

# Cure

minceur pour l'échangeur

# Turcot



Le “*Cure minceur pour l'échangeur Turcot*” est un projet de Mobilisation Turcot, en collaboration avec le Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM).

Les améliorations proposées ici sont directement inspirées des travaux de MM. Pierre Gauthier (PhD), professeur agrégé à l'Université Concordia, et Pierre Brisset, architecte et directeur du GRUHM ( <http://gruhm.org> ).

Merci à Julien Sicre pour l'infographie et la mise en page.  
<http://www.mshldsgn.com>

Joignez-vous à Mobilisation Turcot :

<http://turcot.info/>

<http://www.facebook.com/mobilisationturcot>

Il n'est pas trop tard	3
Des principes simples	4
Des améliorations proposées dans 3 secteurs	5
Un projet plus rapide et moins cher	7
Secteur Ouest	10
Coeur de l'échangeur	11
Secteur Est	13





**Il n'est pas trop tard pour mettre en place une solution moins coûteuse et plus rapide à construire, pour s'attaquer à la congestion routière.**

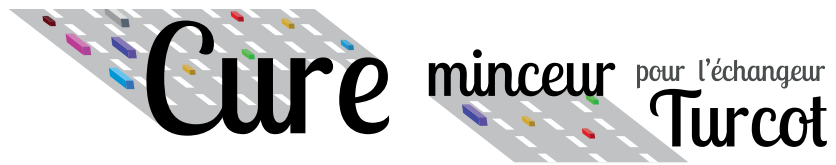
L'appel de qualification lancé au printemps 2012 par le ministère des Transports du Québec n'est qu'une étape visant à s'assurer de la compétence et de la capacité financière du futur concepteur-construteur du projet Turcot. En attendant le choix (en juin 2013) de ce partenaire privé pour la réalisation du projet Turcot, il est encore possible de modifier certains aspects des plans pour réaliser des économies importantes et des gains de temps. Certains travaux sont déjà réalisés, comme la modification du boulevard Ste-Anne de Bellevue à proximité de l'échangeur Montréal-Ouest, et notre proposition n'exige pas de revenir en arrière. Elle peut être implantée à partir de ce qui est déjà fait. Les étapes critiques n'ont pas encore été franchies, rien de ce qui est prévu n'est encore irréversible.

**On peut économiser environ la moitié des 3 milliards \$ annoncés.** Le budget annoncé par le MTQ pour le projet Turcot est de 3 milliards \$. La solution présentée ici propose des améliorations avantageuses pour le complexe Turcot, qui permettraient des économies estimées à 1,5 milliard \$ pour le projet et contribueraient au retour des activités normales de transport, pour les marchandises et les personnes, environ 2 ans plus tôt que prévu sur l'échéancier.

**La "Cure Minceur" pour le projet Turcot repose sur des principes simples :**

- Ne pas démolir ce qui est encore bon.
- Offrir des infrastructures dont le gabarit correspond à l'utilisation réelle qui en est faite.
- Demeurer autant que possible dans l'emprise des infrastructures actuelles pour réduire les impacts sur le milieu urbain.
- Maintenir intégralement la capacité pour le camionnage.
- S'attaquer aux véritables sources de la congestion routière.
- Favoriser un transfert modal vers d'autres modes de déplacement que l'auto individuelle.

La "Cure Minceur" peut se faire dans les normes actuelles. Le projet que nous mettons de l'avant respecte les normes actuellement en vigueur pour les infrastructures construites par le MTQ. Notre proposition intègre également plusieurs avantages de la proposition du MTQ, comme les accotements servant à dégager les véhicules en panne ou impliqués dans un accident et le maintien de la circulation pendant toutes les phases de travaux.



## Des améliorations proposées dans 3 secteurs du complexe

Les améliorations que nous proposons au projet permettraient des économies substantielles dans 3 secteurs du complexe Turcot :

1. **À l'ouest**, i.e. le secteur de la cour Turcot, de l'autoroute 20 et des voies du CN
2. **Au coeur de l'échangeur**, i.e. là où se croisent les axes autoroutiers et les bretelles
3. **À l'est**, i.e. le secteur de l'autoroute Ville-Marie

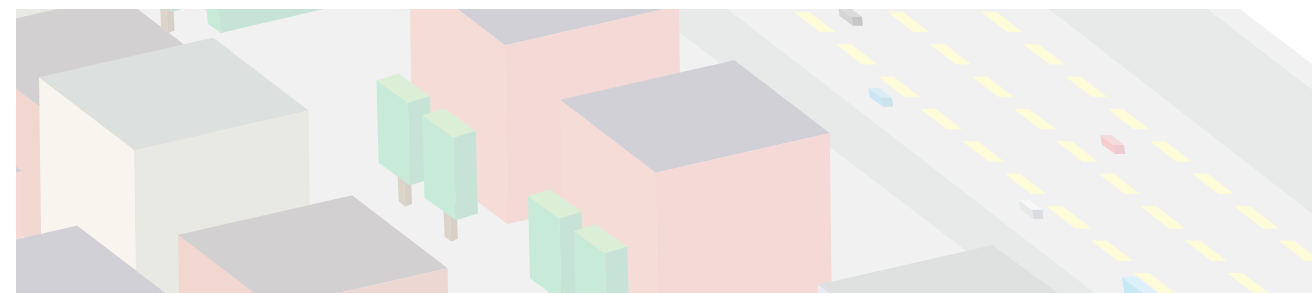
Les améliorations proposées ici sont directement inspirées des travaux<sup>1</sup> de **MM. Pierre Gauthier** (PhD), professeur agrégé à l'Université Concordia, et **Pierre Brisset**, architecte et directeur du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve.

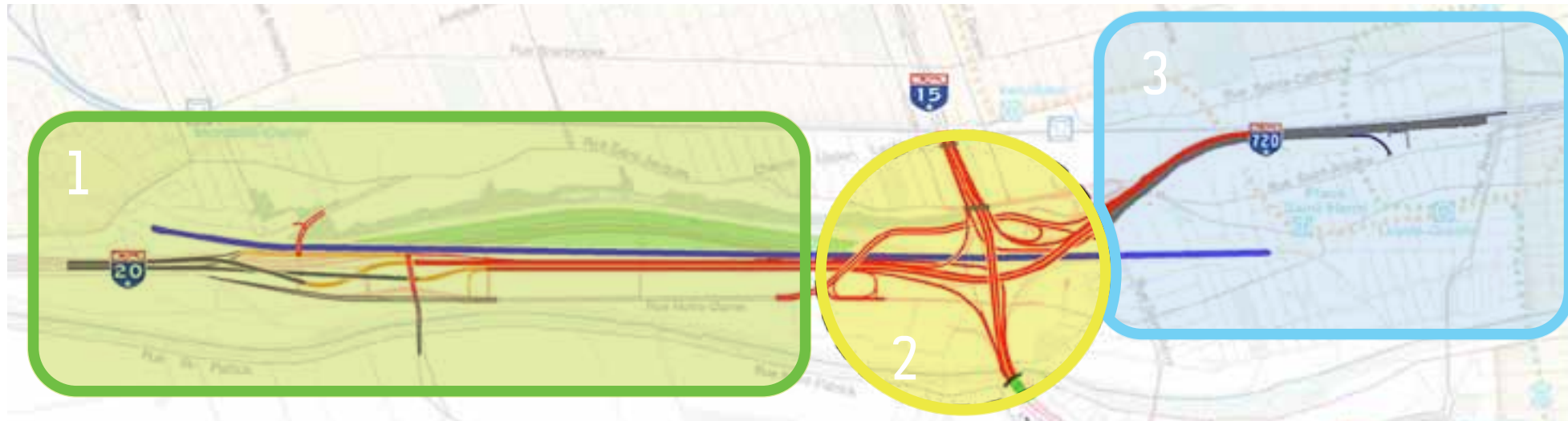
Ces travaux reposent sur des principes faisant consensus et élaborés au cours d'échanges avec les milieux communautaire, académique et institutionnel.

**Les estimations d'économies de 1.5 milliard \$ ont été validées auprès de différents experts en transport.**

<sup>1</sup> <http://www.youtube.com/user/TURCOT375> ("TURCOT 375 Film - Movie")

PROPOSITION	SECTEUR	AVANTAGES	ÉCONOMIE ESTIMÉE
Déplacer les voies ferrées vers l'ancienne emprise	OUEST	Échéancier raccourci de +/- 2 ans	500 M\$
Conserver l'échangeur MTL-Ouest	OUEST	_____	_____
Alléger des structures (bretelles) et conserver le viaduc St-Jacques	COEUR	_____	500 M\$
Reporter la reconstruction de Ville-Marie en 2022	EST	_____	500 M\$
Dédier les voies de droite au transport en commun	EST	Flexibilité pour TC	_____
<b>TOTAL DES AMÉLIORATIONS</b>			<b>1,5 G\$</b>





### 1 Secteur Ouest

- Repositionner les voies ferrées en sol stable, dans l'ancienne emprise du CN.
- Conserver l'échangeur Montréal-Ouest et greffer les voies de l'autoroute 20 sur les structures existantes.

**Économie estimée : 500M\$ et 2 ans sur l'échéancier.**

Le MTQ projette d'installer les voies ferrées au pied de la falaise St-Jacques, ce qui exige de coûteux travaux de stabilisation des sols.

De plus, il en reporte la responsabilité au futur concepteur-constructeur privé, qui ne sera sélectionné qu'en juin 2013 et qui devra ensuite développer ses propres plans. Notre proposition permettrait au MTQ de procéder tout de suite au déplacement, épargnant un temps précieux.

Finalement la structure de l'échangeur Montréal-Ouest est en bon état et il n'est pas nécessaire de la refaire.

### 2 le Cœur

- Procéder à une série d'allègements des structures tout en maintenant la capacité prévue dans les axes stratégiques et la circulation pendant le chantier.

**Économie estimée : 500M\$**

Raccorder Décarie à Ville-Marie par des bretelles conventionnelles(1 voie plutôt que des liens autoroutiers (2 voies).

Éliminer les bretelles dont l'achalandage est trop faible pour les justifier (5000 véhicules/jour) entre Ville-Marie et la portion sud de l'autoroute 15. Le lien entre le pont Champlain et le centre se fait par l'autoroute Bonaventure ou l'avenue Atwater.

Remplacer la bretelle liant la 20 direction Est vers Décarie Nord par un lien utilisant le boulevard Pullman. Notre proposition utilise des structures moins coûteuses et évite la reconstruction du viaduc St-Jacques (en bon état) et de Décarie Nord entre St-Jacques et le tunnel NDG.

### 3 le Secteur Est

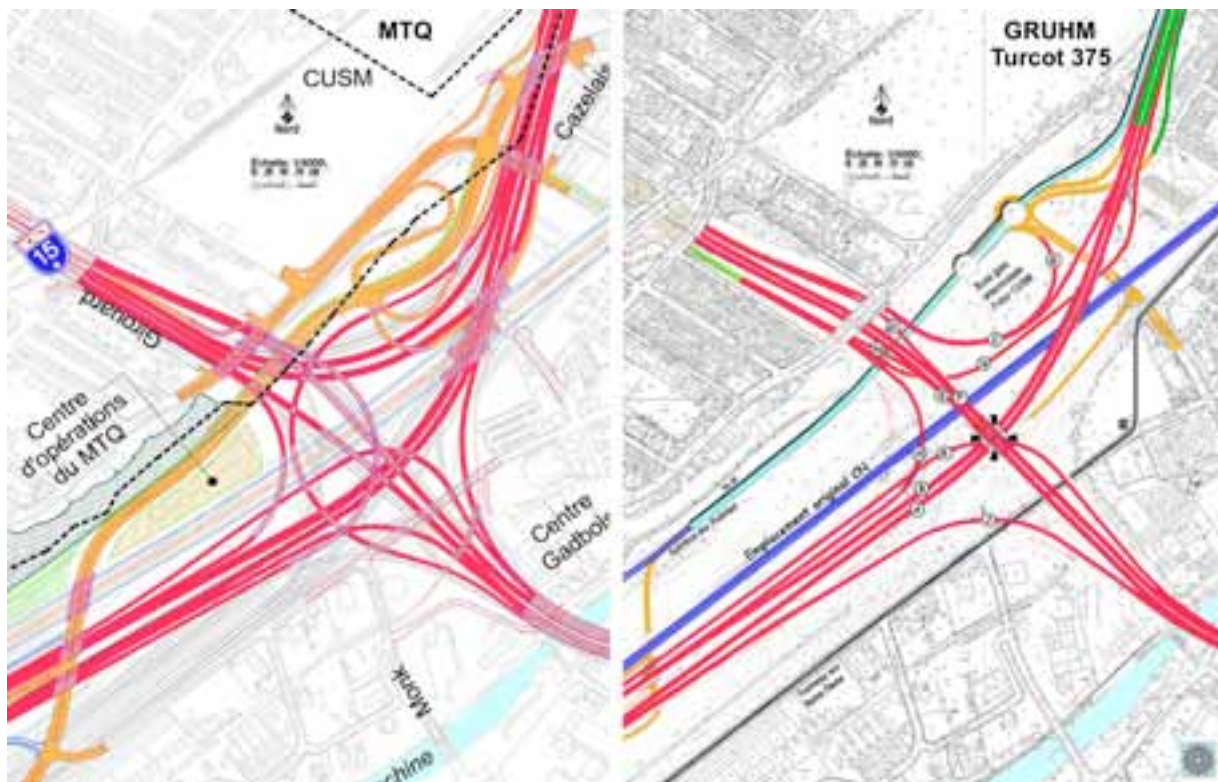
- Reporter la reconstruction de Ville-Marie à l'ouest d'Atwater jusqu'au moment où les travaux seront nécessaires (2022)
- Réserver les voies de droite au transport en commun dans les 2 directions pour plus de flexibilité.

**Économie estimée: 500M\$**

Cette structure est dans le même état que celle à l'Est d'Atwater, que le MTQ considère suffisamment stable pour être conservée jusqu'en 2022. Notre proposition permettrait, au moment opportun, et après la nécessaire réflexion sur le devenir de cet axe de circulation, de refaire l'autoroute Ville-Marie une à la fois, sans qu'il soit nécessaire d'élargir son emprise pour accommoder la circulation pendant les travaux. Cela permet aussi d'éviter plusieurs expropriations résidentielles et commerciales.

Le MTQ ne réserve qu'une voie en direction Est, en plein centre de l'autoroute, contraignant les bus à sortir à la rue Rose-de-Lima par une structure spécifique.

## Secteur Ouest : Autoroute 20, cour Turcot et voies ferrées du CN.



PROJET MTQ

CURE MINCEUR

Repositionner les voies ferrées en sol stable, dans l'ancienne emprise du CN. Conserver l'échangeur Montréal-Ouest existant et y greffer les voies de l'autoroute 20.  
Économie estimée: 500 M\$ et 2 ans sur l'échéancier

Le MTQ projette d'installer les voies ferrées au pied de la falaise St-Jacques, en terrain marécageux, ce qui exige de coûteux travaux de stabilisation des sols. Notre solution propose de tirer avantage des sols déjà stabilisés, là où le CN avait ses voies ferrées lors de la construction initiale de l'échangeur Turcot dans les années 60. D'après les documents d'appel de qualification, le MTQ reporte la responsabilité des risques géotechniques sur le futur concepteur-constructeur privé, qui ne sera sélectionné qu'en juin 2013 et qui devra ensuite développer ses propres plans pour garantir la stabilité des sols au pied de la falaise St-Jacques. Ce choix entraînera à un délai d'environ 2 ans dans la réalisation de l'ensemble du projet. Notre proposition étant plus simple à réaliser et moins risquée, elle permettrait au MTQ de procéder tout de suite au déplacement des voies ferrées, épargnant un temps précieux sur l'échéancier. Cette solution est probablement plus acceptable pour le CN avec lequel les négociations ne sont pas complétées.

Finalement, la structure de l'échangeur Montréal-Ouest est en bon état et parfaitement fonctionnelle. Il n'est pas nécessaire de la refaire. On peut l'utiliser pour y greffer les différentes voies de l'autoroute 20.





## Coeur de l'échangeur Turcot : croisement des axes autoroutiers stratégiques (15, 20, 720) bretelles et viaducs

Procéder à une série d'allègements des structures tout en maintenant la capacité prévue dans les axes stratégiques et la circulation pendant le chantier.  
Économie estimée: 500 M\$

- Raccorder Décarie à Ville-Marie par des bretelles conventionnelles (1 voie) plutôt que des liens autoroutiers (2 voies). Cette solution évite d'avoir à reconstruire le viaduc St-Jacques qui est en bon état, ainsi que la portion de l'autoroute Décarie en direction nord entre la rue St-Jacques et le tunnel Notre-Dame-de-Grâce.
- Éliminer les bretelles dont l'achalandage est trop faible pour les justifier (5000 véhicules/jour) entre Ville-Marie et la portion sud de l'autoroute 15. Le lien entre le pont Champlain et le centre-ville se fait naturellement par l'autoroute Bonaventure ou l'avenue Atwater.

- Remplacer la bretelle liant l'autoroute 20 en direction Est vers Décarie Nord par un lien utilisant le boulevard Pullman. Cette bretelle ne dessert pas une circulation régionale. Les études démontrent que les 17,000 véhicules par jour qui effectuent ce mouvement sont principalement le fait de résidents qui circulent d'un quartier à un autre. Une structure sur le réseau autoroutier n'est donc pas nécessaire. D'ailleurs, pour le même volume de circulation, le MTQ prévoit un accès géré par feu de circulation pour l'échangeur de La Vérendrye.
- Assurer la circulation en direction est pendant les travaux en utilisant une déviation temporaire par le boulevard Pullman. Cette solution, combinée aux améliorations proposées pour le secteur Est, permet d'éviter l'élargissement de l'emprise de Ville-Marie pendant les travaux.
- Maintenir la bretelle qui lie Décarie sud vers l'autoroute 20 ouest.
- Maintenir tous les accotements proposés par le MTQ, pour faciliter les interventions de remorquage et d'urgence, dans tous les axes autoroutiers et les bretelles.

Ces mesures font appel à des structures moins coûteuses que celles proposées par le MTQ et permettent d'éviter la reconstruction du viaduc St-Jacques et d'une partie de l'autoroute Décarie en direction nord.

## Secteur Est : Autoroute Ville-Marie

Reporter la reconstruction de l'autoroute Ville-Marie à l'ouest d'Atwater jusqu'au moment où les travaux seront nécessaires (2022).  
Économie estimée: 500 M\$

- Cette structure est dans le même état sur toute sa longueur, à l'ouest comme à l'est d'Atwater et le MTQ considère la portion à l'est d'Atwater suffisamment stable pour être conservée jusqu'en 2022. Logiquement, il est possible de reporter la reconstruction de la structure ouest jusqu'à la même date.
- Notre proposition permet, dans le contexte actuel de contrainte budgétaire, de reporter une partie de l'effort financier de quelques années et de mieux planifier l'intervention sur cet axe de circulation, pour y intégrer des mesures favorables à un transfert modal des navetteurs.
- De plus, la reconstruction en même temps des deux segments de l'autoroute Ville-Marie permet d'en effectuer la réfection une travée à la fois, en transférant la circulation sur la moitié des voies pendant qu'on répare l'autre moitié, sans élargir l'emprise de l'autoroute. Le fait de reconstruire l'autoroute en demeurant dans son emprise actuelle atténue l'impact sur le milieu urbain et certains coûts du projet car cela permet d'éviter plusieurs expropriations résidentielles et commerciales.
- Notre proposition permet de maintenir 3 voies de circulation dans le sens du trafic pendant toute la durée des travaux, comme dans la proposition du MTQ.

Réserver la voie de droite de chaque direction au transport en commun, plutôt qu'une seule voie centrale en direction Est uniquement.

Cette dernière amélioration permet beaucoup plus de flexibilité pour déployer le transport en commun. Les autobus circulant en rive peuvent profiter des mêmes accès et sorties que les autres véhicules, tant vers l'est que vers l'ouest. La proposition du MTQ n'intègre qu'une seule voie dédiée aux autobus, en direction est seulement, et elle est située en plein centre de l'autoroute, ce qui contraint tous les autobus à sortir par une structure spécifique à la rue Rose-de-Lima, et nulle part ailleurs.

