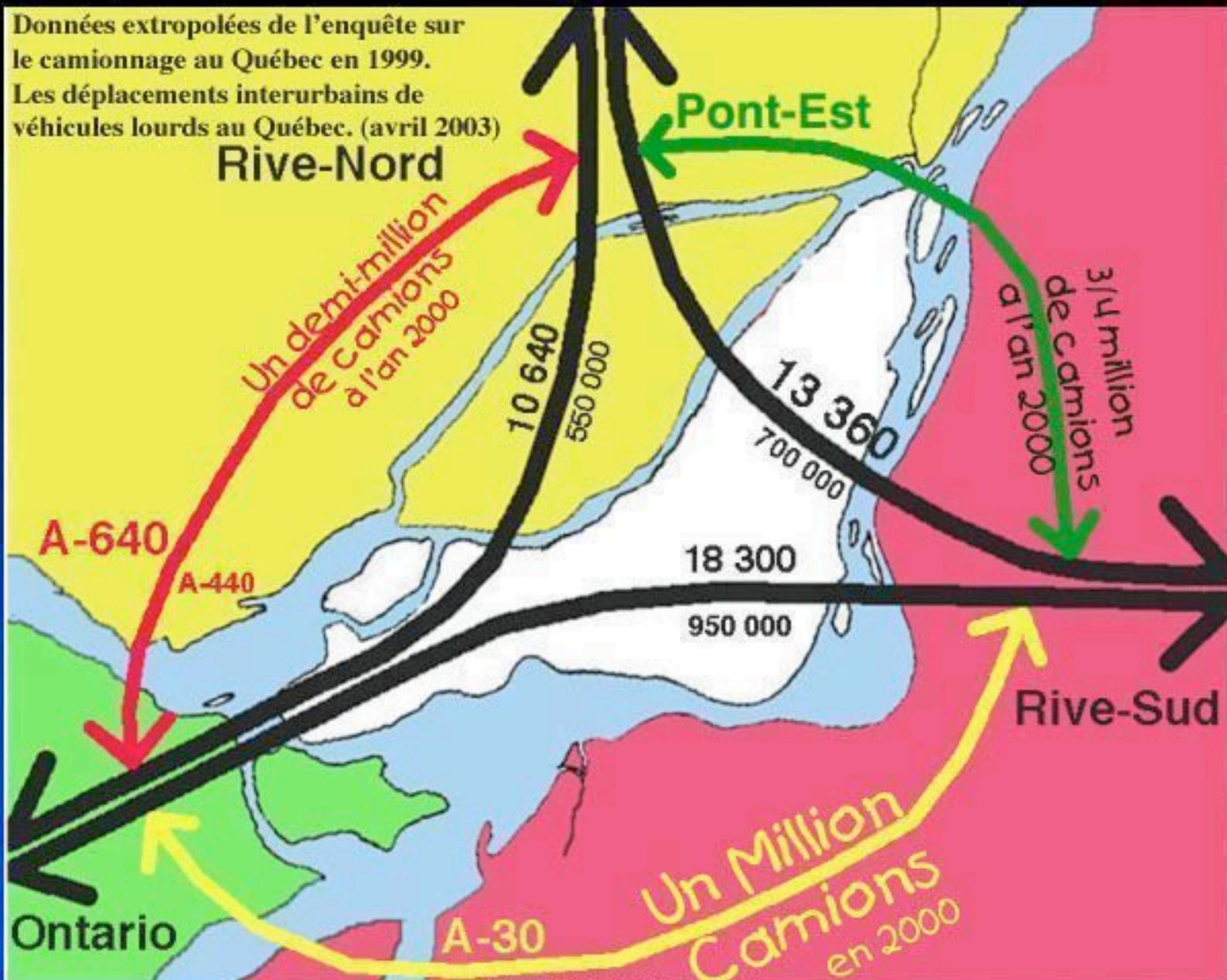
Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

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



Carte indiquant les déviations des grands transits sur l'île de Montréal



Répertoire de l'achalandage sur les ponts entre Montréal et la Rive-Sud en 2000:

Extrait du rapport de la Société des ponts Fédéraux avec correction au pont Mercier.

En 2000, il y avait 13,5 millions de camions qui ont franchi le fleuve entre Montréal et la Rive-sud.



Option de répartir le camionnage vers le pont Mercier:

- En équilibrant le camionnage inter-rive vers le pont Mercier environ cinq millions de camions pourraient être enlevés en plus des liens entre Montréal et Longueuil en 2020.
- Les chiffres utilisés en 2000 sont projetés sur une indexation de 3 % annuellement ou 60% d'augmentation dans 16 à 20 ans. (Source MTQ.)

Tableau d'évaluation du degré d'achalandage par parcours de transit partagés entre l'autoroute-30 et les pont entre Montréal et la Rive Sud.

	2000 Statu Quo	2000 A-30	2000 A-30 et Nicolet	2020 Statu Quo	2020 A-30	2020 A-30 et Nicolet
A-30 Ouest Grand Transit	0,0 M	1,0 M (+1,0 M)	1,0 M	0,0 M	1,6 M (+1,6 M)	1,6 M
Pont Mercier	2,0 M	2,0 M	5,0 M (+ 3,0 M)	3,2 M	3,2 M	8,0 M (+4,8 M)
Pont Champlain	4,5 M	4,0 M (-0,5 M)	2,5 M (-1,5 M)	7,2 M	6,4 M (-0,8 M)	4,5 M (-1,9 M)
Pont Jacques Cartier	1,5 M	1,5 M	1,5 M	2,4 M	2,4 M	2,0 M (-0,4 M)
Tunnel Lafontaine	5,5 M	5,0 M (-0,5 M)	3,5 M (-1,5 M)	8,8 M	8,0 M (-0,8 M)	5,5 M (- 2,5 M)
Total	13,5 M	12,5 M	12,5 M	21,6 M	20,0 M	20,0 M