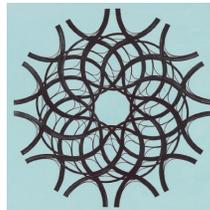


# **Analyse du financement du réseau stratégique des projets routiers afin de libérer des fonds pour le Transport Collectif**

## **résumé**

Présentation faite devant la  
Communauté Métropolitaine de Montréal



Par Pierre Brisset du GRUHM  
(Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve)  
À Montréal le 9 mai 2012.

**Objet: Analyse des dépenses sur les grands projets routiers de Montréal.**

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Commissaires, Mesdames et Messieurs,

Voici le sommaire exécutif de notre mémoire nous permettant l'évaluation des grands projets routiers dans la CMM qui sont en voie de réalisation depuis l'an 2000 ainsi que d'autres évaluations d'ordre utilitaires. Au GRUHM, nous oeuvrons activement dans le domaine du transport urbain depuis plus de 10 ans et espérons que les suggestions, avancées dans ce mémoire, sont prises en considération par la CMM. Non, nous ne détenons pas de loges au Centre Bell pour tenter de séduire les décideurs dans des réceptions garnis de Champagne et de Caviar.

**Projets Récent: Autoroute et pont A-25 la grande voie de contournement nord (à péage ?) :**

Le pont de l'A-25 est une infrastructure conçue pour fournir une voie de contournement du côté Nord-Est de la métropole afin de relier les trois secteurs économique de la rive nord (Laurentides, Lanaudière et Laval) avec les secteurs économiques de la Rive Sud et le Nord-Est des États Unis. Par contre, la configuration des infrastructures au sol ne favorise pas ça dans l'échangeur A-25/A-440 en concentrant la plupart du le trafic a converger vers Terrebonne et Mascouche et non le centre de Laval pour rejoindre le corridor économique de l'A-15. De plus, la création d'un système de perception de péages électroniquement favorise plutôt l'utilisation de cet axe par les riverains locaux qui font partie d'un club select pour obtenir une vignette de passage à rabais tandis que les autres occasionnels, que constitue largement une voie de contournement doivent payer des frais supplémentaires. Ce phénomène va que faire entraîner l'étalement urbain contrairement à ce qui était annoncé. Pourtant une voie auxiliaire pour accommoder ceux qui n'ont pas de vignettes aurait été tellement pratique, comme dans le Métro.

**Projets Récents: Autoroute et pont A-30 la grande voie de contournement sud (à péage ?) :**

Pour l'autoroute 30 il semble qu'il y aura une voie dédiée au trafic sans vignettes suite aux expériences à l'A-25.

Par contre, pourquoi avoir autant dépensé pour cette autoroute :

1. Le tracé Ste Catherine à Candiac. Pourquoi avoir abandonné 7 kilomètres d'autoroute, dont deux étaient en construction pendant les années 2007 à 2009 pour en construire 12 kilomètres dans les terres agricoles. Non seulement ce territoire agricole fut saccagé pour toujours mais aussi le lien direct au pont Mercier pour soulager le camionnage en provenance des industries de l'Ouest de Montréal vers le marché lucratif de l'est du pays ainsi que le Nord Est des États-Unis fut scindé pour toujours.
2. Le pont du Canal de Beauharnois et le fleuve : pourquoi un nouveau pont équivalent au pont Champlain pour traverser les cours d'eau dans ce secteur. Le Tunnel de Melocheville aurait pu facilement être reconfiguré pour accommoder les 50 000 vpj qui y passeraient d'ici 50 ans et pourquoi l'élargissement du pont Mgr Langlois en proximité du nouveau pont sur le Saint Laurent entre Dorion et Saint Timothée ?

D'ailleurs, la configuration est orientée de façon à renvoyer le gros du trafic dans l'ouest de l'île de Montréal nécessitant ainsi la construction de l'A-20 entre Dorion et Ste Anne de Bellevue pour accommoder ce nouveau trafic redirigé. De plus selon les données fournies par le MTQ, la nouvelle autoroute 30 aurait un impact négligeable sur le trafic à Montréal et une forte croissance encourageant l'étalement urbain sur la Rive-Sud. Pour cette raison, nous recommandons que l'A-20 reste en Montérégie en suivant le parcours de l'A-30, autoroute à grande vitesse, au lieu de suivre un parcours sinueux dans Montréal. (Voir mémoire précédant au PMAD)

**Autres voies de contournements et projets routiers avancées par la CMM :**

Montréal est maintenant doté d'une rocade de contournement définie par l'A-440 à Laval, l'A-13 à l'Ouest, l'A-30 sur la rive sud et l'A-25 à l'est. Donc, il est illusoire de croire qu'on puisse construire une deuxième voie périphérique autour de la région en raccordant l'A-640 avec l'A-30 entre Repentigny et Varennes considérant l'impact écologique important pour traverser les îles dans le fleuve dans ce secteur et de prolonger l'A-640 au-dessus du lac des deux Montagnes ne serait jamais toléré par nos comités d'environnement.

Le saviez-vous qu'il y a une dizaine de viaducs de 100 mètres et plus à Laval et dans la Couronne Nord qui n'ont jamais été effectivement ouvertes à la circulation. Un kilomètre de viaducs, ça coûte combien ça ?

Enfin, on doit questionner tout le concept de perception de recettes afin de ne pas imposer à la société un système à péage digne d'un réseau entier pour un parcours local isolé. Aussi, on doit s'interroger sur la pertinence de péages sur les voies de contournement en priori de sur les voies menant au centre-ville quand ce sont elles qui sont congestionnées.

#### **Questionnement des projets routiers dans l'axe Est-Ouest au sud du Mont-Royal:**

1. Autoroute 20 Dorion à Sainte Anne de Bellevue : Avons nous les moyens de construire ce lien évalué à près d'un milliard \$ considérant que l'A-20 devait rester en Montérégie dans la CMM.
2. Échangeur de la Montée des Sources, Pourrait-on aménager un échangeur conventionnel à losanges plutôt qu'une autre variante autoroutière comme les autres qu'on retrouve plus à l'Ouest et ce, à moindre coût.
3. Échangeur Dorval : Pourquoi près de 300\$ Millions pour accommoder un lien Autoroutier entre la Côte de Liesse (A-520) et l'A-20 de l'Ouest ? L'aménagement de ce lien requiert le démantèlement de toutes les infrastructures de transport collectif ainsi que les lignes nationales des chemins de fer CN et CP sans oublier la déconstruction de la giratoire de Dorval pour accommoder qui ?
4. Échangeur de l'A-13 : Effectivement sur ce corridor de camionnage lourd, les courbes raides dans les tunnels sous l'A-20 doivent être corrigés.
5. Échangeur Ville Saint Pierre ; Curieux à savoir si les structures de cet échangeur sont autant endommagées que ceux de Turcot considérant que la moitié des travées (36) des bretelles vers l'A-138 sont en poutre caissons et l'autre moitié (39) sont des poutres en précontraint.
6. Échangeur Turcot: Pourquoi une dépense au-delà des 3\$ Milliards pour refaire cette échangeur quand seulement 1,5\$ Milliards serait requis pour remplacer stratégiquement les structures endommagées de cette ouvrage d'art excluant Ville Marie?
7. Reconstruction Ville Marie sur Pilotis entre Saint Rémi et Guy: Ne peut-on pas recycler ces structures considérant la non-occupation de l'espace en dessous et prévoir la conversion d'une des deux travées pour le passage d'un système efficace de transport collectif soit un système léger sur rail (SLR) qui pourrait former la base de l'épine dorsale d'un réseau pouvant accommoder plusieurs embranchements incluant des lignes vers la Rive Sud.
8. Recouvrement Ville Marie devant l'hôtel de Ville : Investissement réalisable surtout avec l'autoroute amincie pour accommoder un SLR dans son emprise.
9. Modernisation de la rue Notre dame : Seul le lien SLR et Tramway seraient requis dans ce segment du corridor Est-Ouest.
10. Réfection du pont Champlain : Pourrait-on revoir la possibilité de recycler ce pont à moindres coûts ? (Voir proposition de l'ingénieur René Therrein)

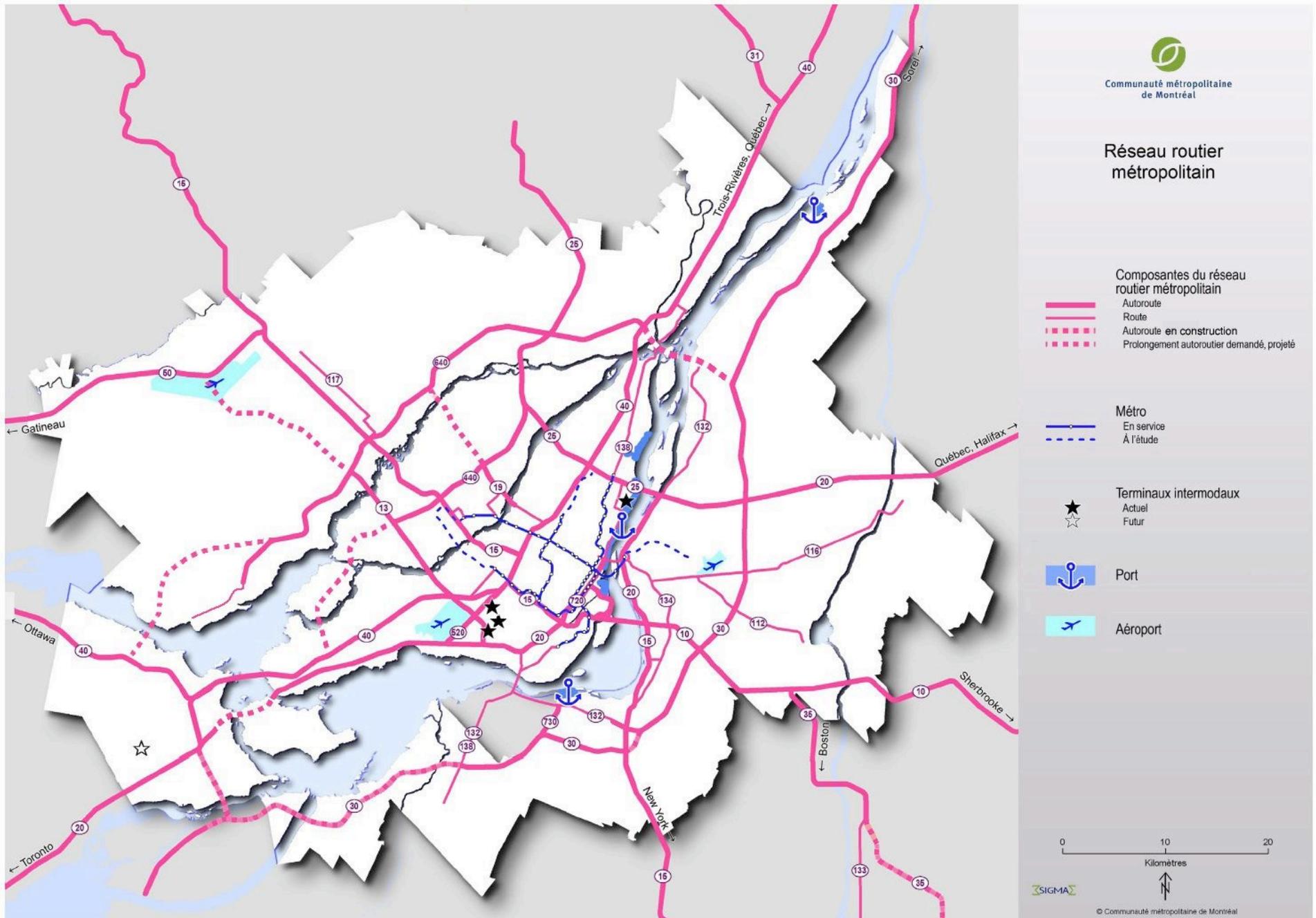
#### **Conclusion synthèse du Mémoire :**

Pour conclure, nous avons compilé les sommes requises pour compléter le réseau routier sur l'île de Montréal à plus de 23\$ Milliards dont une somme importante de 10 à 15\$ Milliards serait requise pour compléter la deuxième axe Est-Ouest.

Ne serait-il pas sage d'investir à restaurer les parties stratégiques de ce réseau en libérant ainsi près de 6 \$ Milliards à transférer vers des projets de transport collectif tel le SLR Pan montréalais ?

Bref, comme société, avons-nous les moyens de payer tous ça avec les 23\$ Milliards avancé par la Chambre de Commerce de Montréal qui serait requis pour investir dans les Transports Collectifs ?

Pourtant on poursuit le slogan « *Plus c'est gros plus c'est beau* » tout comme c'était le cas du Titanic dans la conception de projets. Certes, comme la grenouille qui veut se gonfler pour être aussi gros que le bœuf !!



Réseau Métropolitain avec extensions prévus par la CMM.

# Portrait du transport des marchandises (Circuits actuels en 2008)

## Couronne Nord

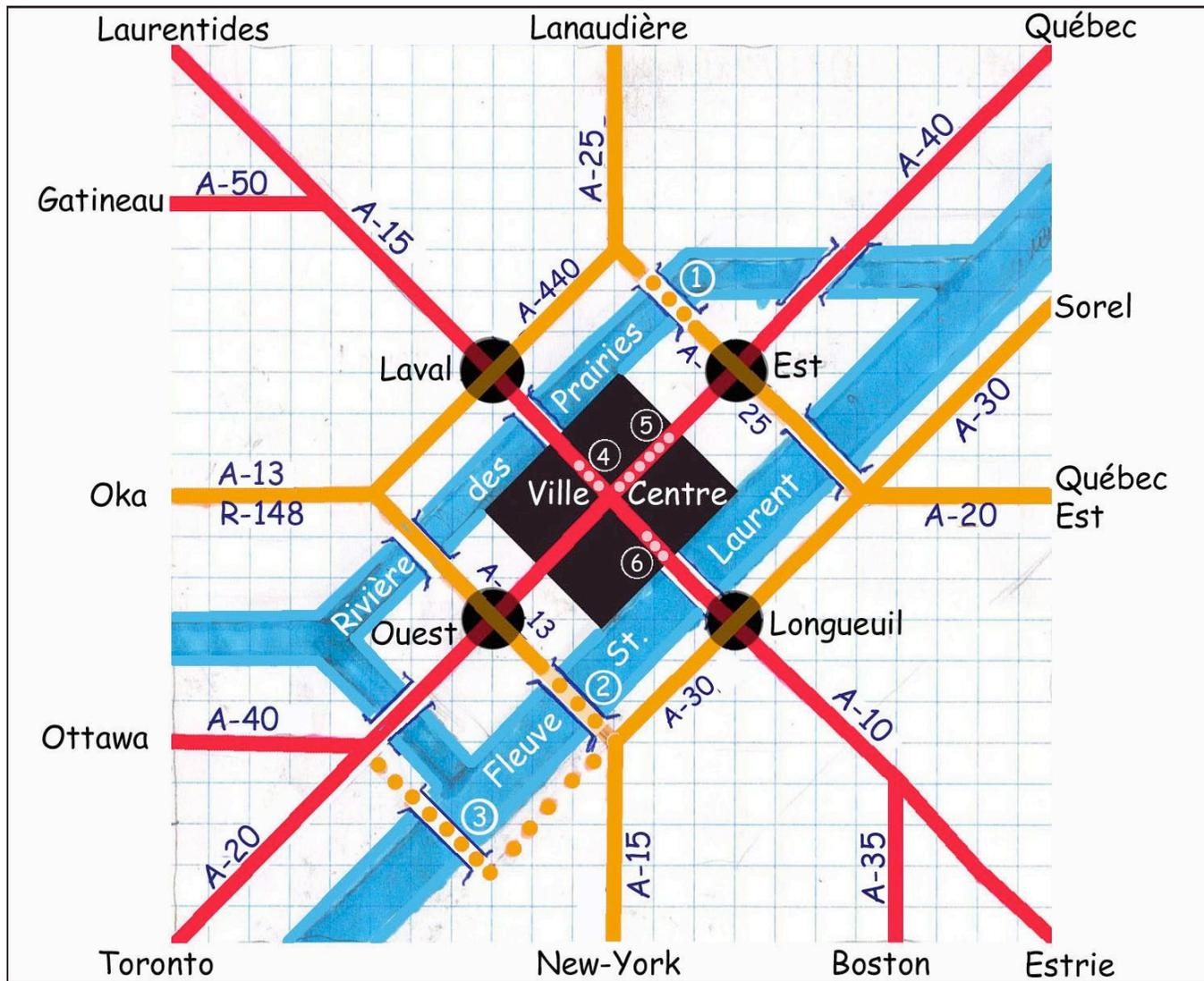


# Impact de l'A-30 (PPAM 2016)



C317-1

Simulation indiquant l'augmentation du trafic d'étalement urbain.



## Réseau stratégique de l'infrastructure routière autour de Montréal

**Pierre Brisset, Architecte**  
**GROUPE « RECHERCHE URBAIN » (GRU)**  
 Transport, Bâtiments,  
 Intégration dans le territoire

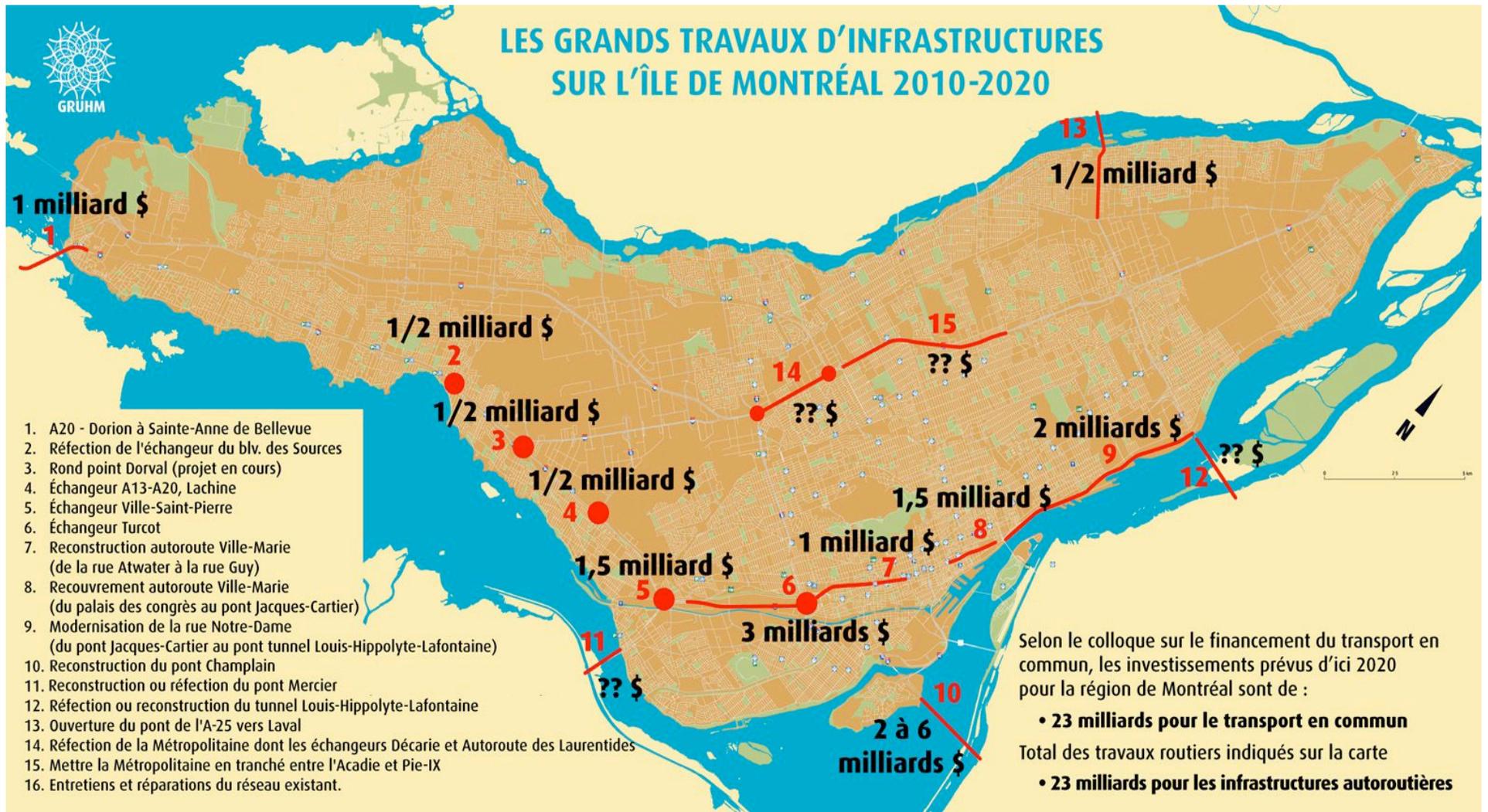
4844 Boulevard, 101, Qc, H1X 2M4  
 Tél: (514) 999 5314, Fax: (514) 999 9226  
 Courriel: [pbrisset@brisset.com](mailto:pbrisset@brisset.com)  
 Web: <http://brisset.com>

### Liste de projets voies de contournement:

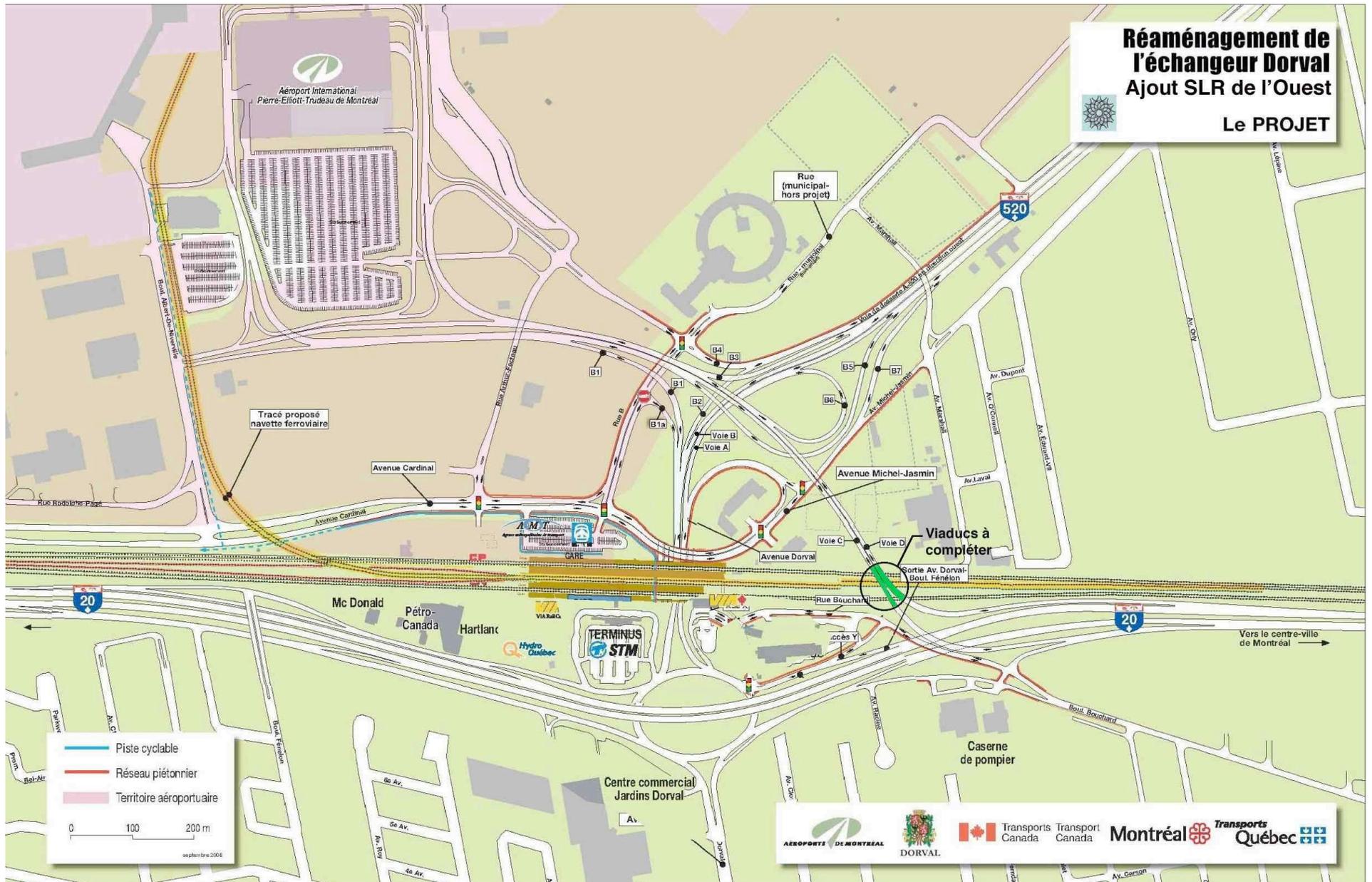
1- Pont de l'A-25; -----	400 M \$,
2- Réfection du pont Mercier et de la R-132; -	500 M \$
3- Projet A-30 (Version Harper-Charest); ---	1,500 M \$
	<hr/>
	2,400 M \$

### Liste de projets réfections ville centre:

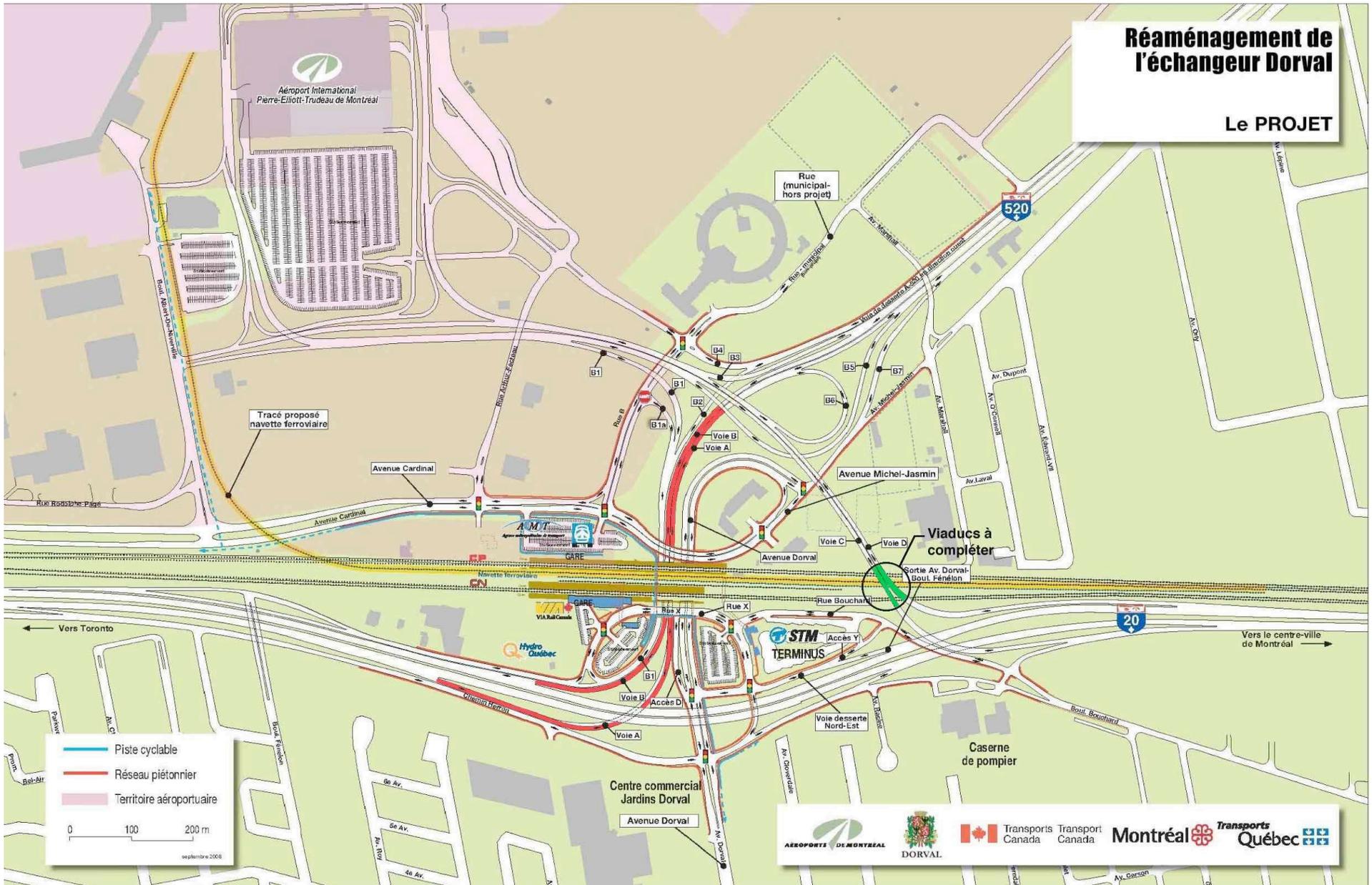
4- Lien Décarie A-15 (Aut. des Laurentides); --	400 M \$
5- Métropolitaine Tunnelisation ou tranchée; -	2 100 M \$
6- Turcot, reconstruction sur 3 directions; --	1 100 M \$
	<hr/>
	3,600 M \$



Carte indiquant les coûts des investissements souhaités au MTQ pour compléter le réseau routier en 2020 dont 10\$ milliards sont requis pour passer l'A-20 Est-Ouest au sud du Mont-Royal. 23\$ Milliards sont aussi requis pour le transport collectif.



Rond point Dorval,  
 Il reste à compléter les viaducs reliant l'A-20 au dessus du CN.

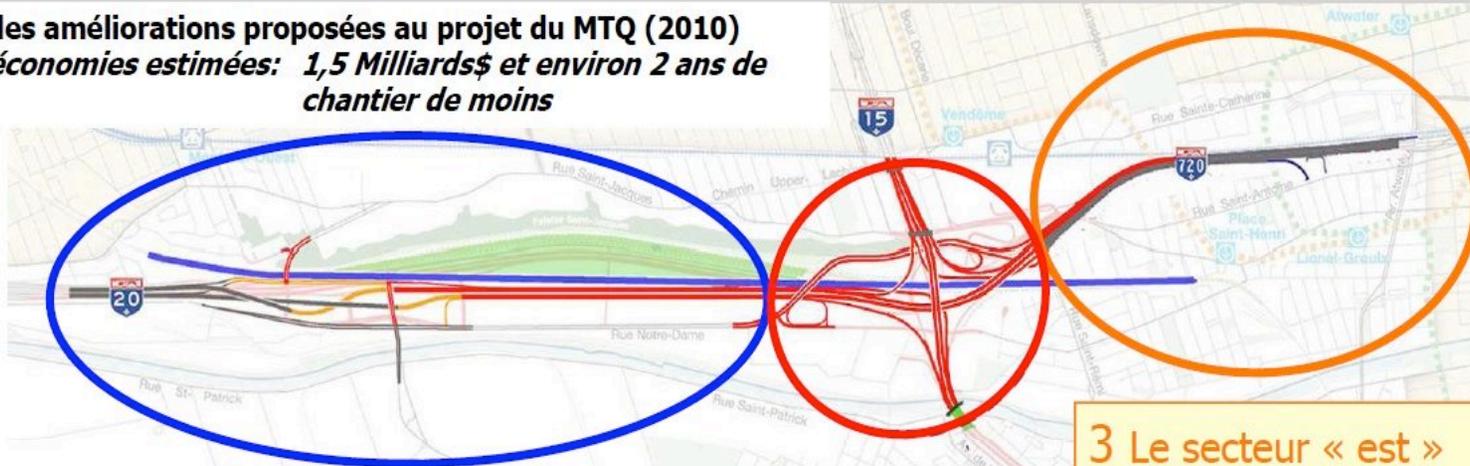


Rond point Dorval, Désire dévastateur de défaire rond point  
Lien A-520 à A-20 Ouest avec déplacement VIA Rail, STM etc.

# « Cure minceur » pour l'échangeur Turcot

Un projet plus rapide et moins cher pour réduire la congestion - Printemps 2012

Synthèse des améliorations proposées au projet du MTQ (2010)  
Total des économies estimées: 1,5 Milliards\$ et environ 2 ans de chantier de moins



## 1 Le secteur « ouest »

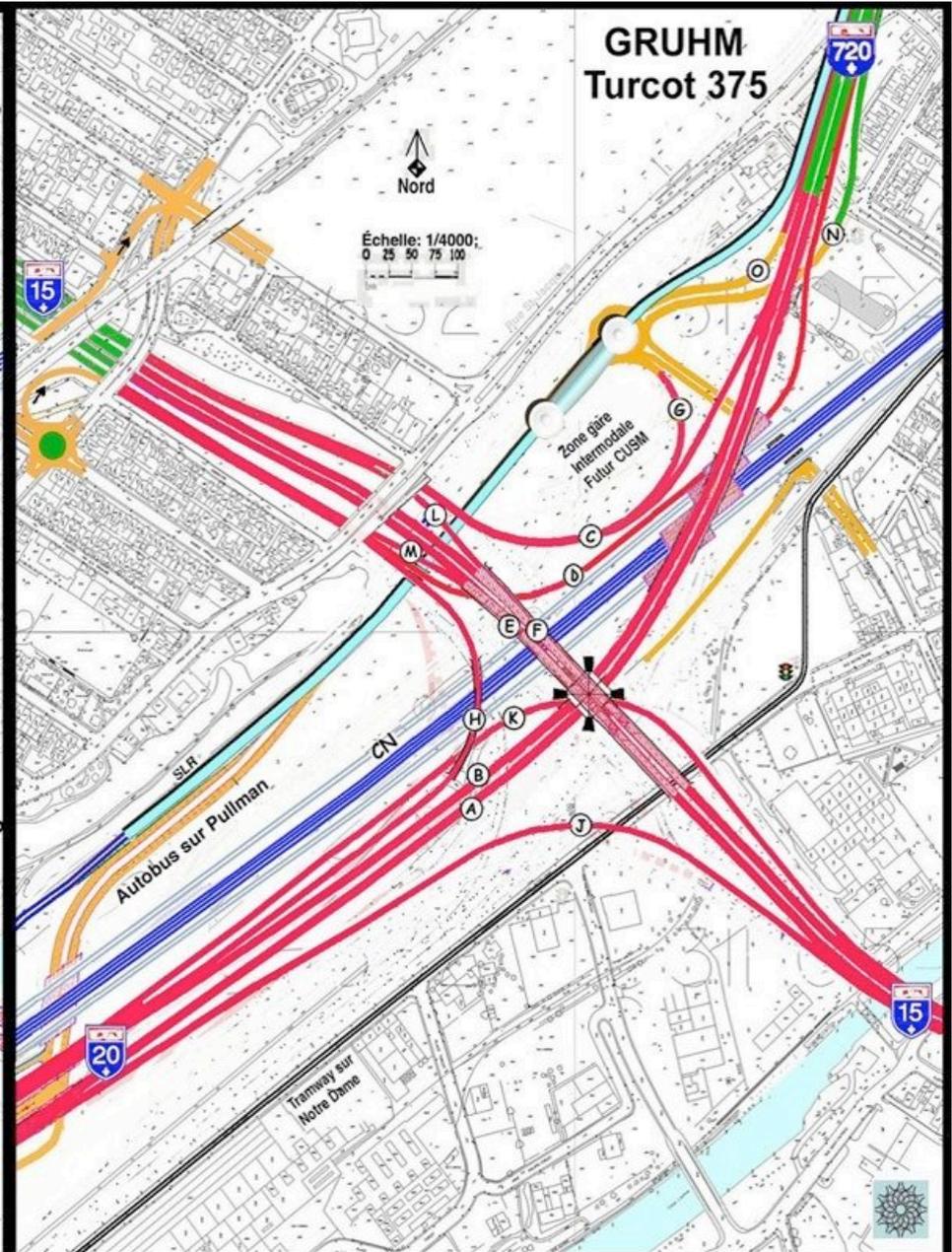
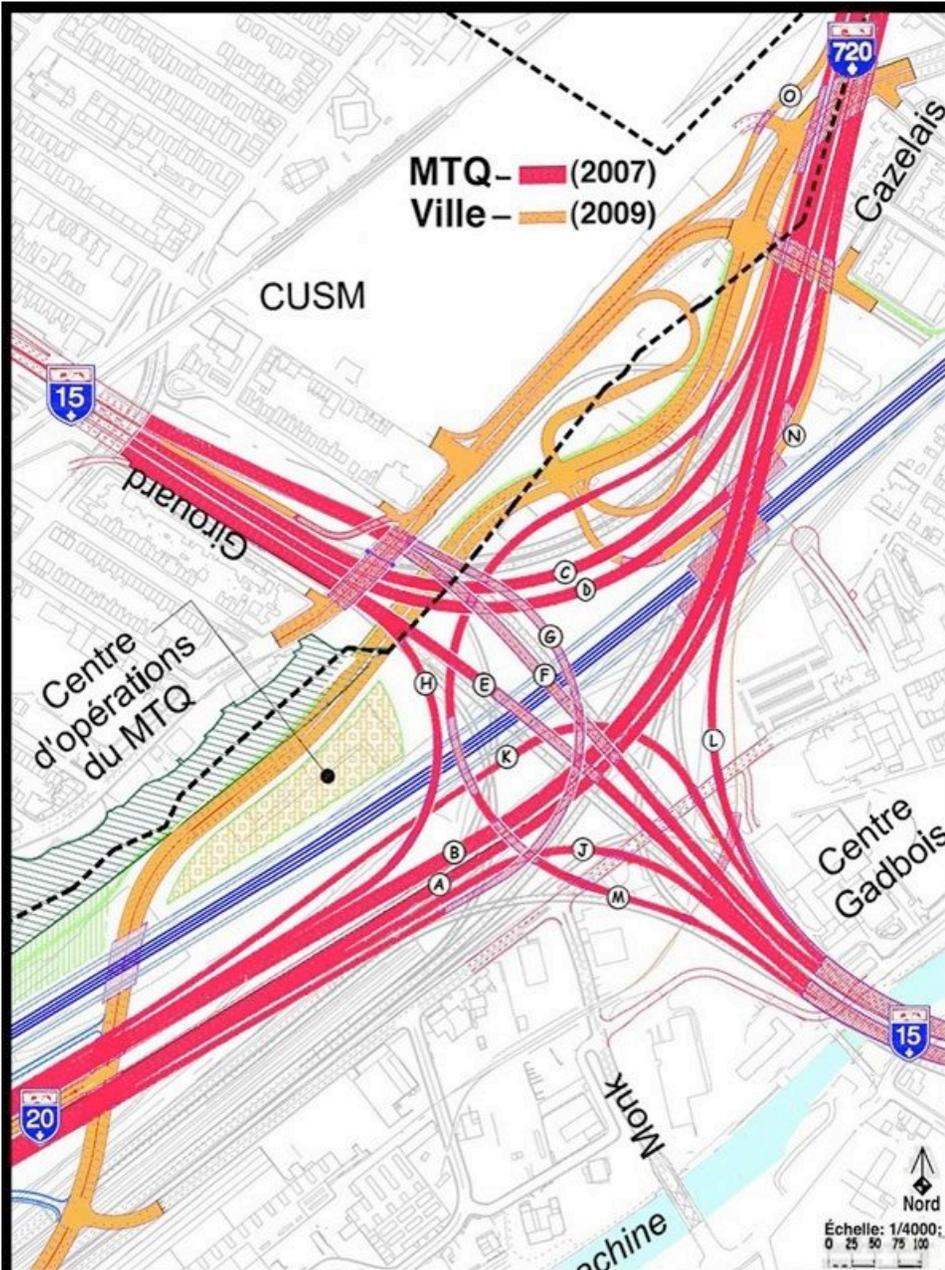
- Repositionner les voies ferrées en sol stable, dans l'ancienne emprise du CN.
- Conserver l'échangeur Montréal-Ouest et greffer les voies de l'autoroute 20 sur les structures existantes.  
**Économie estimée: 500 M\$ et 2 ans sur l'échéancier**  
**Explication:** Le MTQ projette d'installer les voies ferrées au pied de la falaise St-Jacques, exigeant de coûteux travaux de stabilisation des sols. De plus, il en reporte la responsabilité sur le 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: 500 M\$**
  - Raccorder Décarie à Ville-Marie par des bretelles conventionnelles (1voie) plutôt que des liens autoroutiers (2voies).
  - 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 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.**Explication:** 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).  
**Économie estimée: 500M\$**  
**Explication:** 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 une nécessaire réflexion sur le devenir de cet axe de circulation, de refaire l'autoroute Ville-Marie une travée 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.
- Réserver les voies de droite au transport en commun dans les 2 directions pour plus de flexibilité.  
**Explication:** Le MTQ ne réserve qu'une voie en direction est, en plein centre de l'autoroute, contraignant les autobus à sortir à la rue Rose-de-Lima par une structure spécifique.



**Proposition MTQ/Ville**

**Proposition Société Civile**

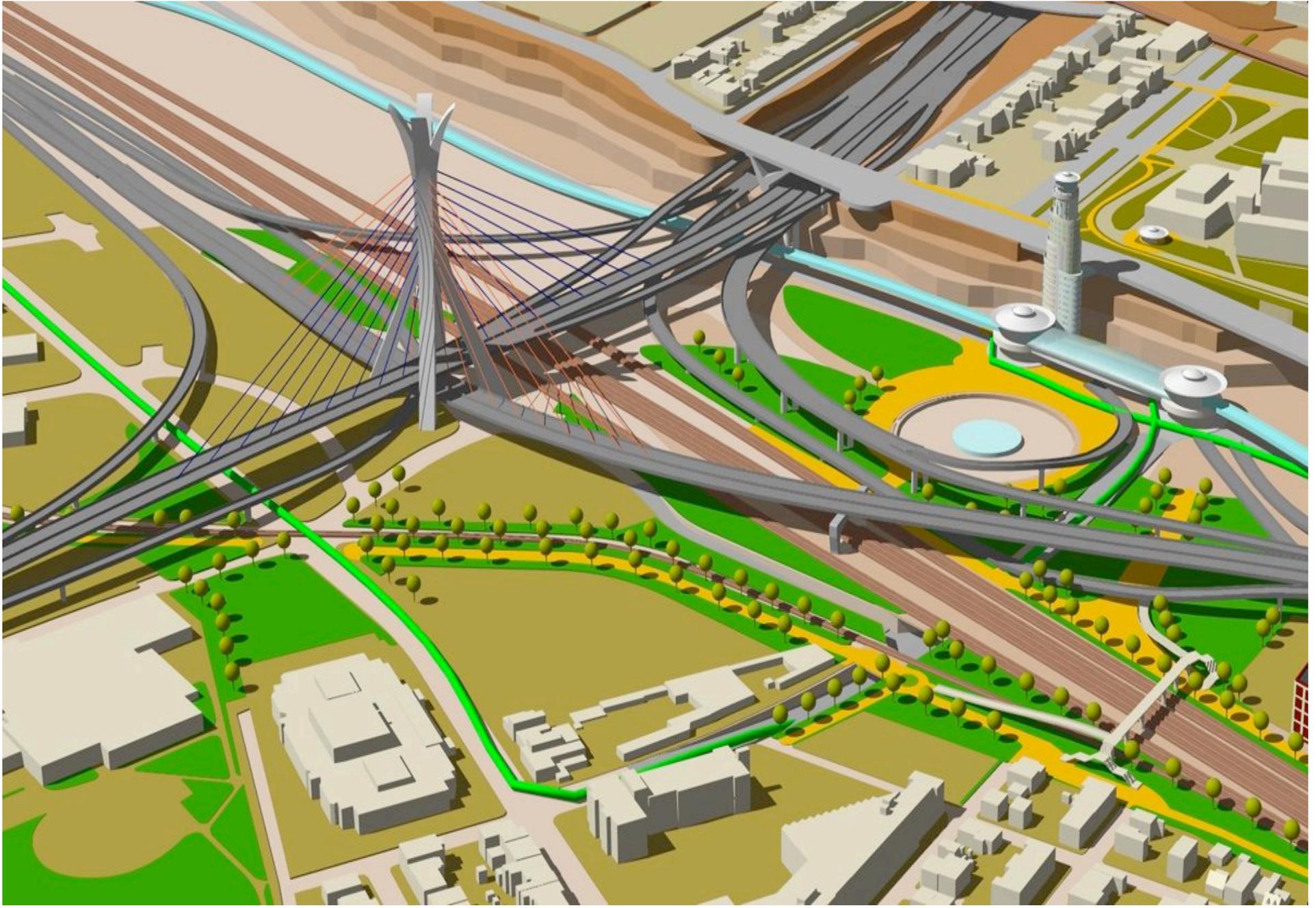
[www.zovile.com/projets/mprojets.html](http://www.zovile.com/projets/mprojets.html)



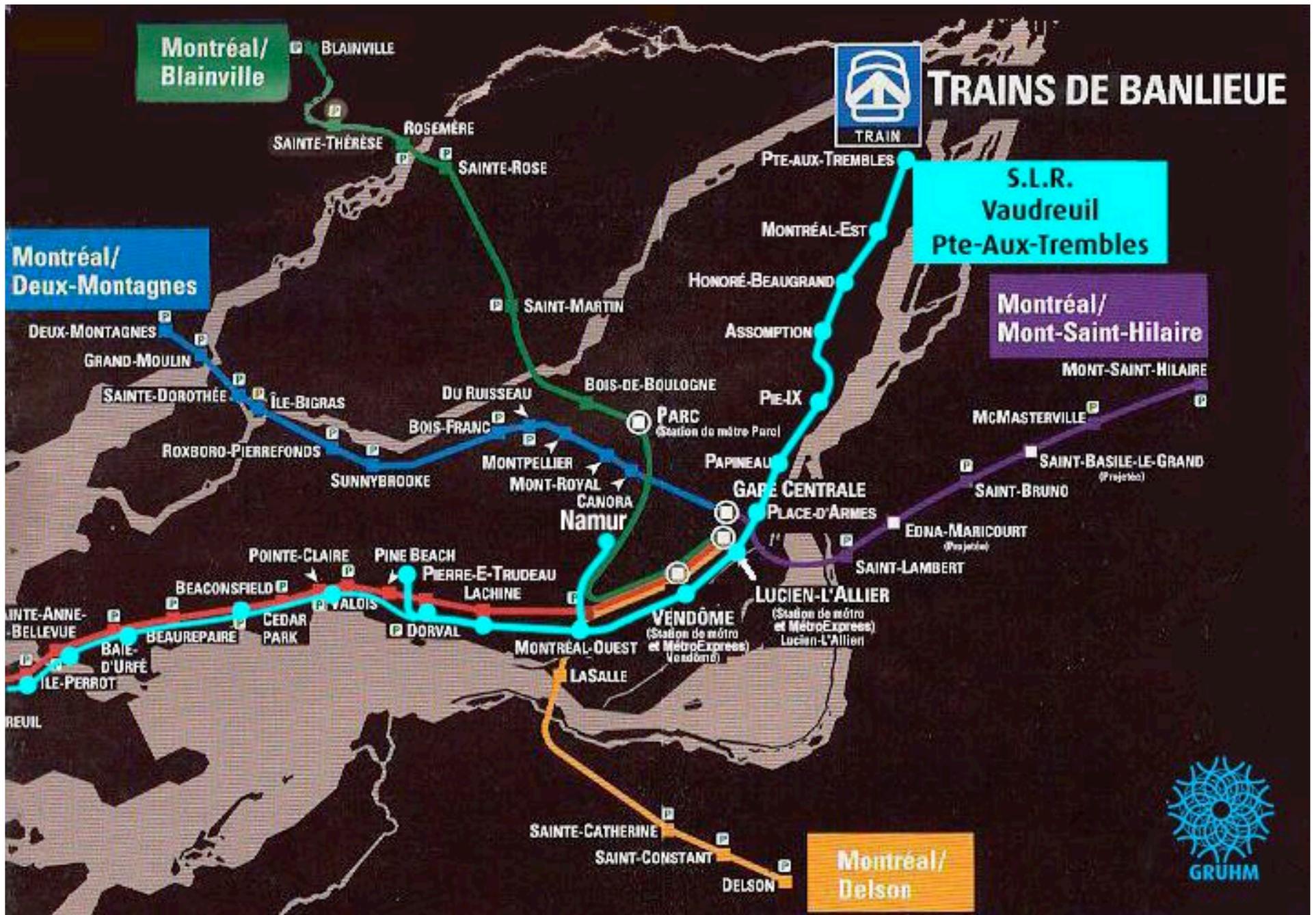
Pont Haubanée à la Calatrava proposée par le MTQ au dessus du Canal Lachine (Pièce de Séduction)



Il est physiquement impossible de construire ce pont haubanée tant et aussi longtemps que la structure existante soit en place. Prouesse du MTQ, comme s'assoire sur la branche qu'on coupe!



Proposition GRUHM, Structures Haubanées [www.zovile.com/projets/mprojets.html](http://www.zovile.com/projets/mprojets.html)



SLR Pan Montréalais dans emprise Ville Marie. [www.zovile.com/projets/mprojets.html](http://www.zovile.com/projets/mprojets.html)

# Merci, Questions?

*Pierre Brisset, Architecte.*  
**GROUPE de RECHERCHE URBAINE  
(GRU)**

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

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



# Documents références

***Pierre Brisset, Architecte.***  
**GROUPE de RECHERCHE URBAINE**  
**(GRU)**

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

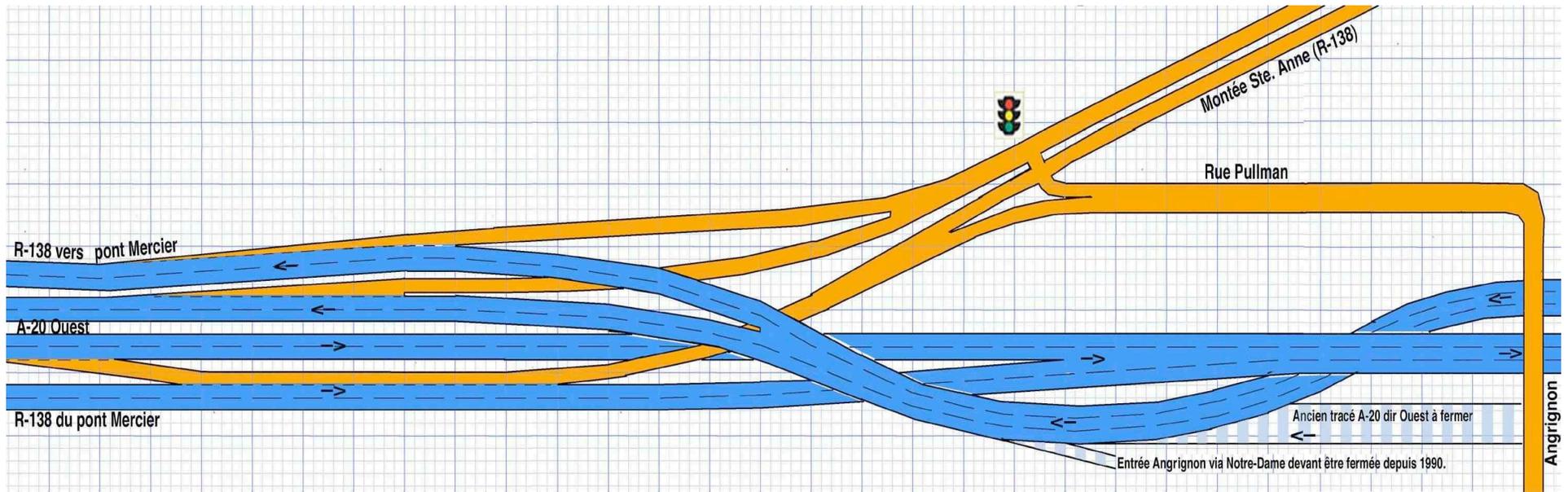
4344 Bourbonnière, MtL, Qc, H1X 2M4  
Tel: (514)899 5314, Cel (514) 668-1781  
Courriel: [gruhm@sympatico.ca](mailto:gruhm@sympatico.ca)  
WEB: <http://zovile.com>



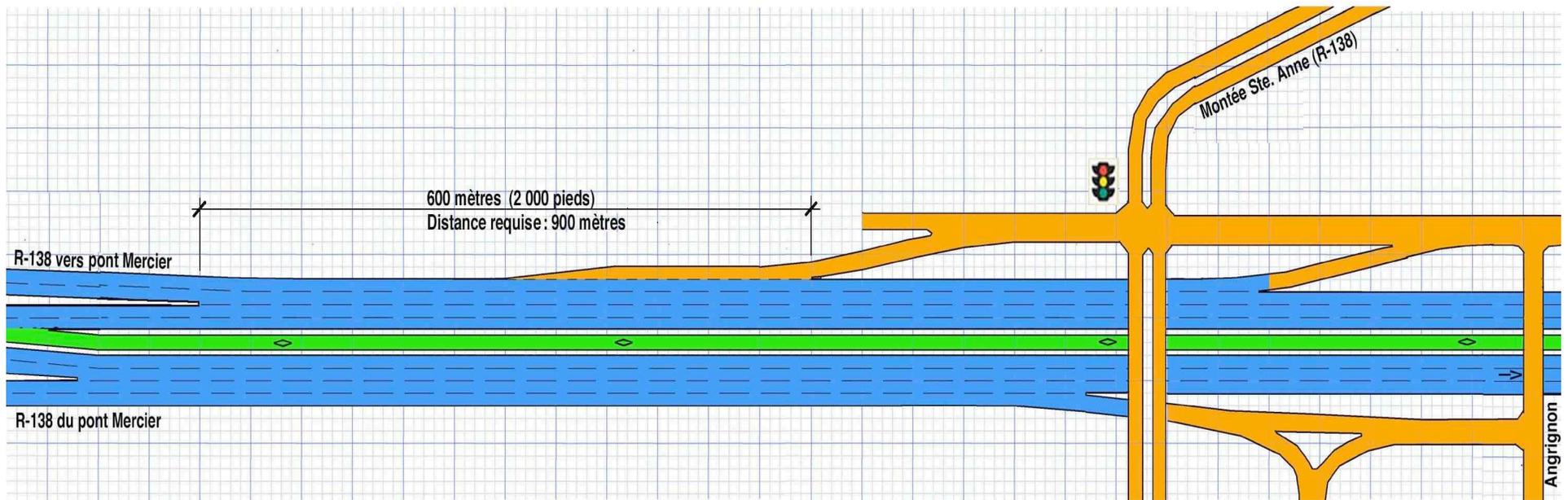


Proposition GRUHM, Vue d'ensemble [www.zovile.com/projets/mprojets.html](http://www.zovile.com/projets/mprojets.html)





R-06a- Condition existante adaptée pour conserver les bretelles en quêtes (jaune) évitant tous les entrecroisements sur les voies rapides



R-06b- Configuration proposée par le MTQ amenant une situation d'entrecroisement dangereux sur un courte distance de 600 mètres avec entrées à gauche d'autobus (Dir Ouest).

## Configuration Bretelles Échangeur Montréal Ouest

## Réfection du complexe Turcot

### Le MTQ dépense trop, dépense mal !

**Montréal, le 4 avril 2011** – « Le ministère des Transports du Québec (MTQ) dépense trop pour la réfection de l'échangeur Turcot, et les milliards qui y sont investis devraient l'être beaucoup plus intelligemment », a déclaré le maire de l'arrondissement du Sud-Ouest et porte-parole de Vision Montréal en matière d'infrastructures, Benoit Dorais. « À l'examen attentif du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot présenté par le MTQ, nous avons été étonnés de constater que des travaux de l'ordre d'un milliard de dollars seront entrepris sans que les justifications quant à leur pertinence, maintes fois réclamées, n'aient été fournies », a-t-il poursuivi.

#### Pourquoi refaire l'autoroute Ville-Marie ?

Inaugurée en 1972, l'autoroute Ville-Marie a été construite d'un seul tenant. Dans le cadre du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, seulement trois des quatre kilomètres de l'autoroute Ville-Marie seront reconstruits à l'ouest de la rue Atwater. « Puisque les structures de l'autoroute sont en bon état à l'est de la rue Atwater, jusqu'à la rue Guy, pourquoi mettre au sol celles à l'ouest qui sont dans le même état et qui n'ont rien à voir avec l'échangeur Turcot, lui-même ? À de multiples occasions, plusieurs intervenants ont questionné le MTQ sur cette incohérence sans jamais obtenir de réponse valable », a ajouté le maire Dorais, rappelant que les travaux qui touchent l'autoroute Ville-Marie représentent près du tiers des coûts des travaux de reconstruction de l'échangeur et qu'ils forceront la fermeture de la moitié des voies pendant 18 mois.

#### Déplacement des voies ferrées : une démarche coûteuse et hasardeuse

Les coûts liés au déplacement des voies ferrées en bordure de la falaise Saint-Jacques préoccupent grandement le maire du Sud-Ouest. Le projet du MTQ prévoit que les voies ferrées seront reconstruites sur les sols instables de l'ancien Lac-à-la-Loutre. Même le CN, qui a utilisé la cour Turcot pendant plus de 100 ans, n'a jamais risqué d'y construire des infrastructures à cause de la nature des sols qui sont marécageux à cet endroit.

« Il serait beaucoup plus fiable et durable de construire les voies ferrées sur l'ancien tracé du Grand Trunk, situé plus au sud dans la cour Turcot, sur des sols déjà stabilisés répondant aux normes d'installation de voies ferrées », a poursuivi le maire Dorais.

« L'état actuel des finances publiques du Québec commande une saine gestion des dépenses et le MTQ doit examiner toutes les options qui permettraient d'économiser des centaines de millions de dollars. L'emplacement proposé, le tracé du Grand Trunk, est disponible et s'inscrit tout à fait dans le projet de reconstruction de l'échangeur, sans changement de paradigme de la part du MTQ », a spécifié le maire Dorais.

#### Rétrécissement des structures dans Côte-Saint-Paul

L'annonce, par le MTQ, de la construction d'une structure routière de 45 mètres de large dans le secteur du boulevard La Vérendrye a causé tout un émoi et soulevé des questions de la part de la population touchée par cette structure, notamment en ce qui a trait à l'ajout de 2 voies supplémentaires.

Tout de suite, la population a questionné l'implantation d'une autoroute deux fois large comme l'autoroute métropolitaine en milieu urbain. « Le reclassement de la 720 en route nationale nous permettrait, en maintenant la circulation et la sécurité, de fusionner les entrées et les sorties de l'autoroute 20 et de la 720 en amont des structures en hauteur et réduisant ainsi de deux voies

l'ensemble du secteur et, par le fait même, permettant l'économie de dizaines de millions de dollars. **Économiser pour investir plus dans le transport collectif**

Pour le maire du Sud-Ouest, l'ensemble des sommes dégagées doivent être investies dans les transports collectifs afin de créer une offre efficace qui répondra aux attentes de la population et leur donnera le goût d'utiliser ces modes de transport alternatifs. « Il est essentiel d'augmenter l'offre de transport collectif afin de réduire significativement la dépendance à l'automobile », a-t-il soutenu.

« Cet argent pourrait notamment être investi dans des mesures de mitigation pendant les travaux, comme par exemple la mise en service d'un tram-train vers Lachine et d'un système léger sur rail (SLR) reliant la Rive-sud à Montréal. Tout cela constitue un bien meilleur investissement des fonds publics pour l'arrondissement du Sud-Ouest, Montréal et le Québec », a déclaré Benoit Dorais.

« Par ailleurs, il est troublant que le MTQ n'ait encore rendu publique la répartition des coûts du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, d'autant plus que l'estimation des coûts a doublé pour atteindre trois milliards de dollars ! On se rappellera que le MTQ avait pourtant réussi à analyser les coûts de la proposition faite par la ville en avril 2010 en seulement 48 heures avant de la rejeter du revers de la main », a-t-il renchéri.

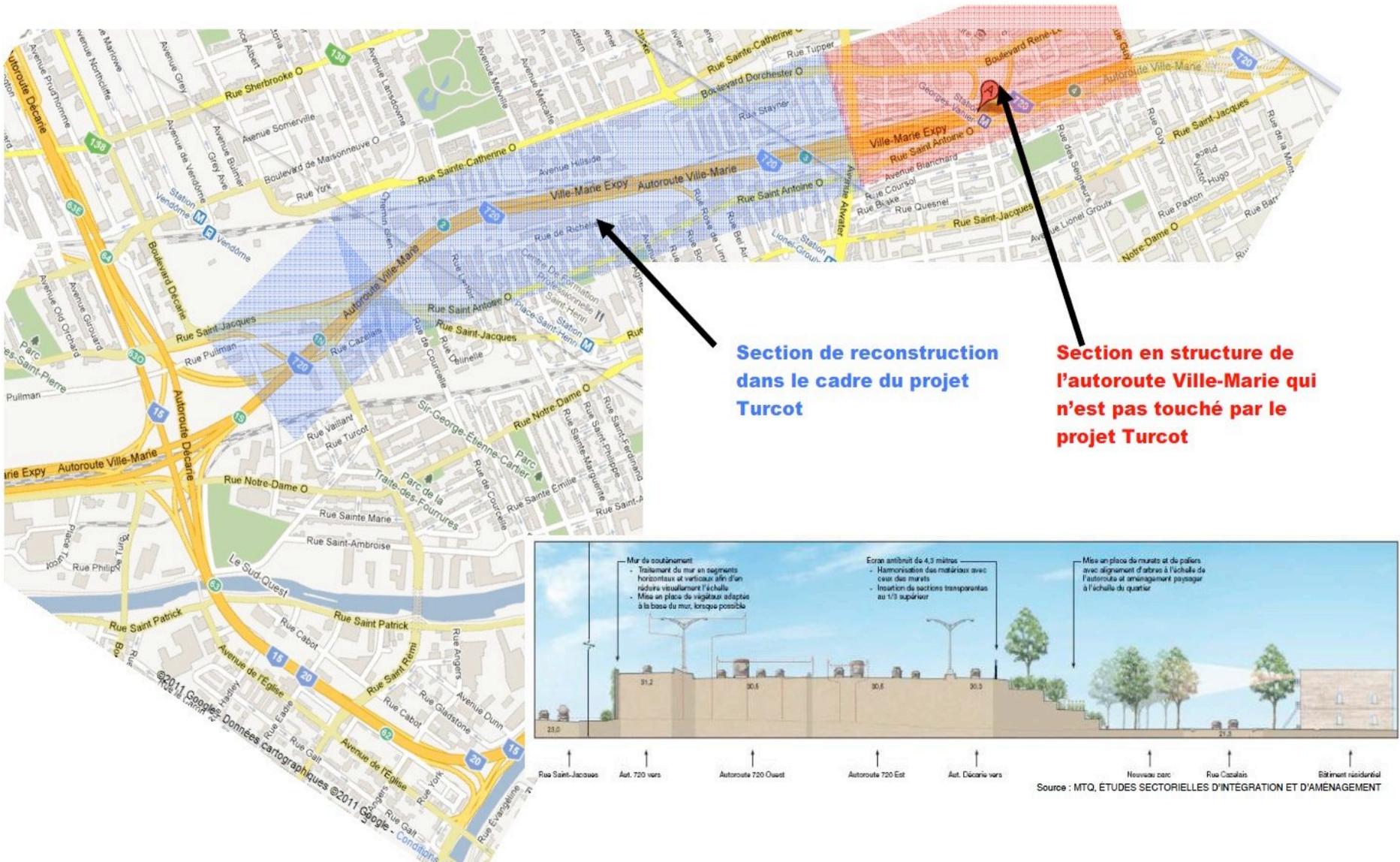
De plus, aucun processus de négociation formel n'a encore été mis en place avec l'arrondissement du Sud-Ouest et la population, et ce, plus de quatre mois après l'annonce du projet. « Nous nous inquiétons des intentions réelles du MTQ de bonifier le projet et d'y inclure certaines recommandations de Montréal. Nous espérons voir le début de la bonne foi du Ministre à réaliser un meilleur projet moins coûteux », a conclu le maire de l'arrondissement.

# Projet MTQ 2007

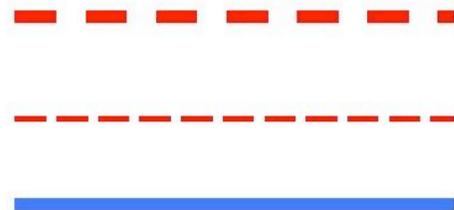
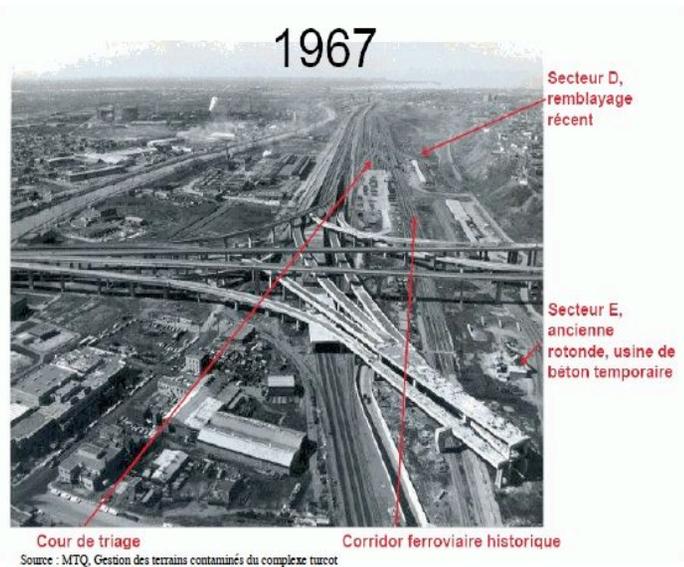
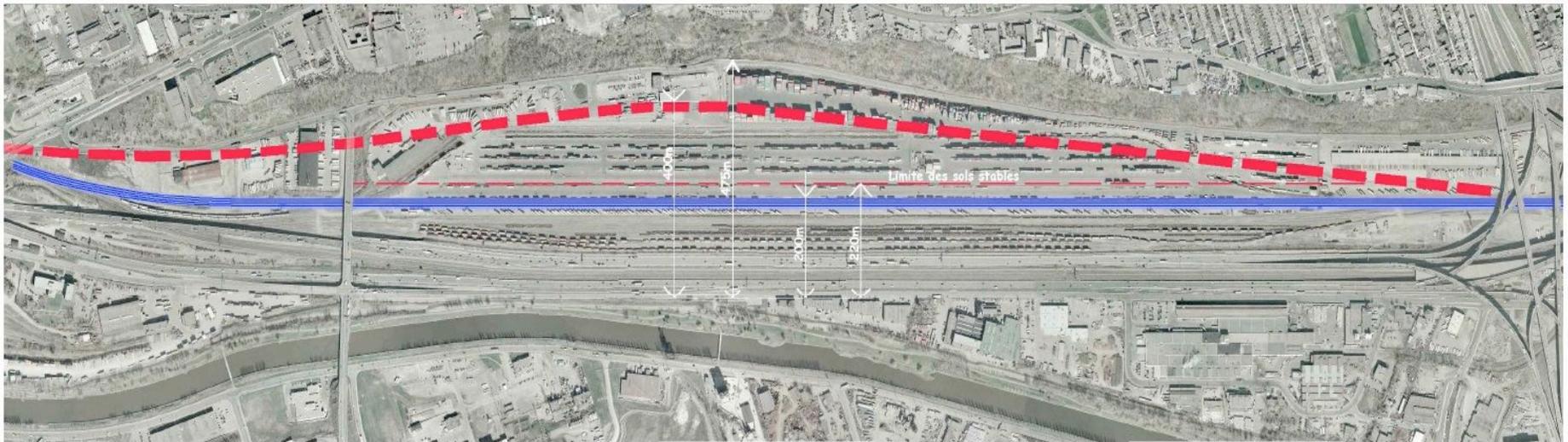


Communiqué Presse Vision Montréal Avril 2011 (2 de 5)

# Projet Turcot : autoroute Ville-Marie



# Cour Turcot : déplacement des voies ferrées

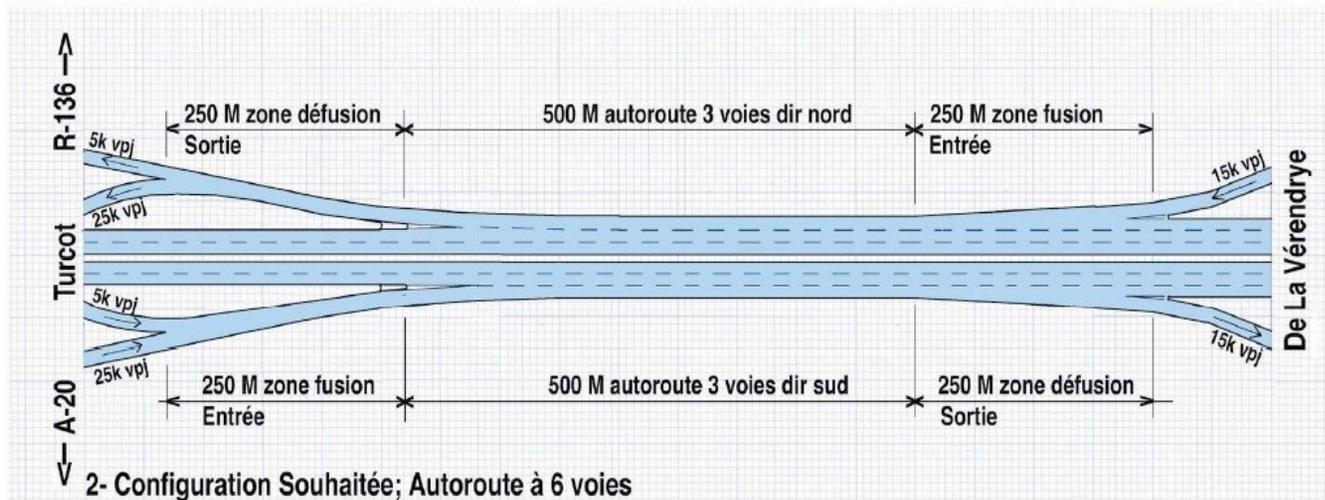
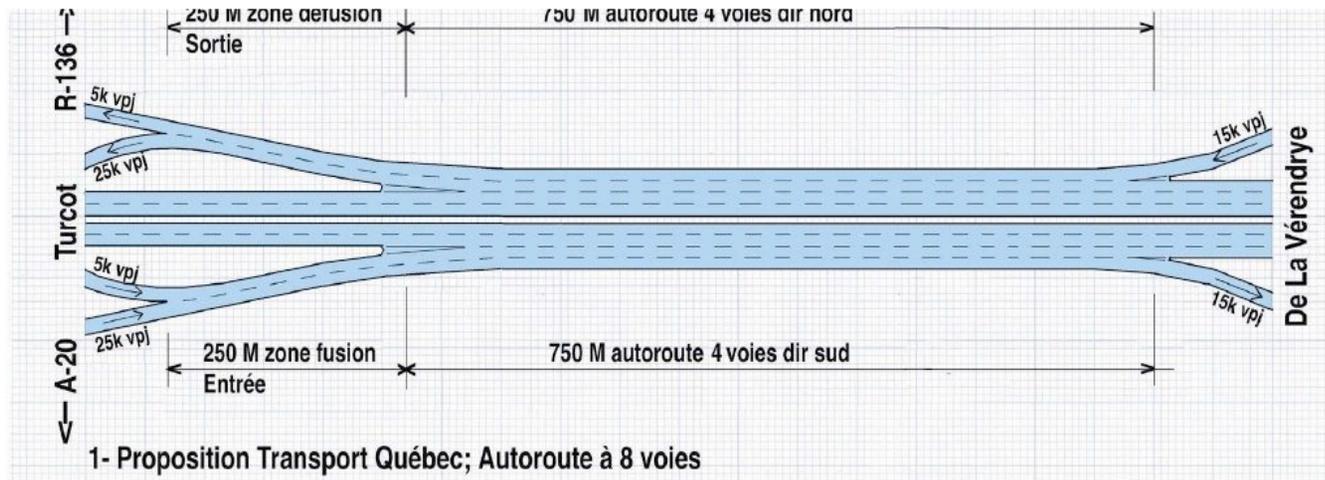


Tracé MTQ

Limite des sols stables

Trajet proposé (ancien tracé du Grand-Trunk)

# Projet Turcot : secteur de La Vérendrye



Autoroute A-15 Côte Saint Paul entre Turcot et De La Vérendrye

Pierre Brisson, architecte  
COOPÉRIE EN ARCHITECTURE URBAINNE  
(CAU)  
Transport, Développement,  
Intégration, Santé et Qualité de Vie  
4994 Boulevard 7011, St. J. 3901  
Tél. (514) 354-1111, (416) 491-1111  
www.pierrebrisson.ca  
www.pierrebrisson.com

