

# Échangeur Turcot

## Chapitre 7

### Présentation Powerpoint

### Sommaire exécutif

Montréal le 15 avril 2009

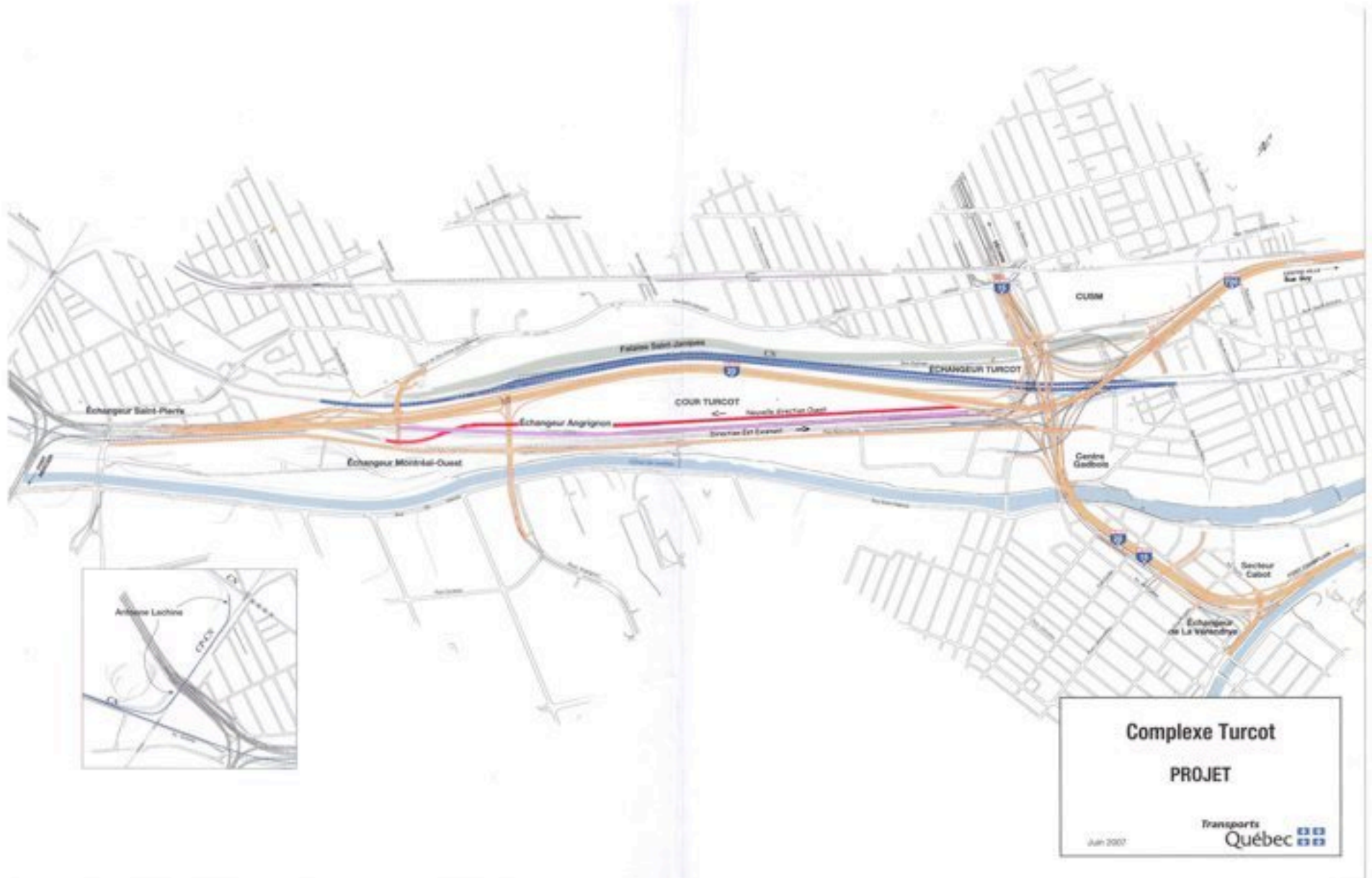
***Pierre Brisset, Architecte.***  
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE**  
**(GRU)**

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

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



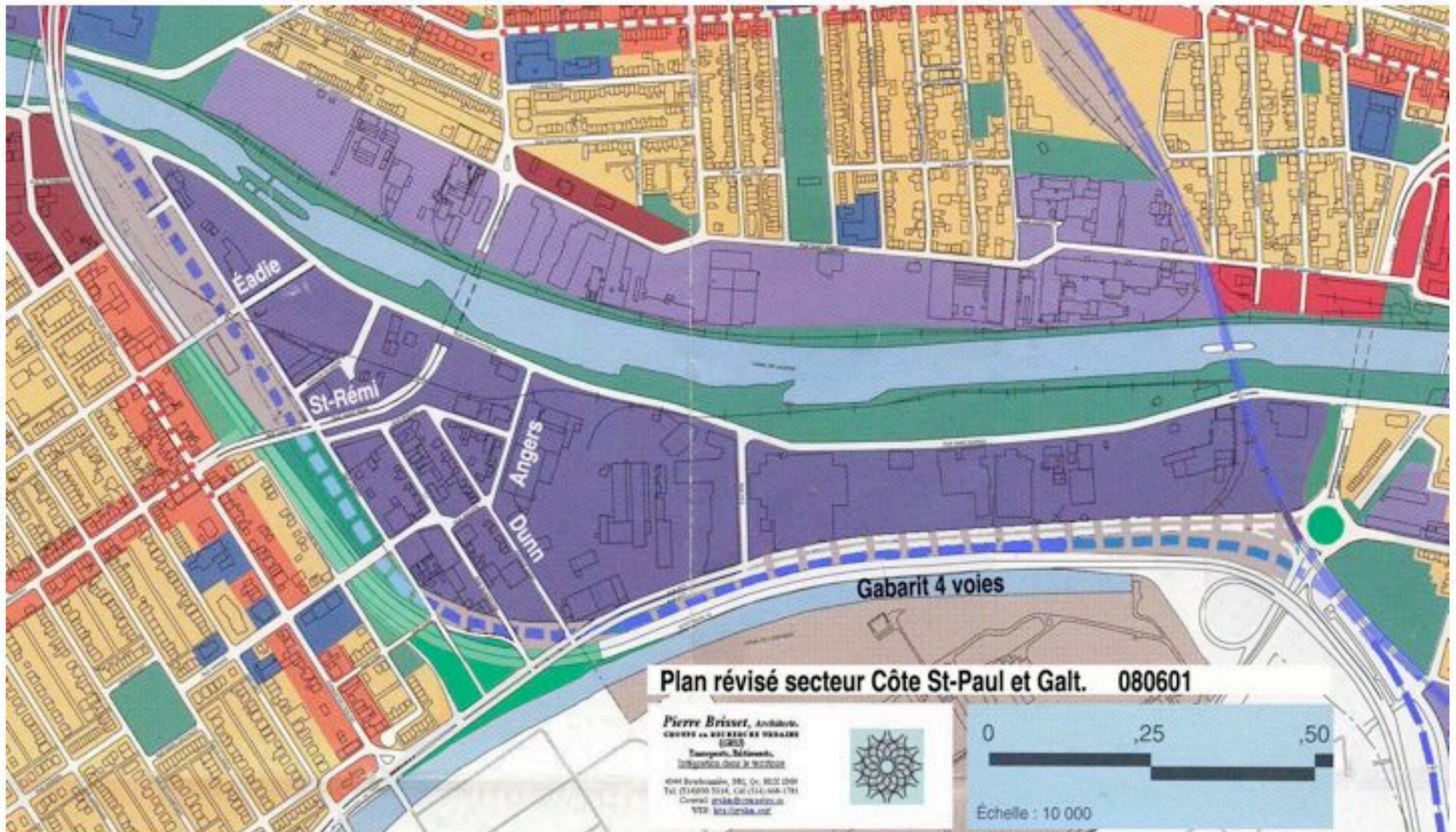
# Complexe Turcotte dans son Ensemble:





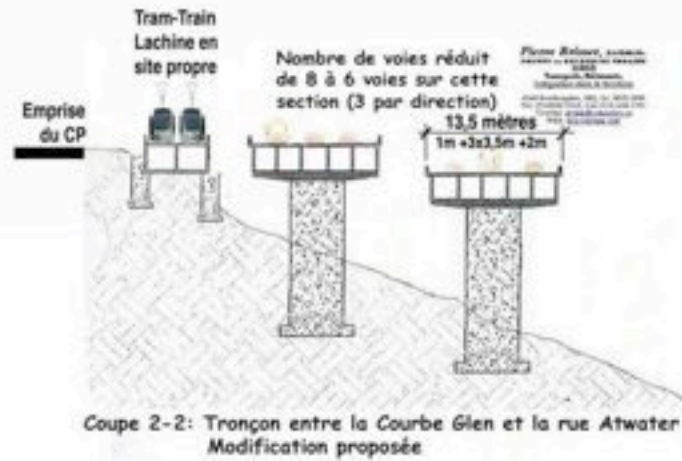
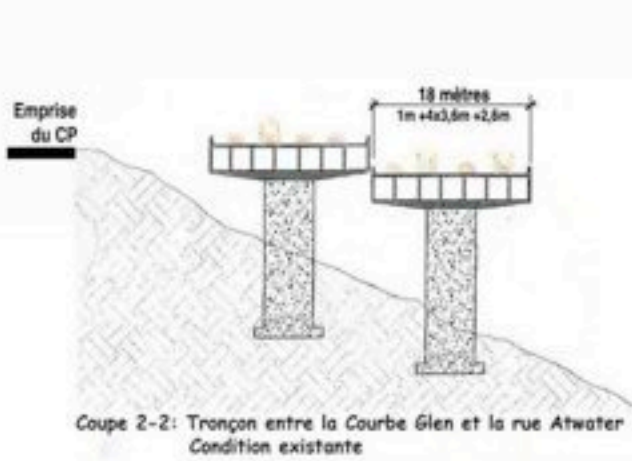


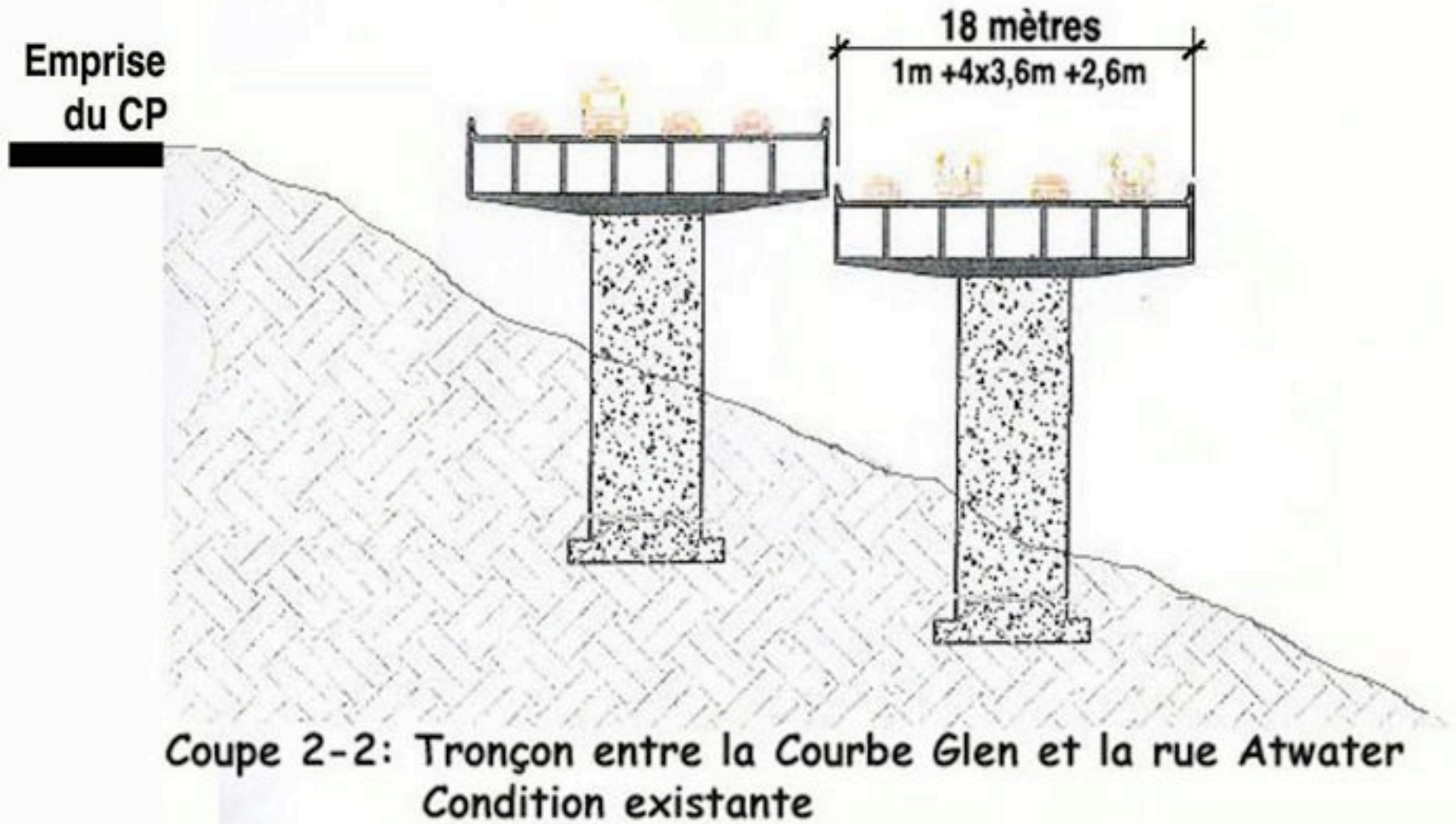
Plan de l'autoroute en tunnel, de la rue Éadie à la rue Dunn :  
 En bleu pointillé, proposition de relocalisation du chemin de fer du Grand Tronc  
 (projet en tunnel à l'étude).



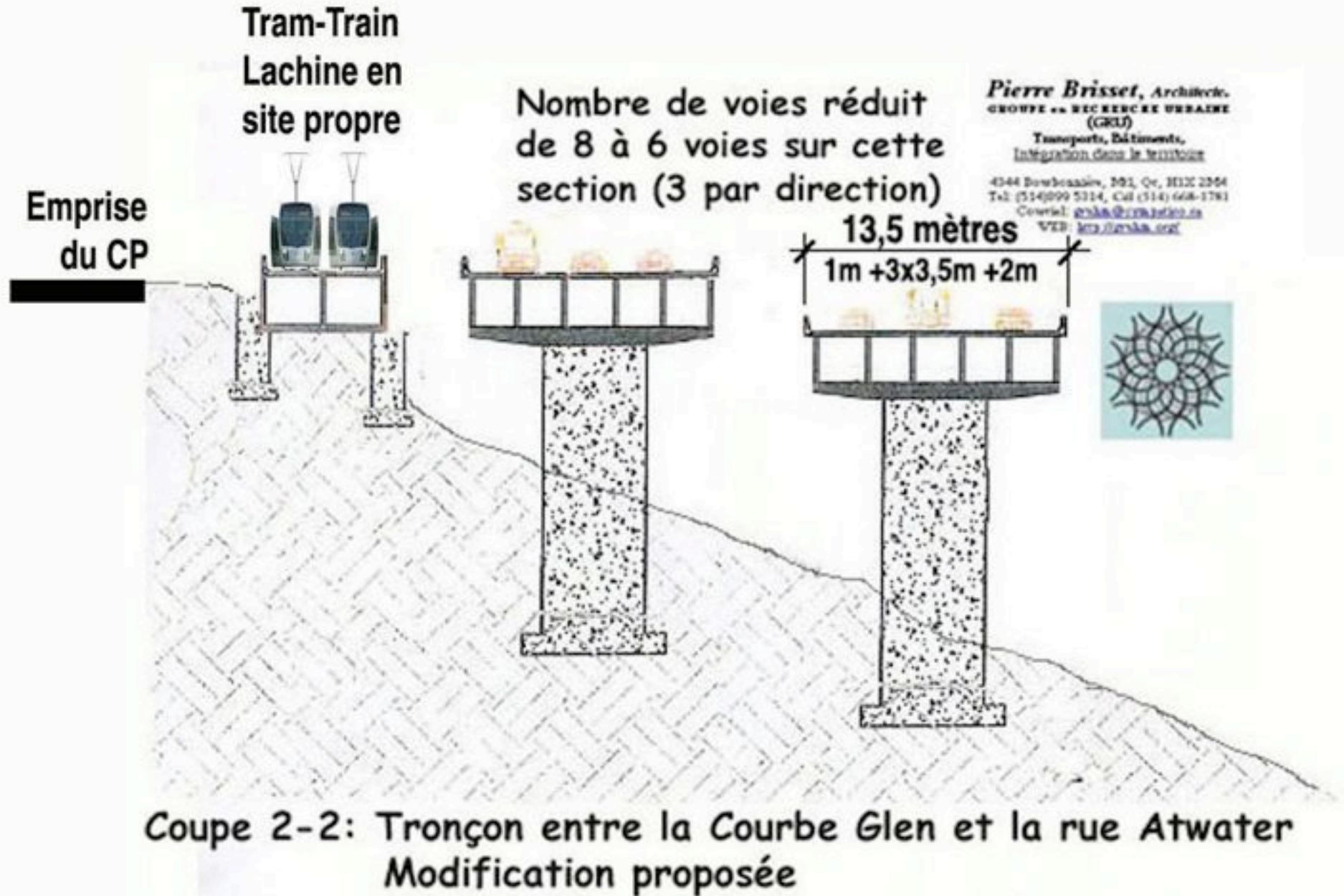


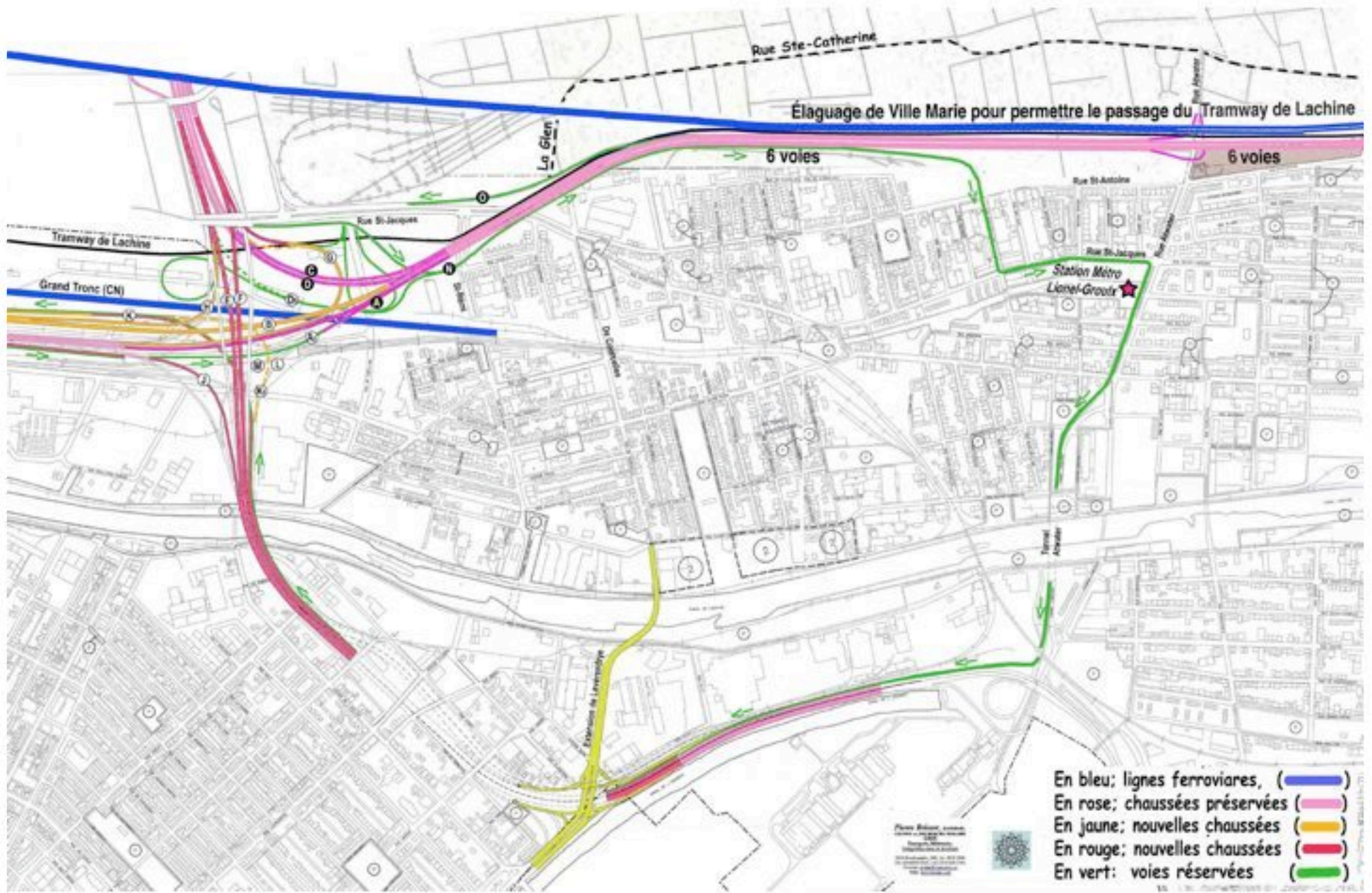
#### 4- Proposition GRUHM: Réduire nombre de voies sur Ville-Marie et intégrer la ligne de tramway de Lachine dans l'emprise.











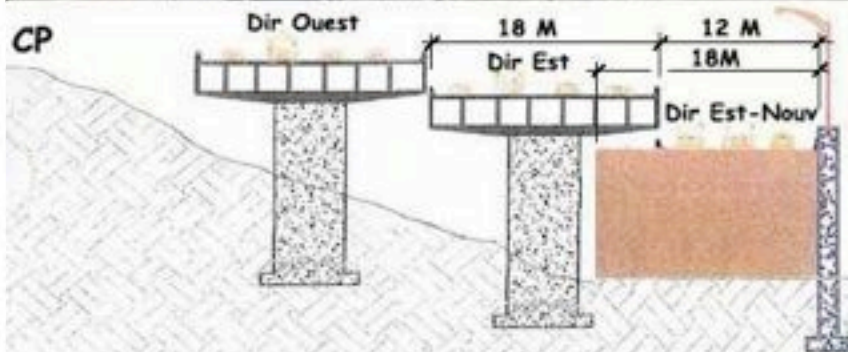
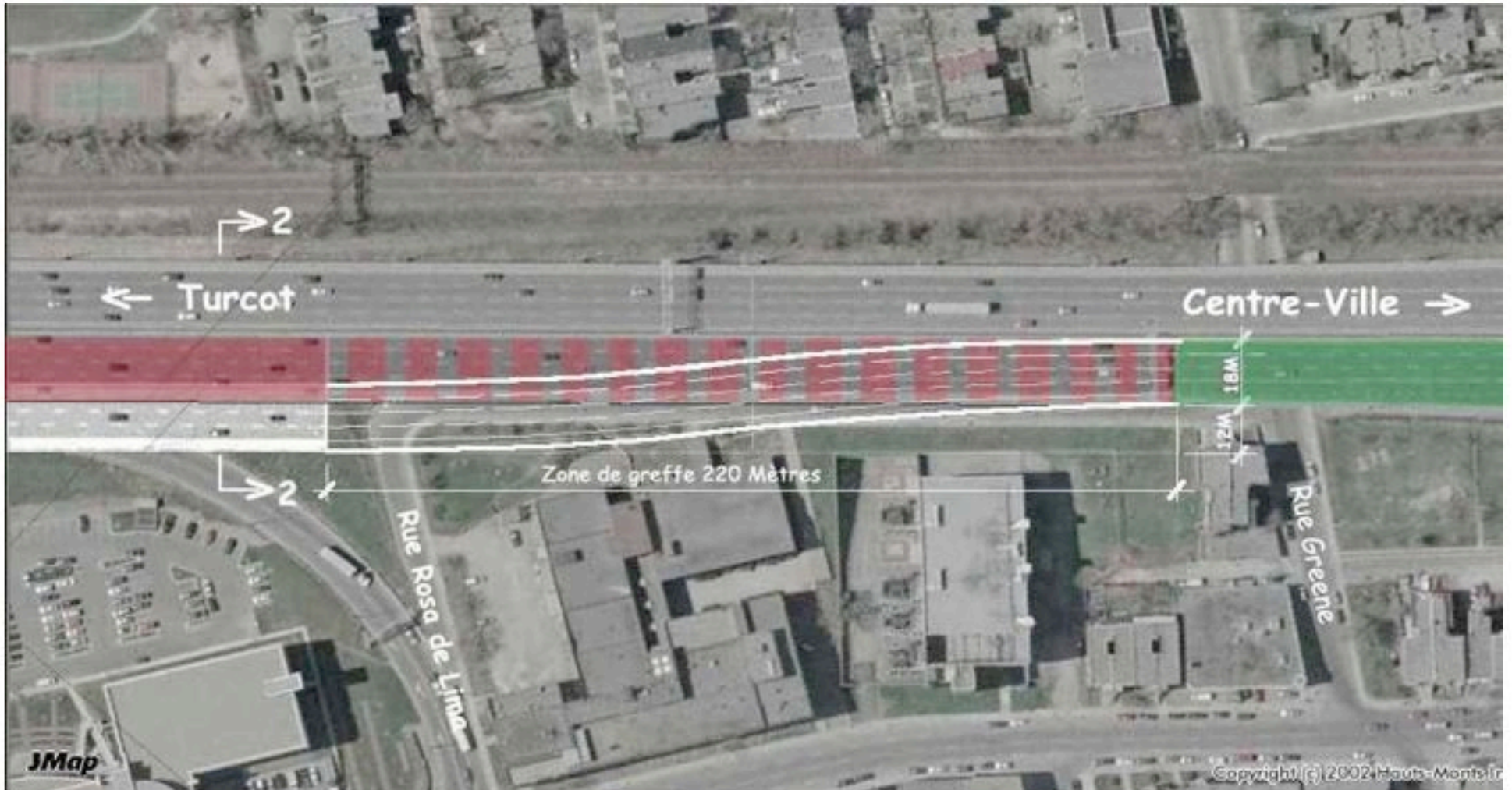


## Secteur des Tanneries : (Proposition du MTQ)

- 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.







Plan et coupe de la greffe entre la nouvelle chaussée sur remblai (en blanc) à l'Ouest de Rosa de Lima et la chaussée existante sur pilotis en vert à l'Est de la rue Greene afin de permettre la démolition de la structure existante sur pilotis direction Est (en rouge).

Notons que pour permettre la greffe, la structure existante (rouge pointillé) doit être démolie sur 220 mètres avant que le lien entre les deux types de chaussée puisse être construit (Zone de Greffe de 220 mètres).

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

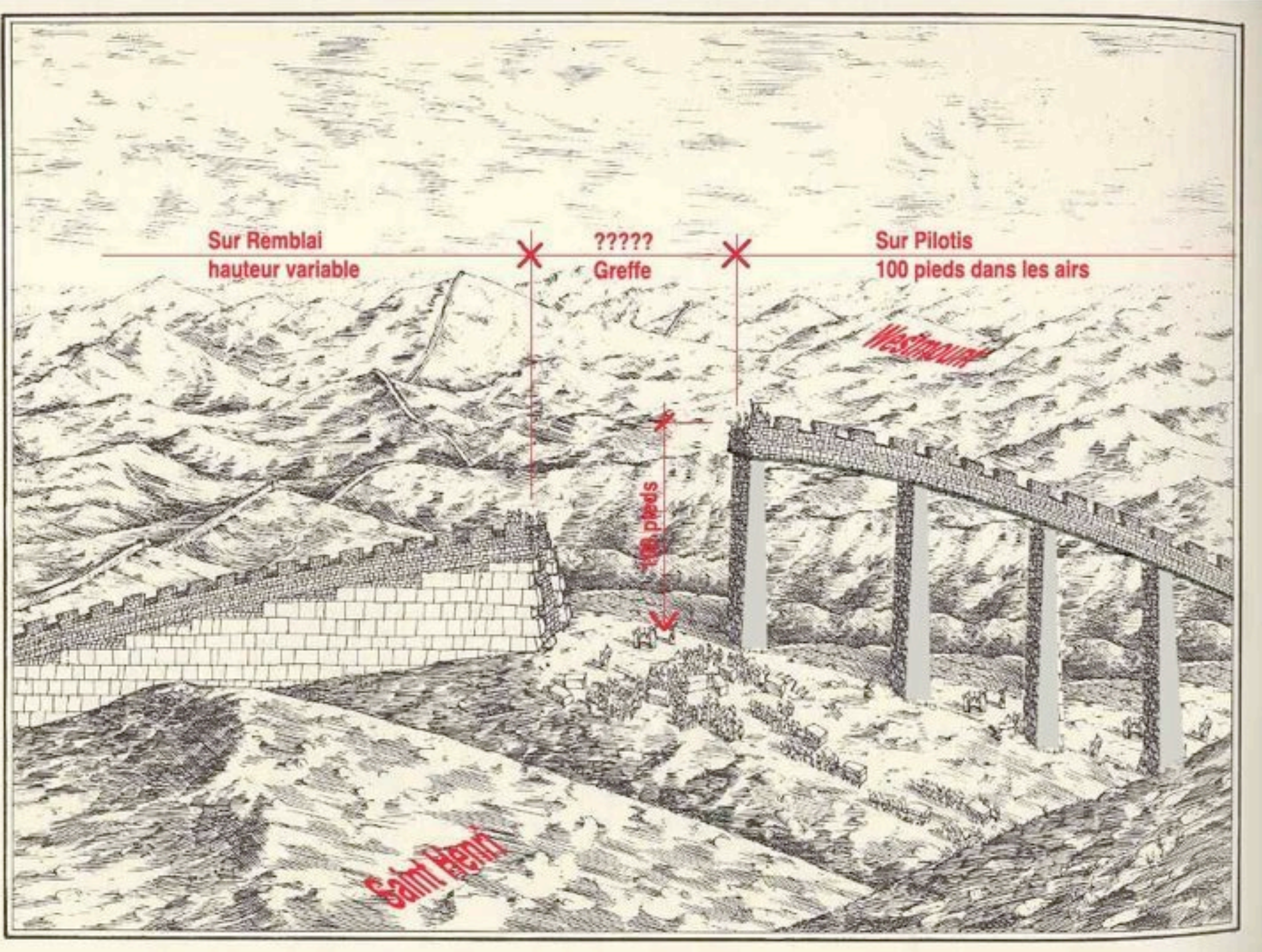
**Pierre Brisset, Architecte**  
 GROUPE DE RECHERCHE URBAINNE  
 (GRU)

Transports, Bâtiments,  
 Intégration dans le territoire

4044 Boulevard, 380, Qc, H1J 2M4  
 Tel: (514) 999-5014, Cell (514) 668-1791  
 Courriel: [pbrisset@brisset.ca](mailto:pbrisset@brisset.ca)  
 Web: [brisset.ca](http://brisset.ca)



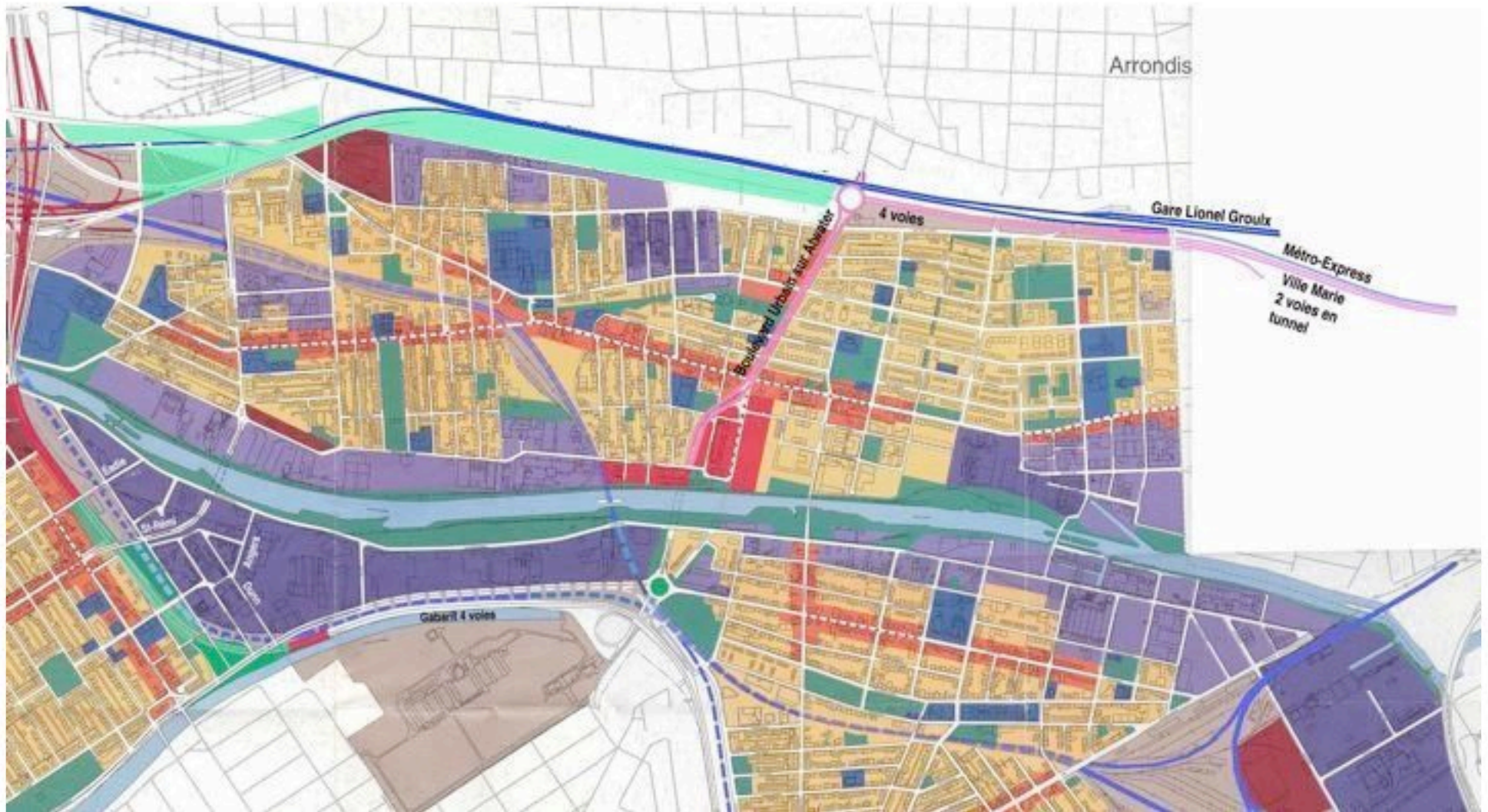






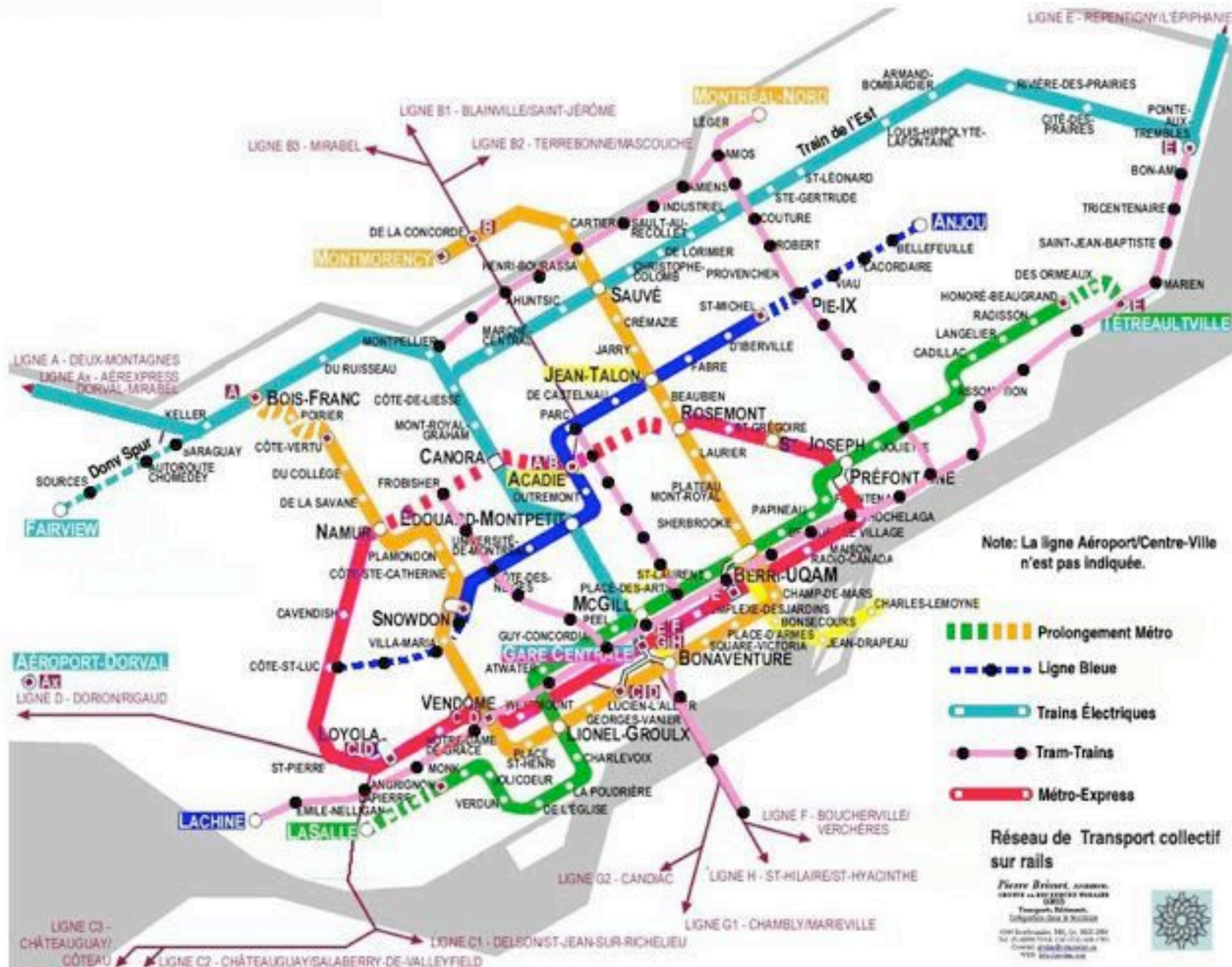
## Proposition GRUHM 2020

- 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.

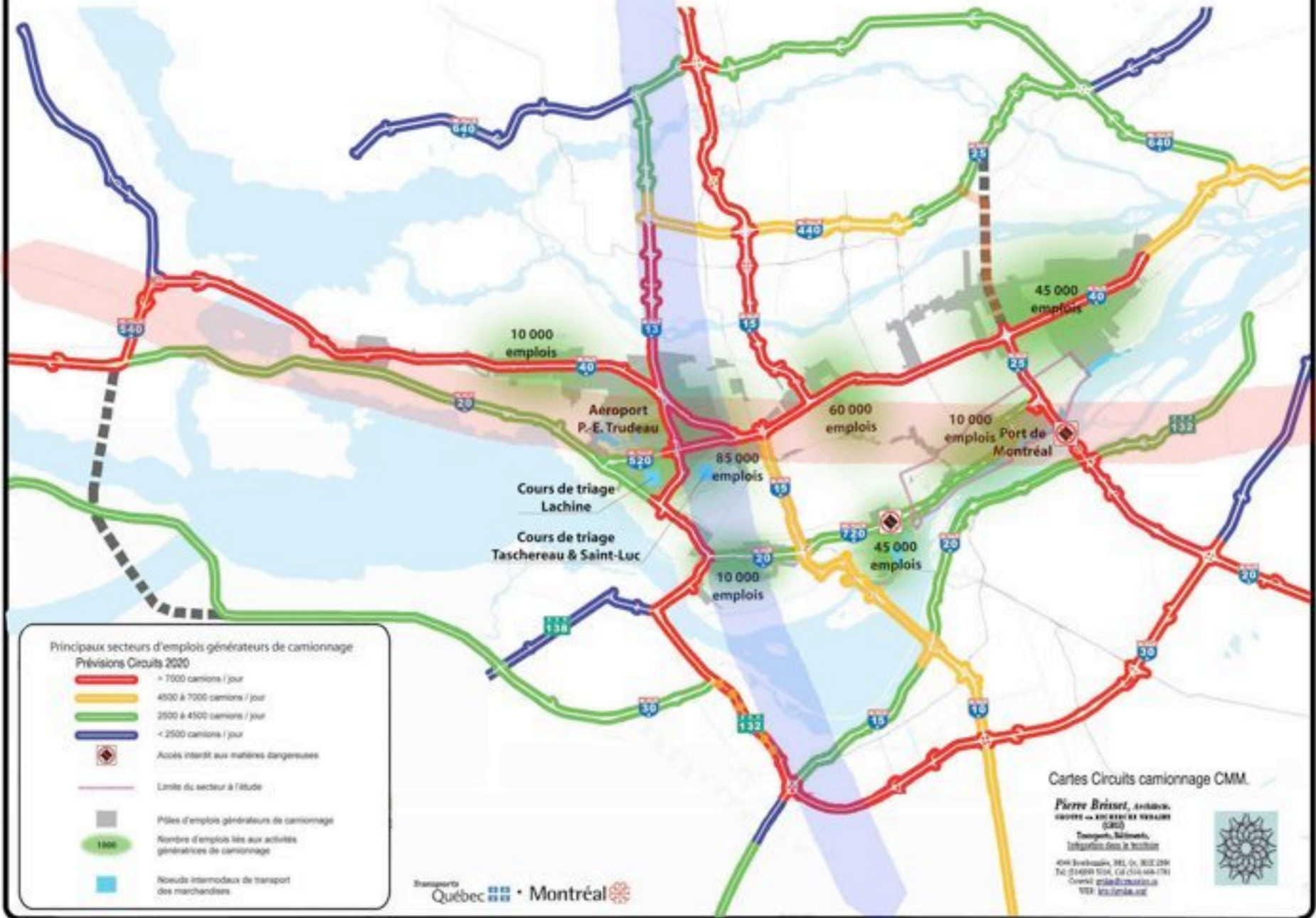




# Ajout du métro-express dans l'emprise Ville-Marie



# Portrait du transport des marchandises (Prévisions GRUHM 2020)





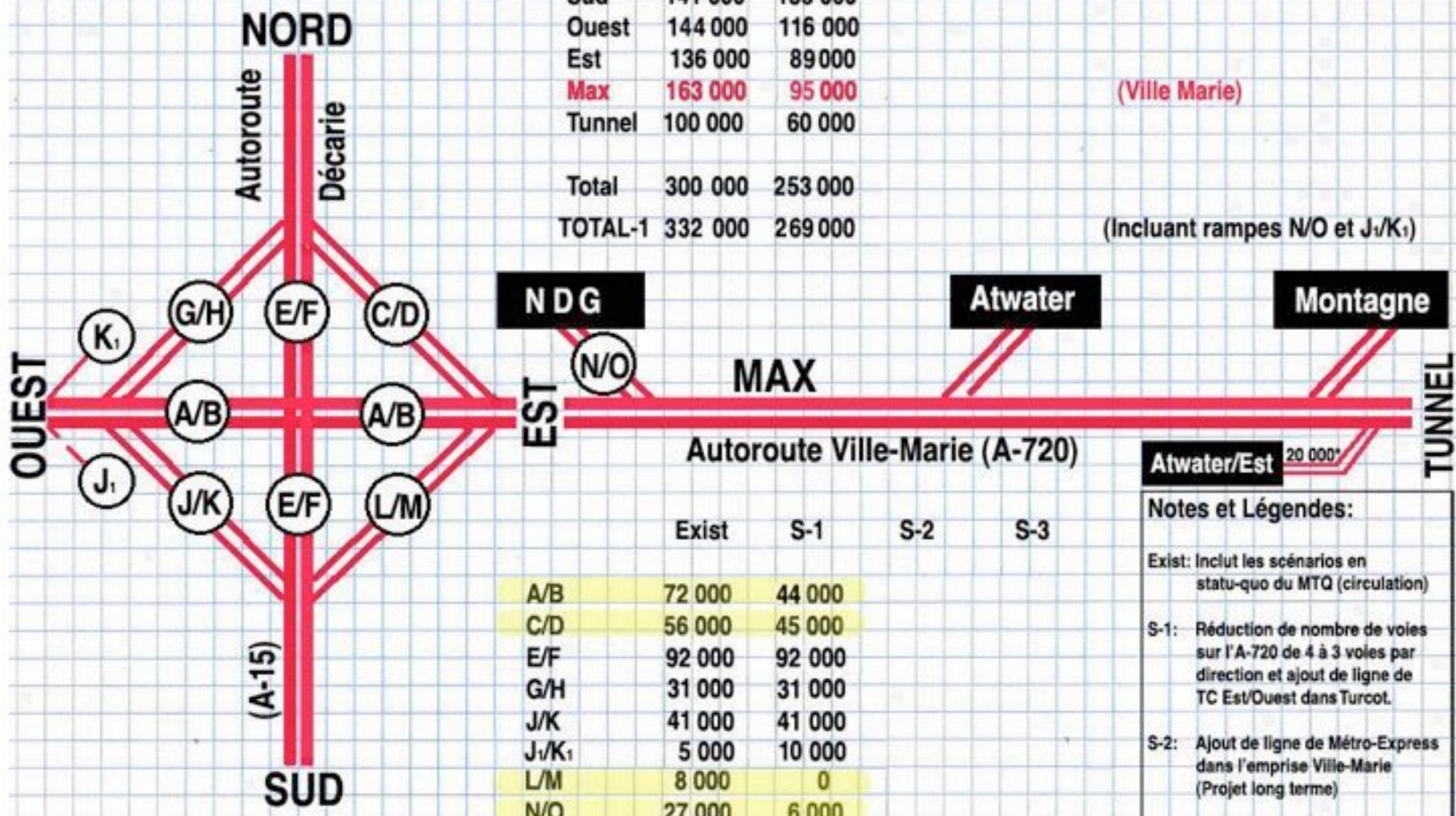
**Pierre Brisset, Architecte**  
 GROUPE DE BUREAU DE VERMOREL (GRB)  
 Transports, Infrastructures,  
 Intégration dans le territoire  
 4044 Boulevard, St-Léon, QC J3K 2M4  
 Tel: (514) 999-1104, Cell: (514) 999-1781  
 Courriel: pierre.brisset@brisset.com  
 Web: www.brisset.com



	Exist	S-1	S-2	S-3
Nord	179 000	168 000		
Sud	141 000	133 000		
Ouest	144 000	116 000		
Est	136 000	89 000		
<b>Max</b>	<b>163 000</b>	<b>95 000</b>		
Tunnel	100 000	60 000		
<b>Total</b>	<b>300 000</b>	<b>253 000</b>		
<b>TOTAL-1</b>	<b>332 000</b>	<b>269 000</b>		

(Ville Marie)

(Incluant rampes N/O et J<sub>1</sub>/K<sub>1</sub>)



	Exist	S-1	S-2	S-3
A/B	72 000	44 000		
C/D	56 000	45 000		
E/F	92 000	92 000		
G/H	31 000	31 000		
J/K	41 000	41 000		
J <sub>1</sub> /K <sub>1</sub>	5 000	10 000		
L/M	8 000	0		
N/O	27 000	6 000		
Atwater	40 000	27 000		
Montagne	43 000	28 000		
Tunnel	100 000	60 000		

**Notes et Légendes:**

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

S-1: 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.

S-2: Ajout de ligne de Métro-Express dans l'emprise Ville-Marie (Projet long terme)

S-3: Élimination de Ville-Marie entre Turcot et Atwater. (Projet long terme)

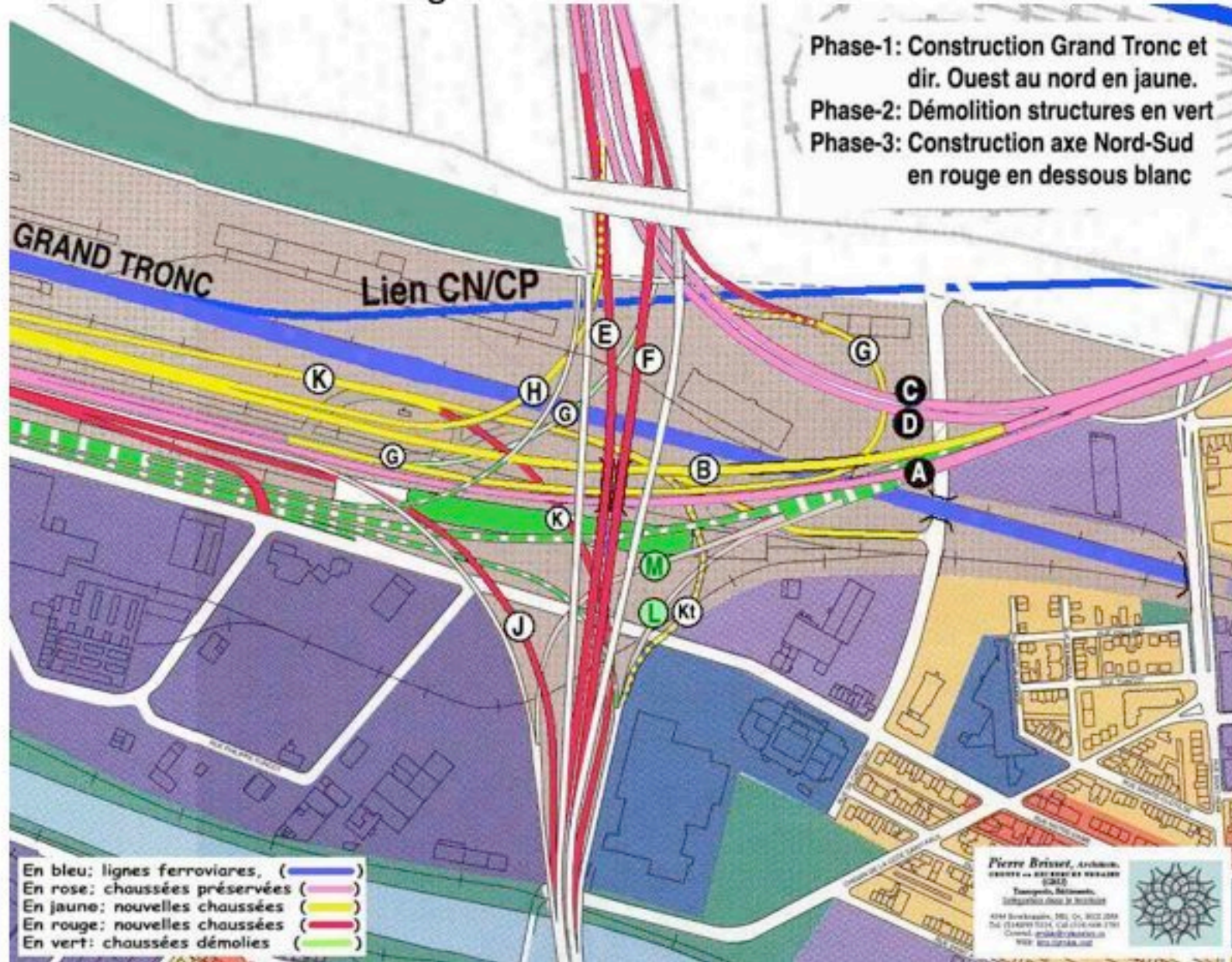
\* Note: 20 000 provient d'Atwater dans tunnel



# Plan de phasage pour reconstruire l'échangeur

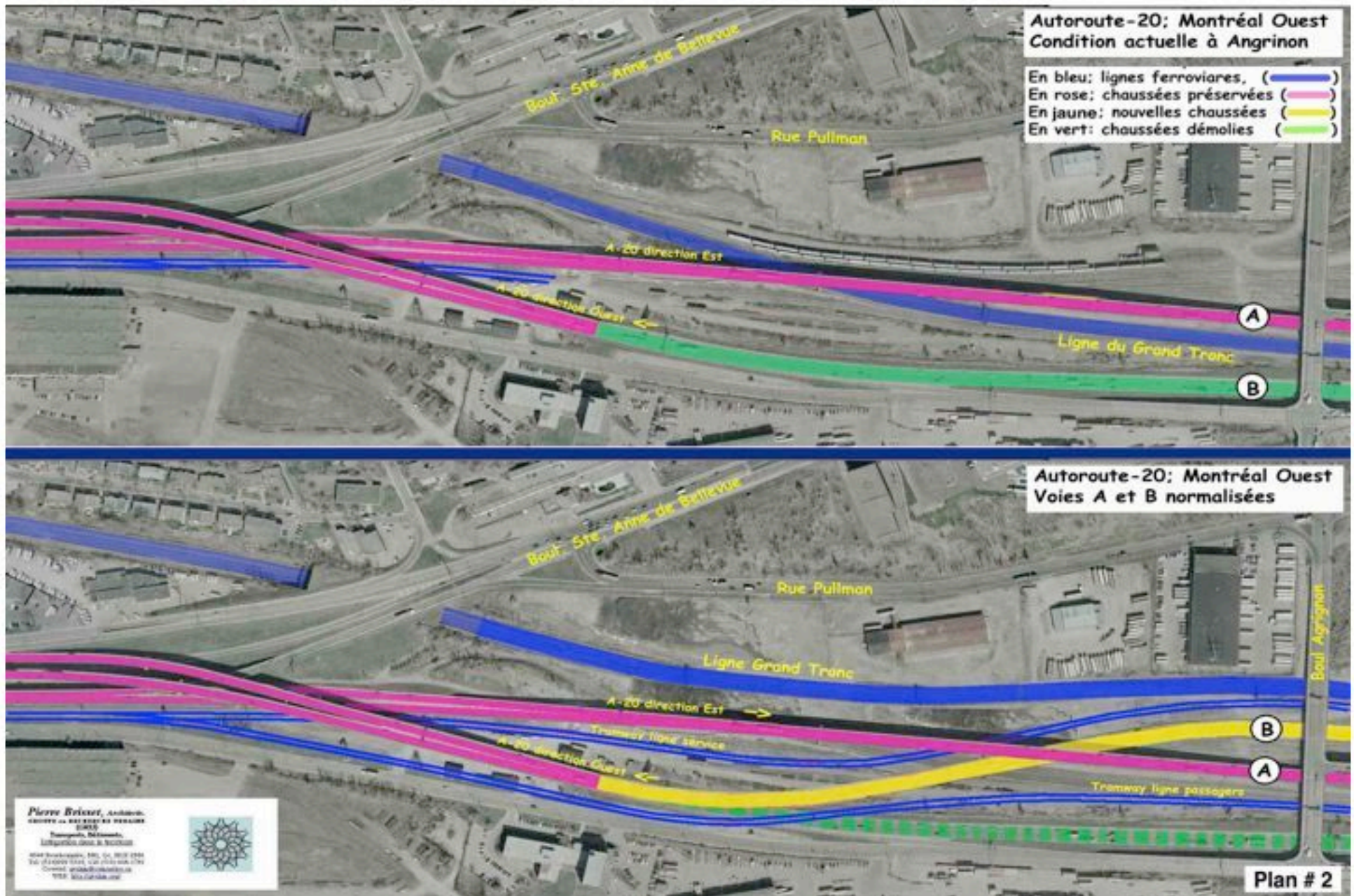
Phase-1 Construction en jaune, Phase-2 Démolition en vert

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





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

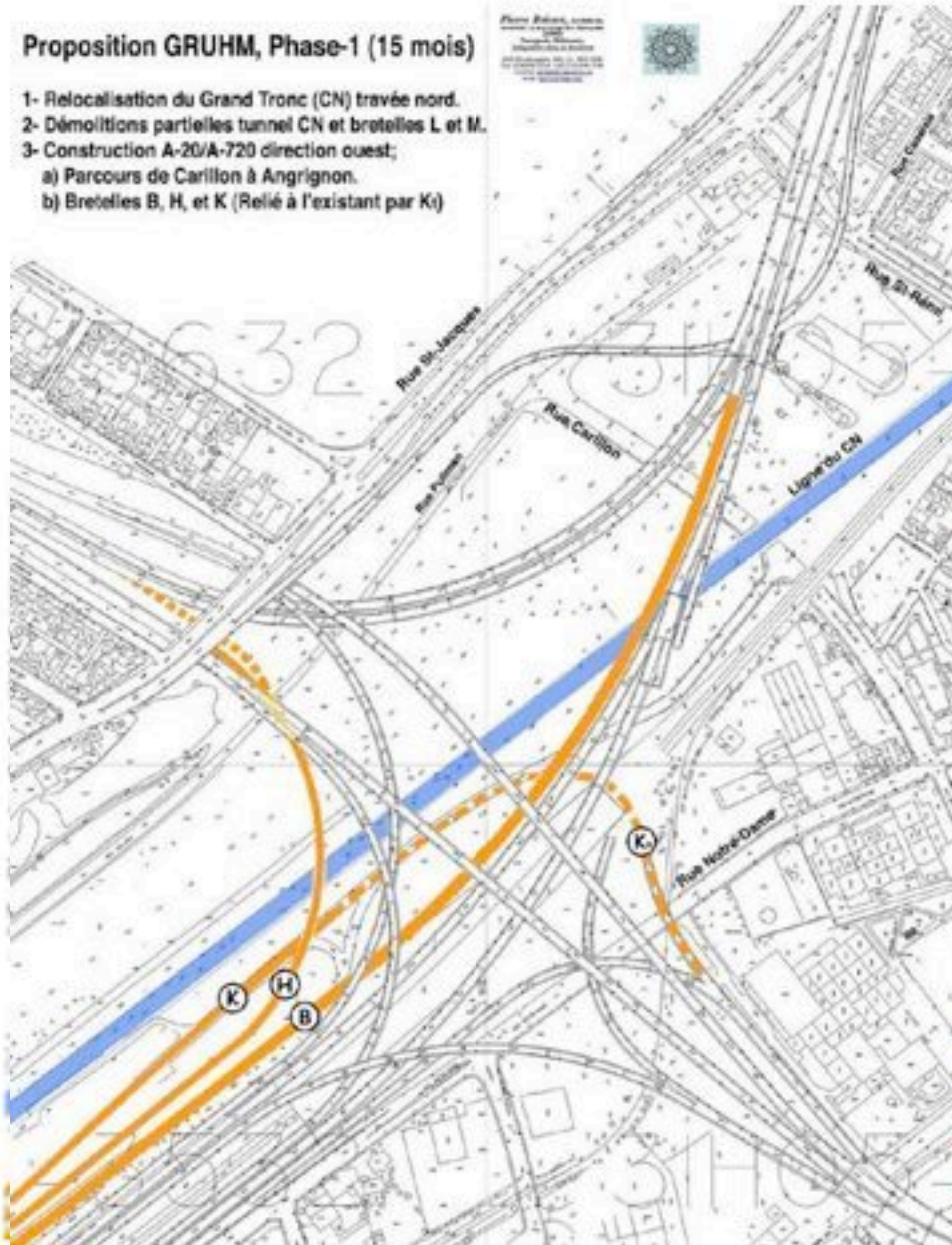




# Phase 1

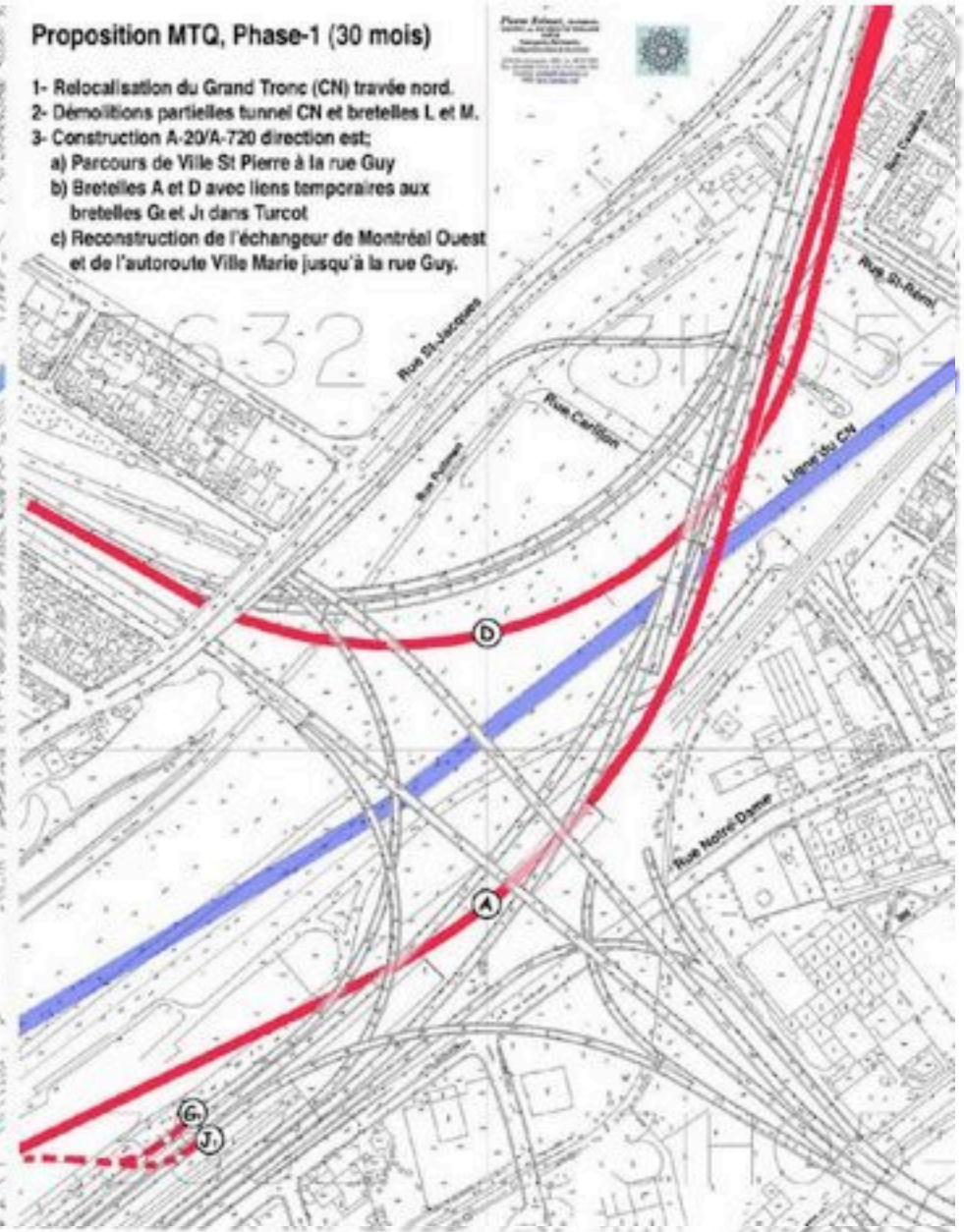
## Proposition GRUHM, Phase-1 (15 mois)

- 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 ouest;
  - a) Parcours de Carillon à Angrignon.
  - b) Bretelles B, H, et K (Relié à l'existant par Ki)



## 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 et J dans Turcot
  - c) Reconstruction de l'échangeur de Montréal Ouest et de l'autoroute Ville Marie jusqu'à la rue Guy.

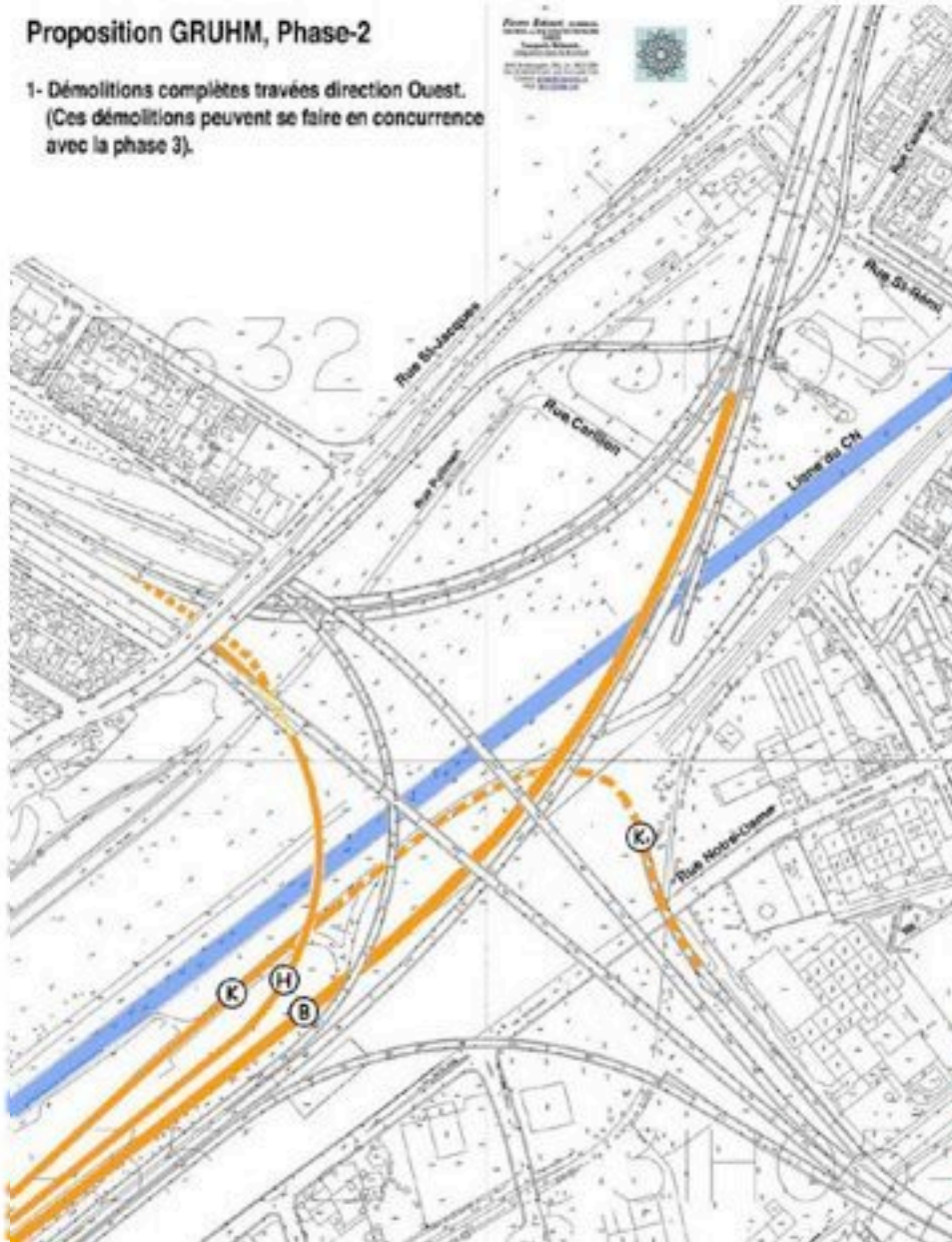




# Phase 2

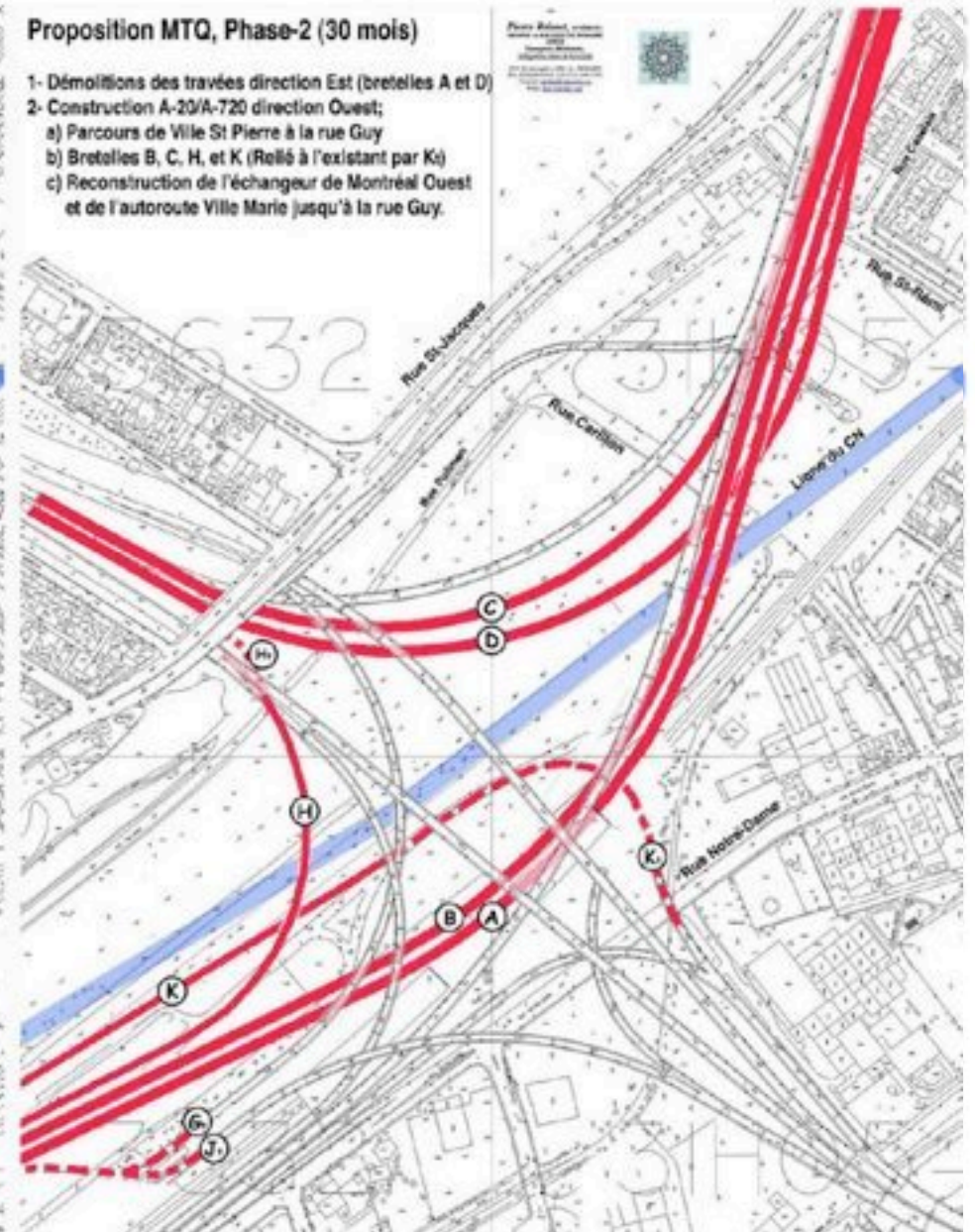
## Proposition GRUHM, Phase-2

- 1- Démolitions complètes travées direction Ouest.  
(Ces démolitions peuvent se faire en concurrence avec la phase 3).



## 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 Ki)  
c) Reconstruction de l'échangeur de Montréal Ouest et de l'autoroute Ville Marie jusqu'à la rue Guy.

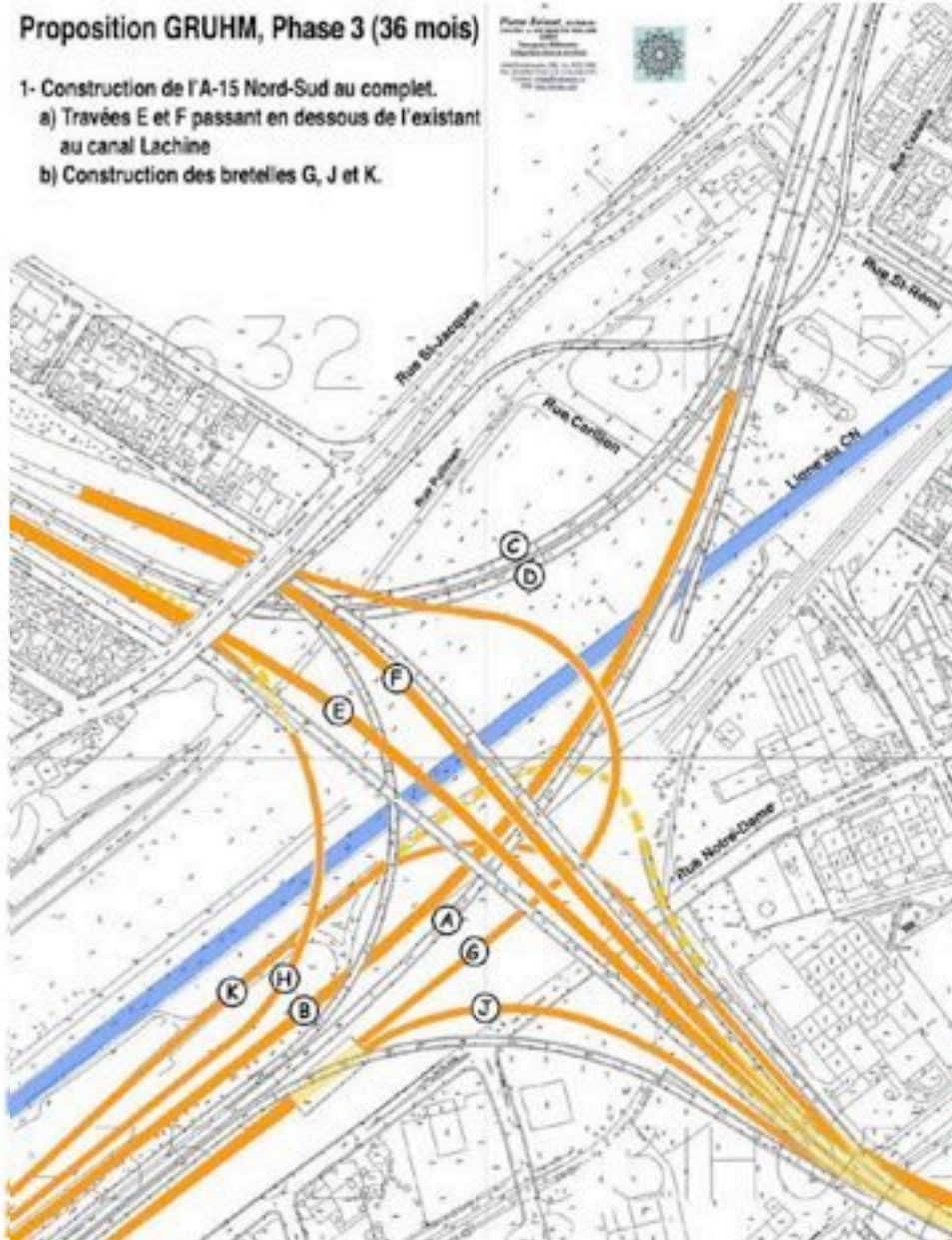




# Phase 3

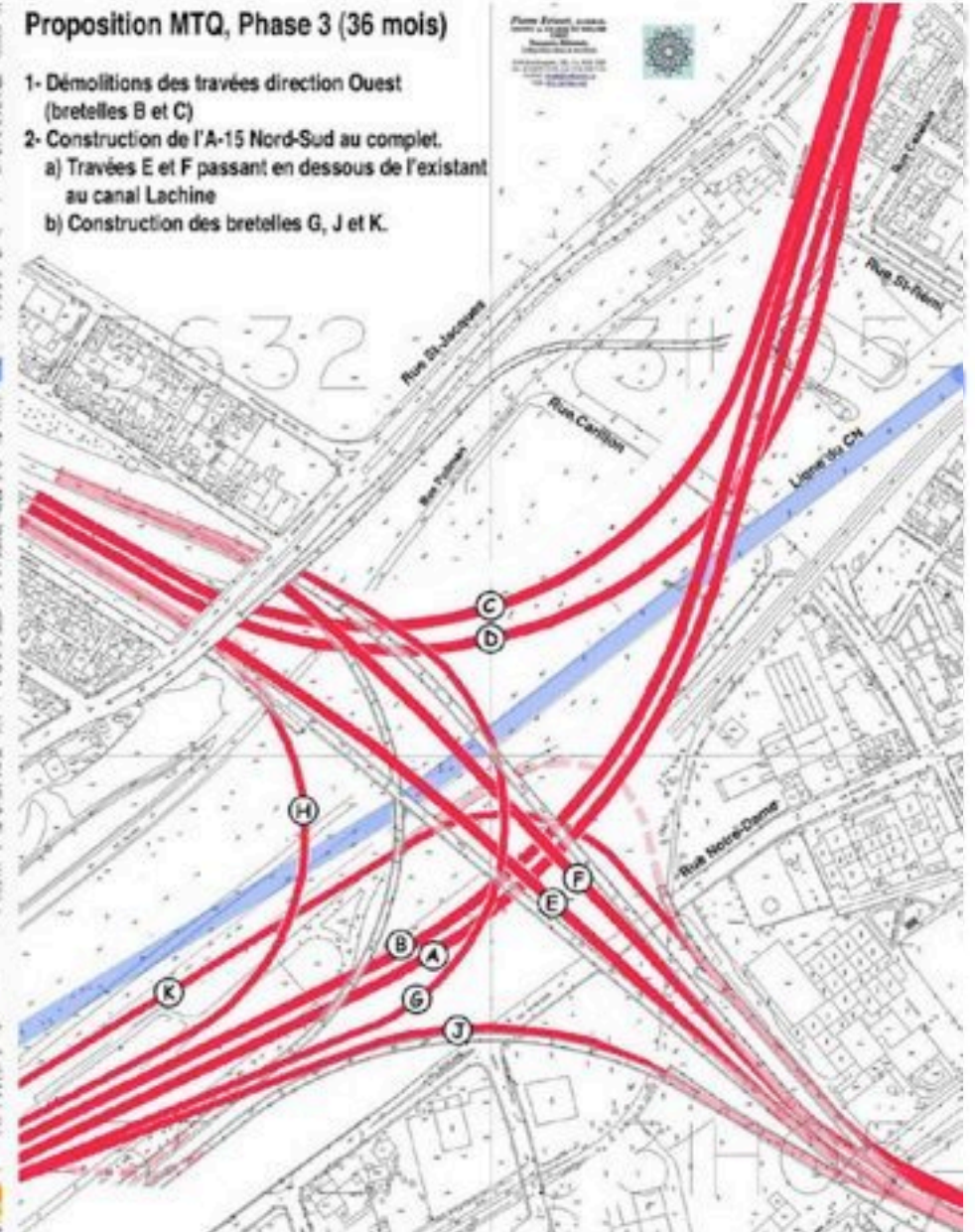
## Proposition GRUHM, Phase 3 (36 mois)

- 1- 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 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.

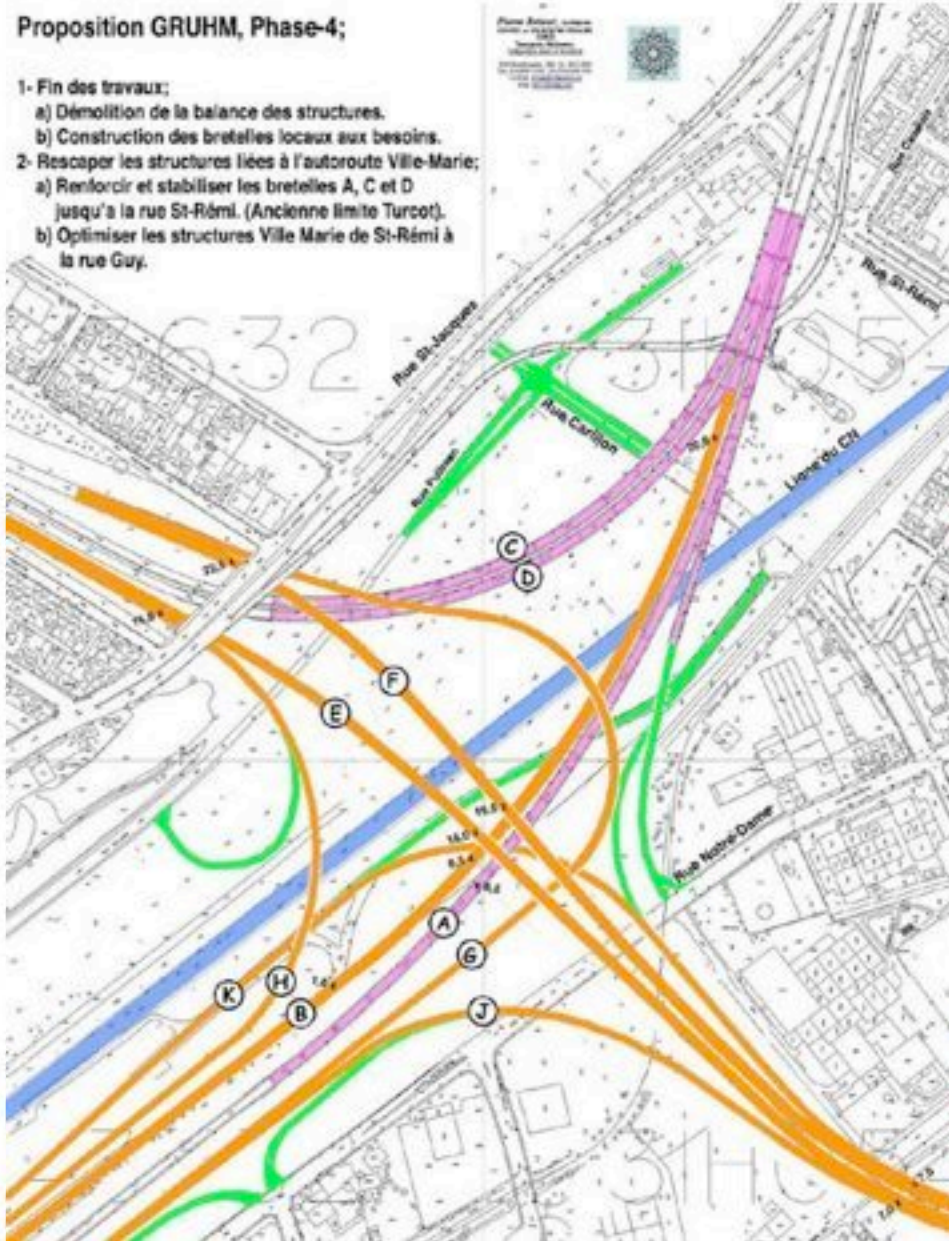




# Phase 4

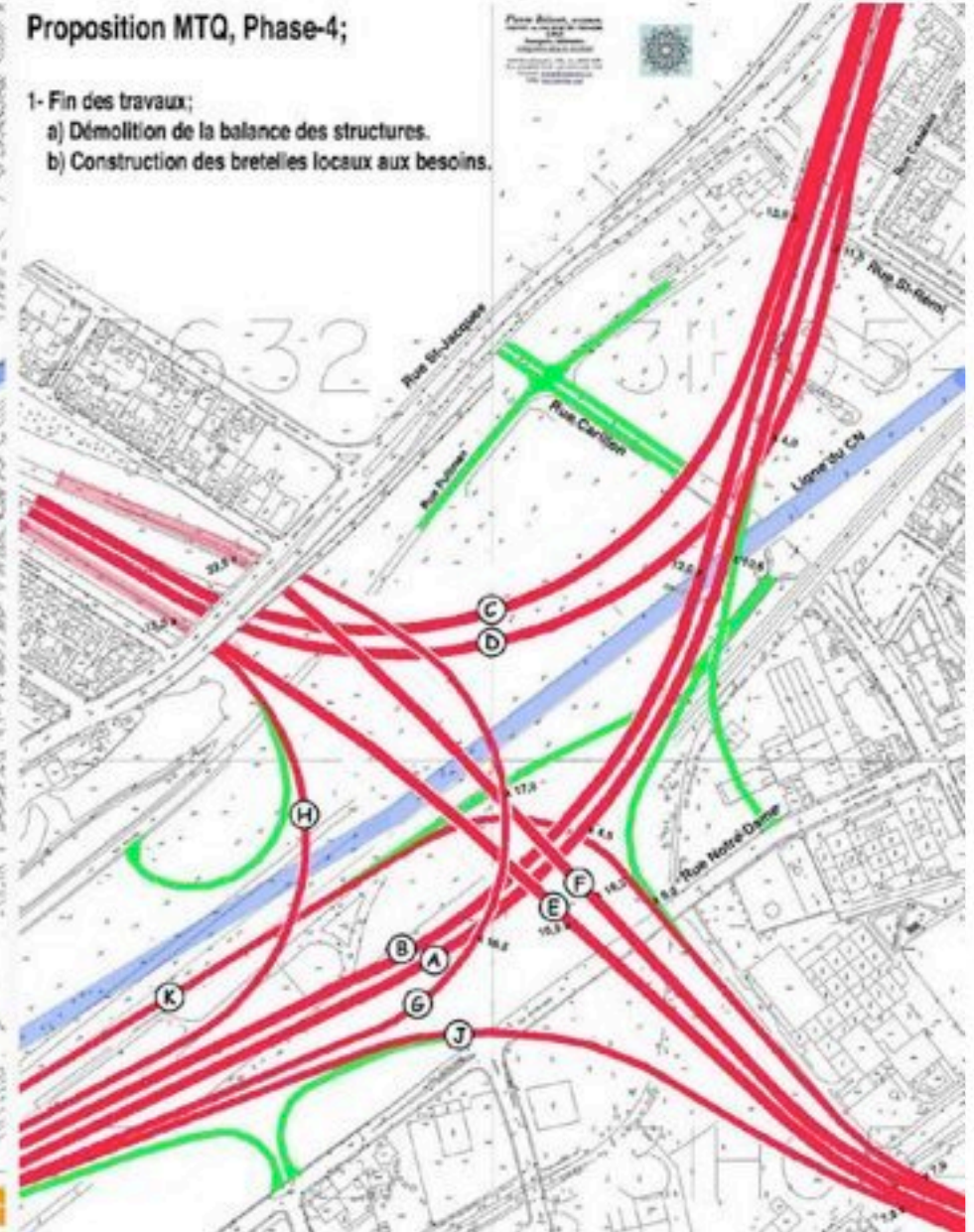
## Proposition GRUHM, Phase-4;

- 1- Fin des travaux;
- Démolition de la balance des structures.
  - Construction des bretelles locaux aux besoins.
- 2- Rescaper les structures liées à l'autoroute Ville-Marie;
- Renforcer et stabiliser les bretelles A, C et D jusqu'à la rue St-Rémi. (Ancienne limite Turcot).
  - Optimiser les structures Ville Marie de St-Rémi à la rue Guy.



## Proposition MTQ, Phase-4;

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





# 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



#### PARTIE 4 : ESTIMATIONS DES COÛTS COMPARATIFS DES SCÉNARIOS RÉVISÉ

Sous-Secteur	Scénario de référence	Scénario-1*	Scénario-3*	Scénario-4	Scénario du GRUHM
Échangeur Turcot	743 000 000 \$	599 000 000 \$	510 000 000 \$	278 000 000 \$	155 000 000 \$
De La Vérendrye	240 000 000 \$	285 000 000 \$	153 000 000 \$	153 000 000 \$	175 000 000 \$
Angrignon	90 000 000 \$	43 000 000 \$	43 000 000 \$	20 000 000 \$	20 000 000 \$
Autoroute 20	**NA.	**NA.	**NA.	61 000 000 \$	30 000 000 \$
Autoroute 720	**NA.	**NA.	**NA.	254 000 000 \$	**NA.
Montréal Ouest	**NA.	**NA.	**NA.	90 000 000 \$	**NA.
Ferroviaire	**NA.	**NA.	**NA.	41 000 000 \$	40 000 000 \$
<b>TOTAL</b>	<b>1 073 000 000</b>	<b>927 000 000 \$</b>	<b>706 000 000 \$</b>	<b>897 000 000 \$</b>	<b>420 000 000 \$</b>
<b>TOTAL MAJORÉ ***</b>	<b>1 800 000 000</b>	<b>1 545 000 000</b>	<b>1 175 000 000</b>	<b>1 500 000 000</b>	<b>700 000 000 \$</b>

#### Notes :

- \* À cause des lacunes des estimés du scénario 2 décrites dans les autres parties, ce dernier n'a pas été retenu dans cette tabulation.
- \*\* Les coûts d'exploitation ne sont pas inclus dans la tabulation ou la structure devra être assujettie à un programme d'entretiens normalisé. Seuls les coûts de capitalisation pour des nouvelles infrastructures sont tabulés.
- \*\*\* Puisque les coûts annoncés dans les médias et les autorités publiques frôlent le milliard et demi, les estimations ont tous été majorés pour comparer à ce montant pour le scénario 4.



# 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](mailto:gruhm@sympatico.ca)  
WEB: <http://gruhm.org/>

