



CONVERSION VILLE-MARIE

au profit d'un service rapide
de transport Pan-Montréalais sur rails :
S.L.R ou métro express



Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

octobre 2010
(rév.2015)

résumé imprimé d'une présentation web interactive en ligne à l'adresse suivante :

http://zovile.com/projets/T375PP/images/images_villemarie/CoupesVilleMarie.html





Table des matières

| | | |
|------|---|----|
| I. | Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM) | 3 |
| II. | Préambule : | |
| | Montréal à la croisée des chemins | 4 |
| | Le quartier des gares et le projet de conversion de l'autoroute Ville-Marie | 5 |
| 1 - | Page d'ouverture | 6 |
| 2 - | Aide à la navigation & projets annexes | 7 |
| 3 - | Argumentation | 8 |
| 4 - | Tracé proposé pour le SLR Vaudreuil Pointes-Aux-Trembles | 9 |
| 5 - | Volume du trafic à la hauteur de l'échangeur Turcot | 10 |
| 6 - | Vue aérienne "Proposition" : Turcot | 11 |
| 7 - | Vue aérienne "Proposition" : de Courcelle | 12 |
| 8 - | Coupe 1-1 : Côte Glen / de Courcelle | 13 |
| 9 - | Coupe 2-2 : rue Lacasse | 14 |
| 10 - | Coupe 3-3 : rue Green | 15 |
| 11 - | Coupe 4-4 : rue Atwater | 16 |
| 12 - | Vue aérienne "Proposition" : rue Guy | 17 |
| 13 - | Coupe 5-5 : Tunnel Ville-Marie, rue Peel | 18 |
| 14 - | Vue aérienne "Proposition" : sortie rue Saint-Urbain | 19 |
| 15 - | Coupe 6-6 : rue Sainte-Élisabeth | 20 |
| 16 - | Vue aérienne "Proposition" : secteur Panet | 21 |
| 17 - | Vue aérienne "Proposition" : "Front de mer" | 22 |
| 18 - | Coupe 7-7 : rue Fullum | 23 |
| 20 - | Liens internet | 24 |
| 21 - | Annexes : Les grands travaux d'infrastructure dans la région métropolitaine | 25 |



Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

Le **GRUHM** est un organisme à but non lucratif (OBNL) fondé à Montréal en août 2000 sur l'initiative de Pierre Brisset, architecte qui assure la direction de l'organisme.

Les dernières années d'activités du GRUHM ont été intenses et ont démontré l'implication et le rôle essentiel de l'organisme dans les processus de développement urbain montréalais.

Après dix années d'activités la mission du GRUHM peut se résumer en quatre types d'interventions :

- **Analyser** un projet d'infrastructure, un site problématique, une proposition d'aménagement.
 - **Communiquer** les résultats des analyses, les recherches ou les propositions pour les sujets abordés.
 - **Coordonner** la production d'alternatives en phase avec les aspirations citoyennes et les principes du développement durable.
 - **Proposer** des solutions adaptées à la réalité sociale et économique des quartiers autant qu'aux enjeux climatiques et environnementaux.
-
- Face aux enjeux cruciaux pour le développement de la région montréalaise, l'expertise du GRUHM est un atout de taille dans le débat sur les grands projets d'aménagement urbain.
 - Il représente aussi la ressource principale pour les groupes de citoyens au prise avec des problèmes d'aménagement urbain qui les laissent trop souvent démunis devant la diversité des contraintes et la complexité du processus de conception et la prise de décision.
 - L'objectif est de continuer à mener à bien, en toute indépendance, la mission du GRUHM.



Consultation publique OCPM : PPU Quartier des gares Préambule

En 2009 le GRUHM concentre ses réflexions et analyses sur le projet Turcot. Pierre Brisset dépose un volumineux dossier au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. L'organisme à but non lucratif, en étroite collaboration avec la société civile, participe activement à la conception d'une alternative au projet de Transport Québec pour l'échangeur Turcot.

Au cour de l'été 2010, le GRUHM publie le projet de conversion de l'autoroute Ville-Marie. Un manifeste de transfert modal appliqué à la grande région montréalaise ayant pour objectif une réduction significative du volume de 'naveteurs auto-solo' qui engorgent quotidiennement le réseau autoroutier métropolitain.

L'approche de Pierre Brisset mise sur une requalification de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie qui consiste à attribuer la moitié des voies au transport collectif électrifié de type système léger sur rail (SLR) et/ou tramway selon les quartiers.

Cette emprise permet à moindre frais de mettre en place un nouvel axe de transport qui traverse le centre-ville et se raccorde au réseau ferré existant à l'est comme à l'ouest.

Cette particularité est unique à Montréal et mérite d'être exploitée. Elle n'est pas sans rappeler le cas de la ville de Berlin qui a utilisée l'emprise du mur pour installer des voies ferrées qui traversent la ville d'un bord à l'autre.

Cette colonne vertébrale du transport en commun reliera Vaudreuil-Dorion à Pointes aux Trembles via le centre-ville de Montréal. Trois gares intermodales assurent des correspondances avec le réseau autobus-métro existant ainsi qu'avec le réseau de tramway à venir. L'autoroute Ville-Marie est reléguée au status de voie express urbaine à l'intention de l'industrie du camionnage et des livraisons intra-urbaines.

Une station du SLR pan-montréalais pourrait être aménagée sous la rue Saint-Jacques à proximité de l'intersection avec la rue Peel. Un nouveau tunnel peut rejoindre le réseau souterrain-montréalais existant et assurer un lien de correspondance avec les gares Lucien-L'Allier et Bonaventure ainsi que le réseau bus-métro.

Dans le quartier des gares, ce site possède une position stratégique pour créer un pôle de transport unique en Amérique du Nord. Il pourrait également redonner à la gare Windsor son titre et sa fonction originale.

Avant de valider une augmentation de la densité pour le quartier, il nous apparaît prioritaire de s'attarder à la structure du transport en commun montréalais et de doter la métropole d'un réseau à la mesure de ses besoins. Depuis la publication du projet de conversion de Ville-Marie plus 100 000 nouveaux véhicules ont été immatriculés sur le territoire montréalais, alors que l'offre de service du transport en commun n'a lui que très peu progressé.

Pierre Brisset directeur GRUHM
Pierre Zovilé Chargé de projet

MONTRÉAL à la CROISÉE des CHEMINS



INTEGRATION AUX STRUCTURES EXISTANTES

Montreal à la CROISÉE des CHEMINS

TURCOT2012 GRUHM : Un grand pas pour la ville !

Le réseau montréalais d'autoroutes a été planifié et construit à la fin des années 50. Il a été conçu pour faciliter le déplacement des autos et des camions. Les principes guidant la construction de ces infrastructures ont été influencés par le programme américain d'autoroutes "Interstate" établi en 1956 par le président Dwight D. Eisenhower. Le béton était le matériau par excellence utilisé sur l'ensemble du réseau montréalais bien que la ville soit assujettie à des conditions hivernales extrêmes ainsi qu'à des méthodes de déneigement qui utilisent le sel de déglacage en abondance. Aujourd'hui, à peine quelques décennies après leur mise en service, la plupart de ces structures énormes, surélevées et agressivement imposantes, ont atteint prématurément la fin de leur vie utile.

Alors que l'urgence de reconstruire ces infrastructures s'approche rapidement, l'opportunité de concevoir un projet adapté aux conditions de mobilité du vingt-et-unième siècle se présente.

Réactivant le débat des routes à Montréal, le GRUHM, un groupe d'architectes, d'urbanistes et de citoyens préoccupés ainsi que des chercheurs universitaires, ont développé un projet de ville humanisée tentant de réparer les erreurs du passé et de planifier l'avenir.

La clé de cette proposition est de mettre en sous-sol les autoroutes nationales et d'y intégrer des corridors de transit dédiés à un nouveau système léger sur rails (S.L.R.) sur les emprises existantes.

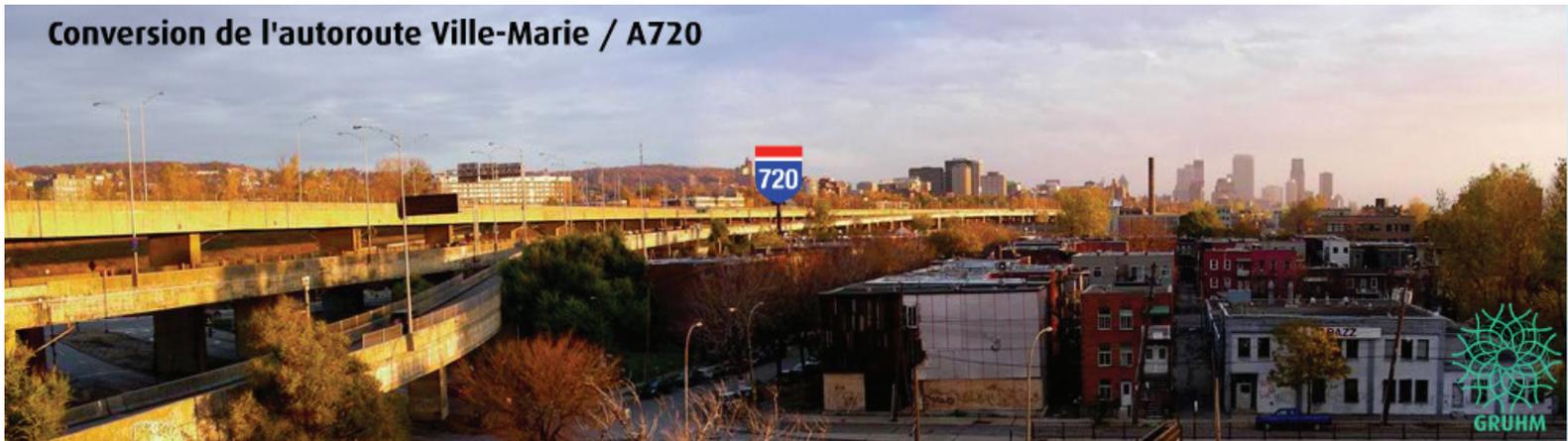
De plus, un réseau de transport actif complémentaire est intégré au schéma. Ce dernier relie les services de proximité des collectivités et restructure le tissu urbain à l'échelle locale.

Le résultat est une infrastructure qui réduit de manière significative la consommation d'énergie et prépare le chemin vers un type de mobilité urbaine qui répondra adéquatement aux enjeux du siècle en cours. D'ailleurs, plusieurs métropoles ont déjà reconnu la nécessité de transformer leur système de transport congestionné en remplaçant les infrastructures obsolètes par un réseau multimodal intégré de boulevards urbains et de corridors de transport collectif humanisés.

En réduisant l'impact global des infrastructures de l'avenir, le projet souligne habilement et avec détermination les efforts requis pour mettre en place des solutions de transport et de déplacement durables pour le vingt-et-unième siècle.

Pierre Brisset, architecte
et directeur du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM)

Conversion de l'autoroute Ville-Marie / A720



*You never change things by fighting the existing reality.
To change something, build a new model
that makes the existing model obsolete.*

Buckminster Fuller

Réduction de 40% de la circulation des véhicules automobiles personnels (-100M vpj),
Réduction des gaz à effet de serre, de la pollution sonore et des accidents

Implantation de lignes de transport en commun sur rails dans l'emprise de l'autoroute,
Mobilité durable via le transport collectif et diminution de la dépendance à l'automobile

Aménagement de stations intermodales,
Intégration des transports en commun en un réseau rapide et confortable

Maintient du volume de camionnage à son niveau actuel,
Maintient de l'activité économique essentielle, réduction des périodes de congestion

Ouverture sur le fleuve.
Mise en valeur du territoire, espaces de loisirs propices à l'activité physique





Aide à la navigation (page 1)

photos aériennes Carte interactive : coupes

"Front de mer" Coupe 6-6

Pictogrammes = tracés des réseaux, gares et stations intermodales

Annexes

| | | | | | |
|-------------------------|--|--|---|--------------------------------------|---|
| <p>Tracé SLR</p> | <p>Volume du trafic dans l'échangeur Turcot</p> | <p>Origines-Destinations TURCOT (MTQ)</p> | <p>Transfert modal & réduction de la circulation</p> | <p>Cartographie Sud-Ouest</p> | <p>Documentation photos</p> <p>rue Green & A720</p> <p>rue de Courcelle & A720</p> |
|-------------------------|--|--|---|--------------------------------------|---|

Liens vers les autres projets

| | | | |
|---|--|---------------------------|---------------------------------------|
| <p>Réseau de transport actif Saint-Henri</p> | <p>Piste Cyclable Station Vendôme</p> | <p>Turcot 375+</p> | <p>Analyse Turcot MTQ-2010</p> |
|---|--|---------------------------|---------------------------------------|



Argumentation pour la conversion de l'autoroute Ville Marie

1. Efficacité (Inefficacité !)

Dans le contexte actuel, une mobilité plus efficace implique une diminution des temps de déplacements notamment en direction du centre-ville. La simple reconstruction d'infrastructures routières conçues il y a plus de cinquante ans, n'améliorera en rien la mobilité des montréalais ou des marchandises : malgré l'ampleur des coûts impliqués.

Pour les déplacements dans les quartiers centraux, la combinaison Train-SLR-Tramway proposée serait beaucoup plus efficace que le simple maintien des 8 voies de circulation automobile sur Ville-Marie.

2. Capacité et temps de déplacement

L'amélioration de la mobilité dans un milieu urbain comme Montréal, comme dans les autres villes de superficie et densité comparable, passe par :

- une réduction de la capacité routière
- une réduction du nombre de voies dédiées à la circulation automobile vers le centre-ville
- la substitution par des voies dédiées exclusivement au transport collectif.

L'infrastructure existante (ex. tunnel passant sous le centre-ville) offre une opportunité unique de conversion efficace vers des transports collectifs qui sont aujourd'hui nécessaires.

3. Calendrier et priorités

La construction en priorité des transports collectifs à haute capacité requis et digne du XXI^e siècle permettra d'atténuer les impacts de la réfection des infrastructures dédiées à la circulation automobile, et permettra même dans certains cas d'éviter de reconstruire à grand frais des infrastructures routières dont l'efficacité et la durée de vie sont très limitées.

Le tronçon autoroutier liant le complexe Turcot au centre-ville ne fait pas partie de l'autoroute transcanadienne et n'est qu'un embranchement permettant aux véhicules d'inonder le centre-ville. En 2010, cet embranchement à 8 voies ne devrait pas être maintenu et reconstruit.

4. Coûts

Comment peut-on justifier des investissements de MM\$ dans des projets qui n'amélioreront pas la mobilité ni les temps de déplacements ? Pire, comment peut-on dépenser autant sans tenir compte des meilleures pratiques développées ailleurs ?

Et sans tenir compte des impacts sanitaires et environnementaux qui sont aujourd'hui mieux connus qu'il y a cinquante ans.

5. Impacts environnementaux et sanitaires.

Seule une réduction importante des volumes de circulation automobile pourrait contribuer à réduire les impacts sanitaires et environnementaux liés au système de transport, via la pollution de l'air, l'inactivité physique, les collisions routières, etc.

Au contraire, la reconstruction des infrastructures actuelles maintiendra ou accroîtra ces impacts.



CONVERSION VILLE-MARIE



S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

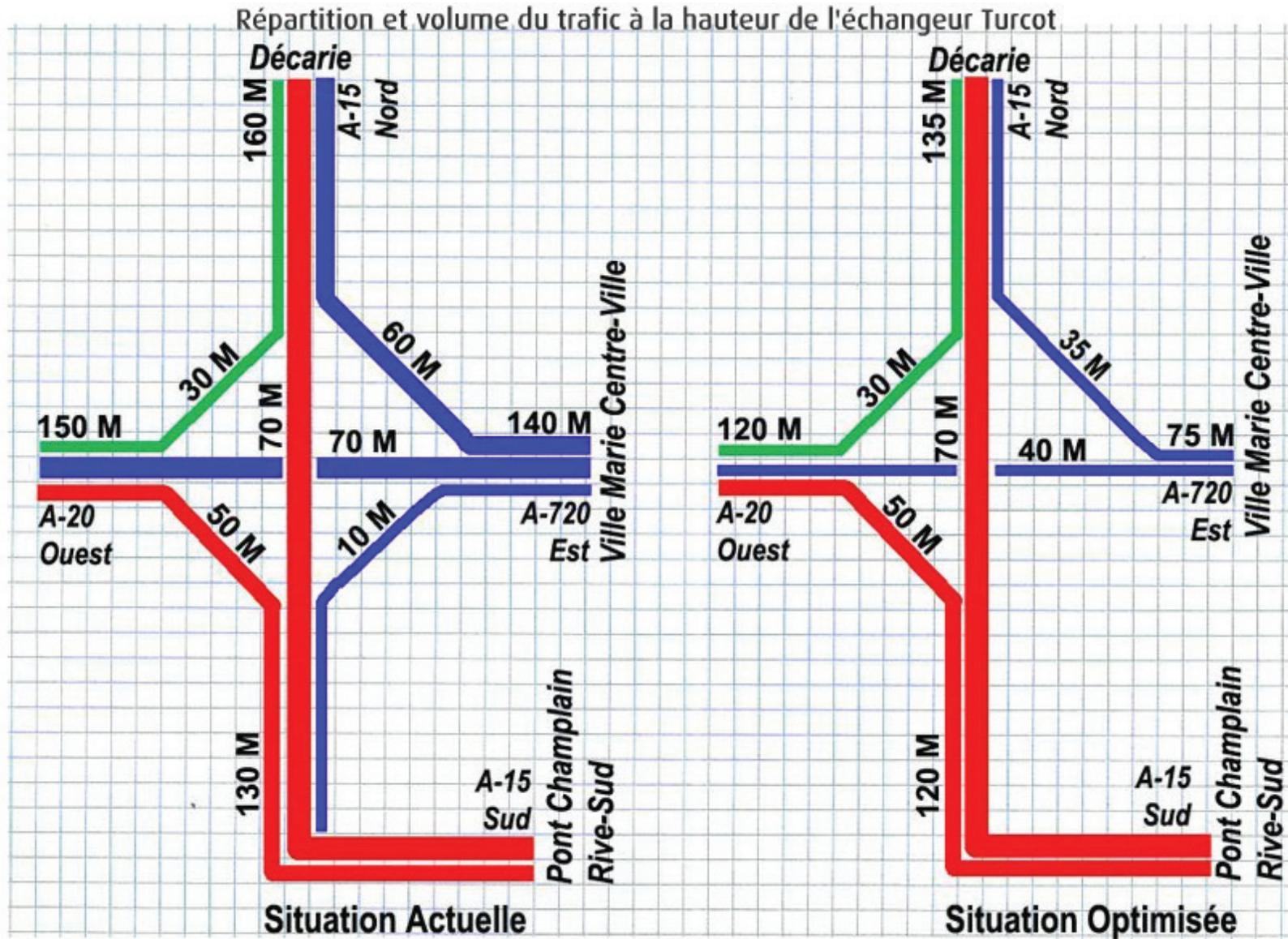
TRACÉ du SLR

Intégration du SLR au réseau des trains de banlieue existant
(S.L.R. ou Métro-express Vaudreuil / Pointe-Aux-Trembles = **SLR Est-Ouest**)





TRAFIC @ TURCOT



Circuits de Circulation Échangeur Turcot

- █ Transit
- █ Transit
- █ Navetteurs

Pierre Brisset, Architecte
GROUPE DE SOCIÉTÉS BRISSET
(GRS)
Transport, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
444 Boulevard, St-Léon, St-Léon
Tel: (514) 999-5154, Cell: (514) 668-1781
Courriel: pbrisset@brisset.com
Web: brisset.com





CONVERSION VILLE-MARIE

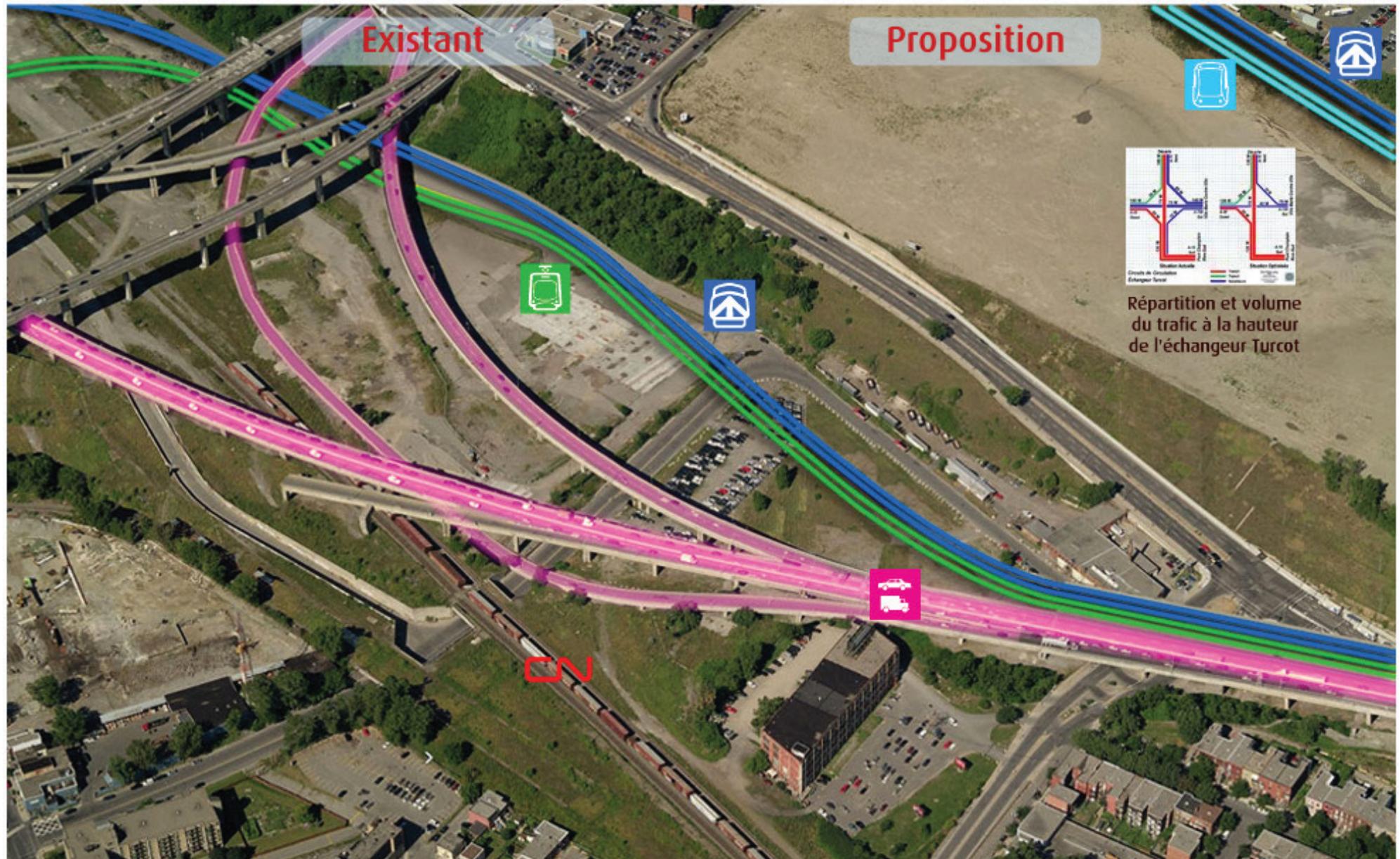


S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

TURCOT

Élimination de l'étage supérieur de l'autoroute Ville-Marie et conversion de l'emprise au profit de lignes de transport en commun sur rails





CONVERSION VILLE-MARIE



S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

de COURCELLE

Configuration proposée : Remplacement de l'étage supérieur de l'autoroute Ville-Marie par :
une ligne de **trains de banlieue**, le **S.L.R.** et le **tramway** Est-Ouest





CONVERSION VILLE-MARIE

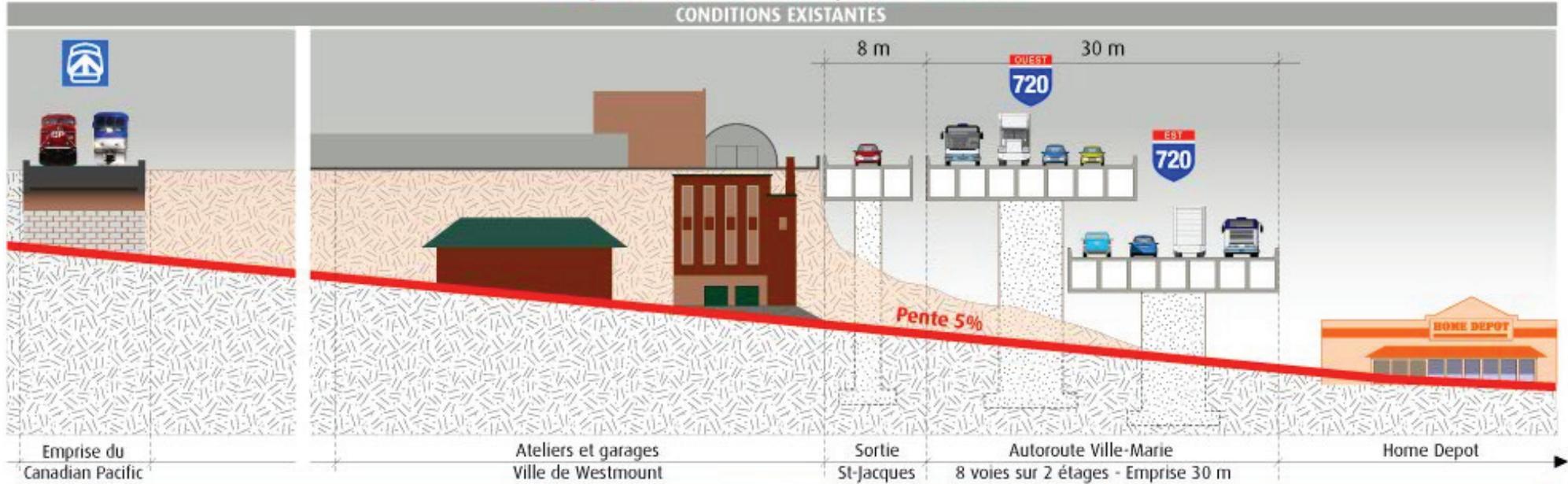


S.L.R Pan-Montréalais
Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

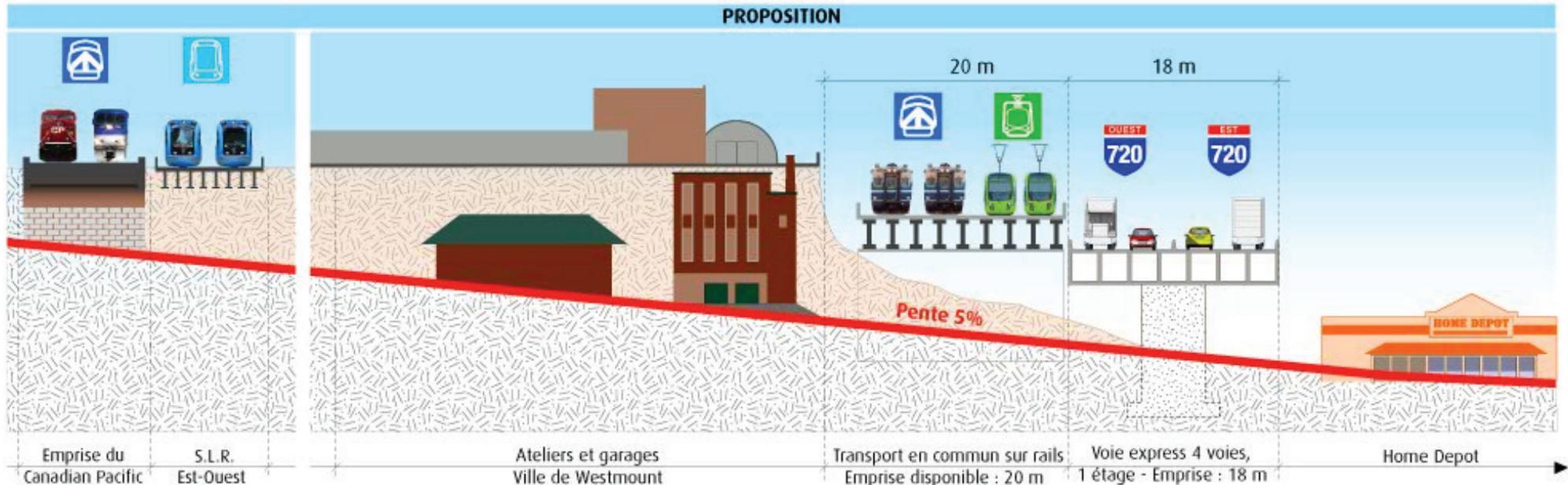
de COURCELLE

Coupe 1-1 : Côte Glen / de Courcelle

CONDITIONS EXISTANTES



PROPOSITION



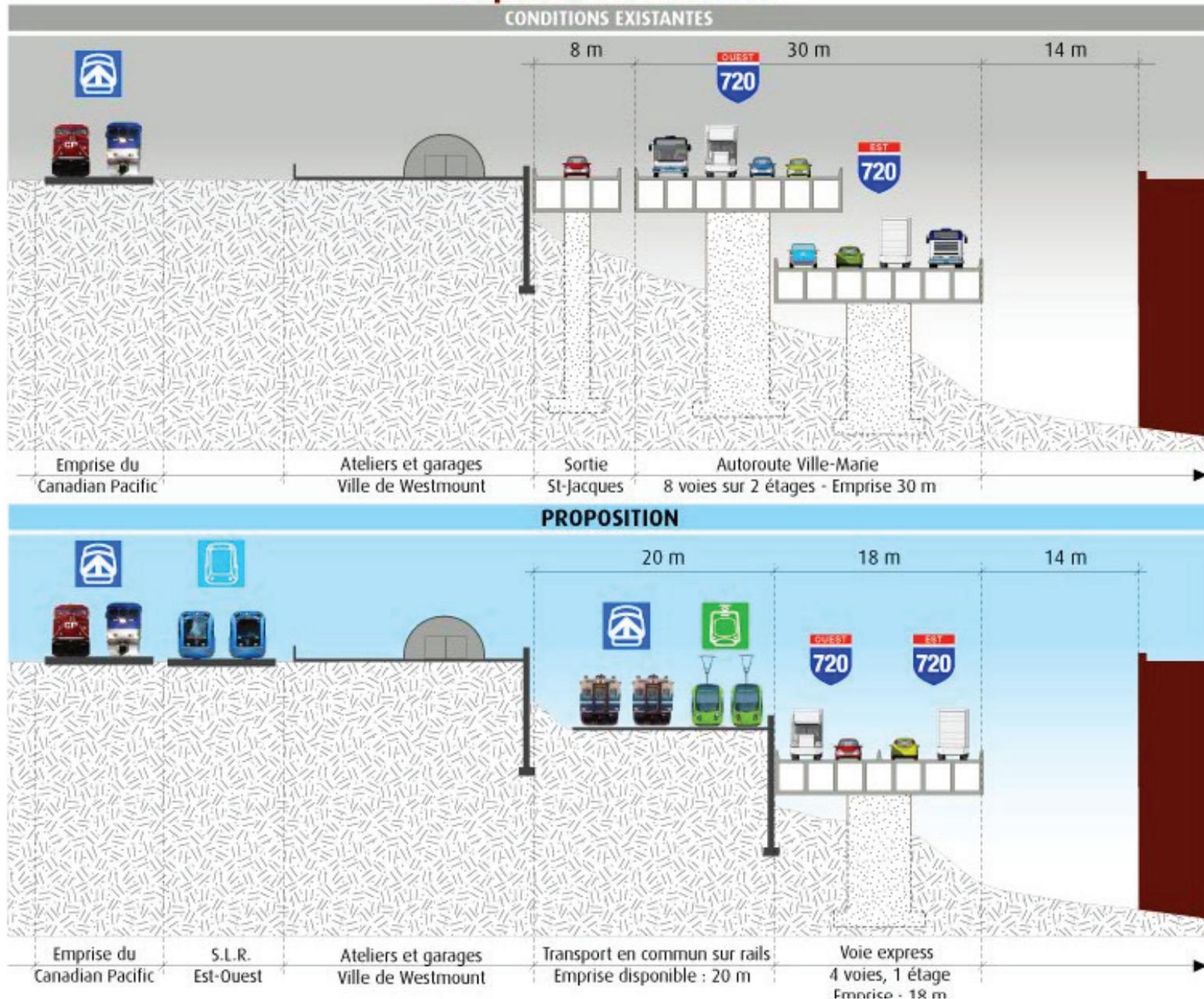


CONVERSION VILLE-MARIE

>>> >>>
 S.L.R Pan-Montréalais
 Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

rue LACASSE

Coupe 2-2 : Rue Lacasse





CONVERSION VILLE-MARIE

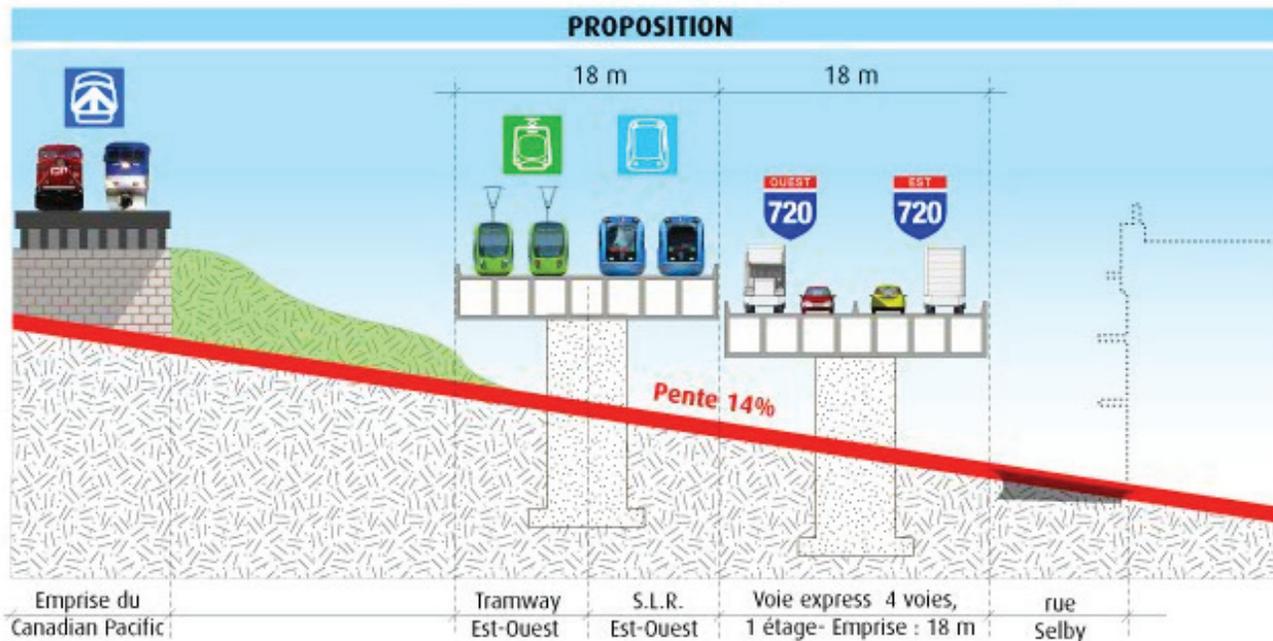
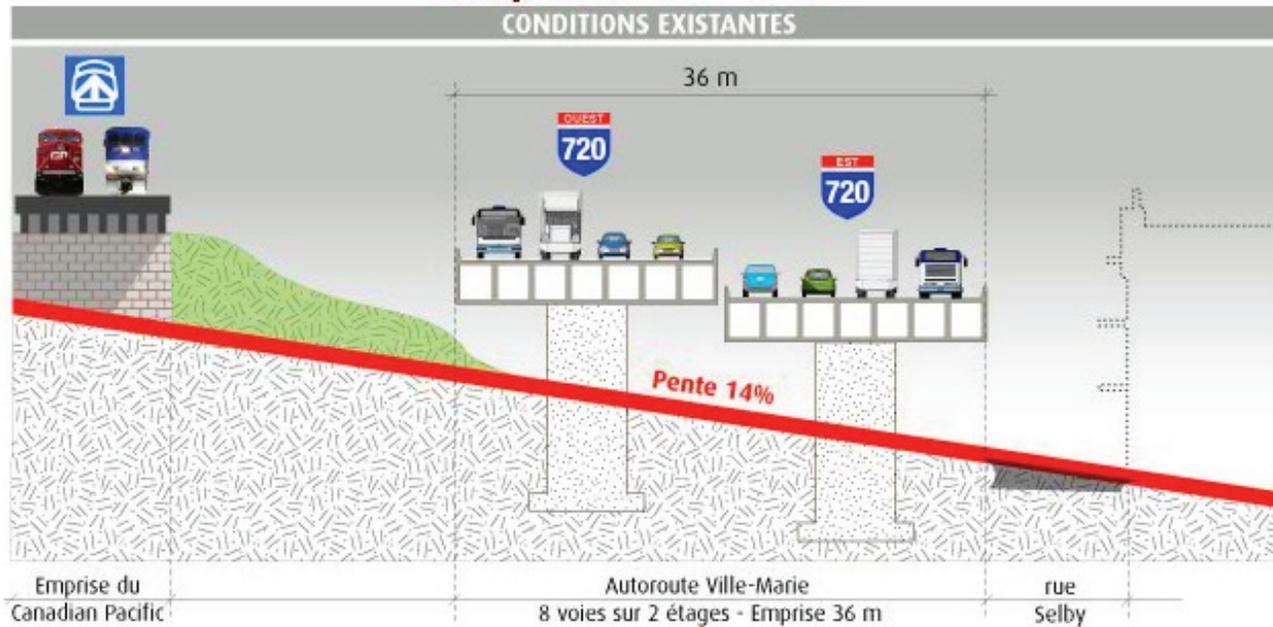


S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

rue GREEN

Coupe 3-3 : rue Green





CONVERSION VILLE-MARIE

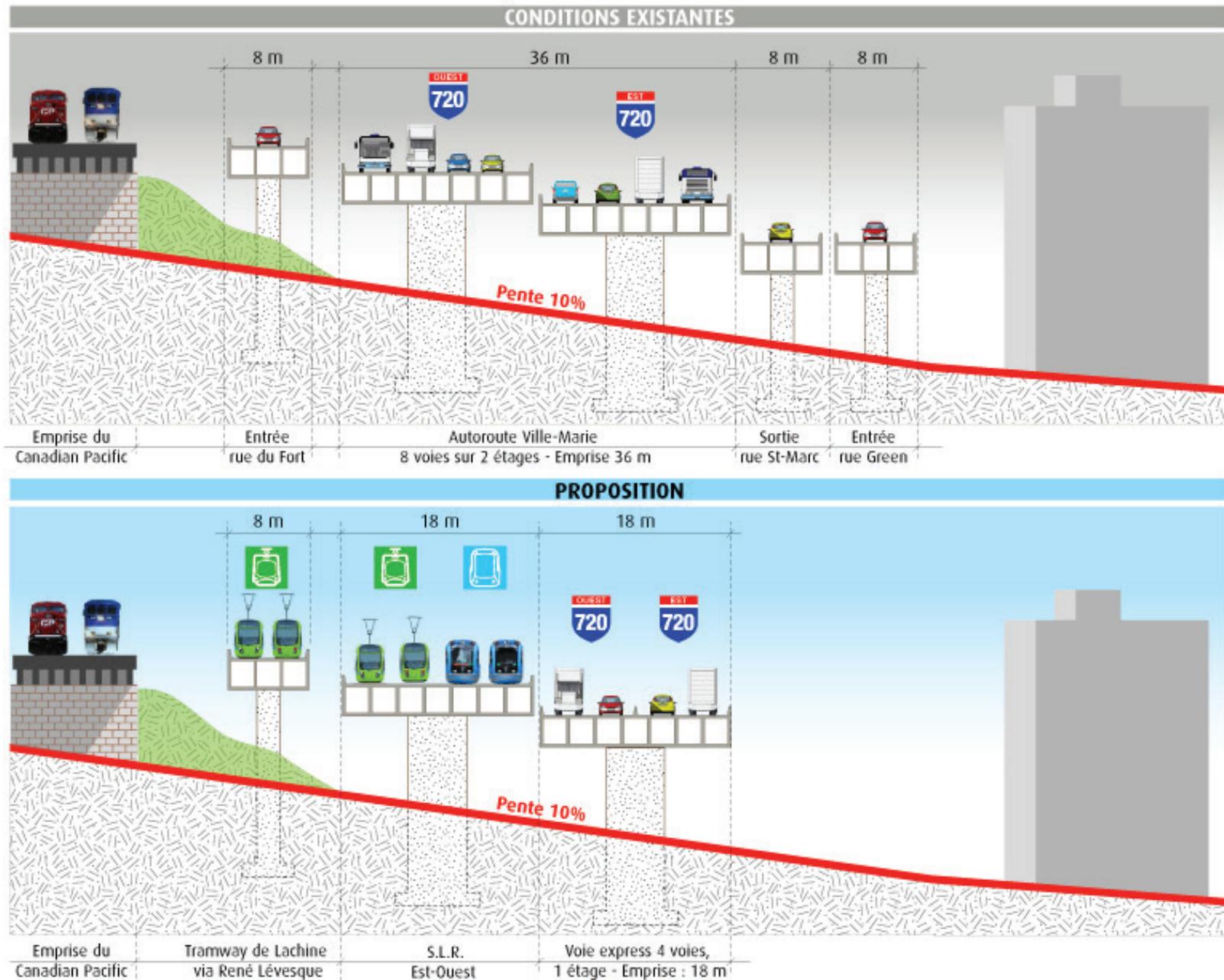


S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

rue ATWATER

Coupe 4-4 : rue Atwater





CONVERSION VILLE-MARIE

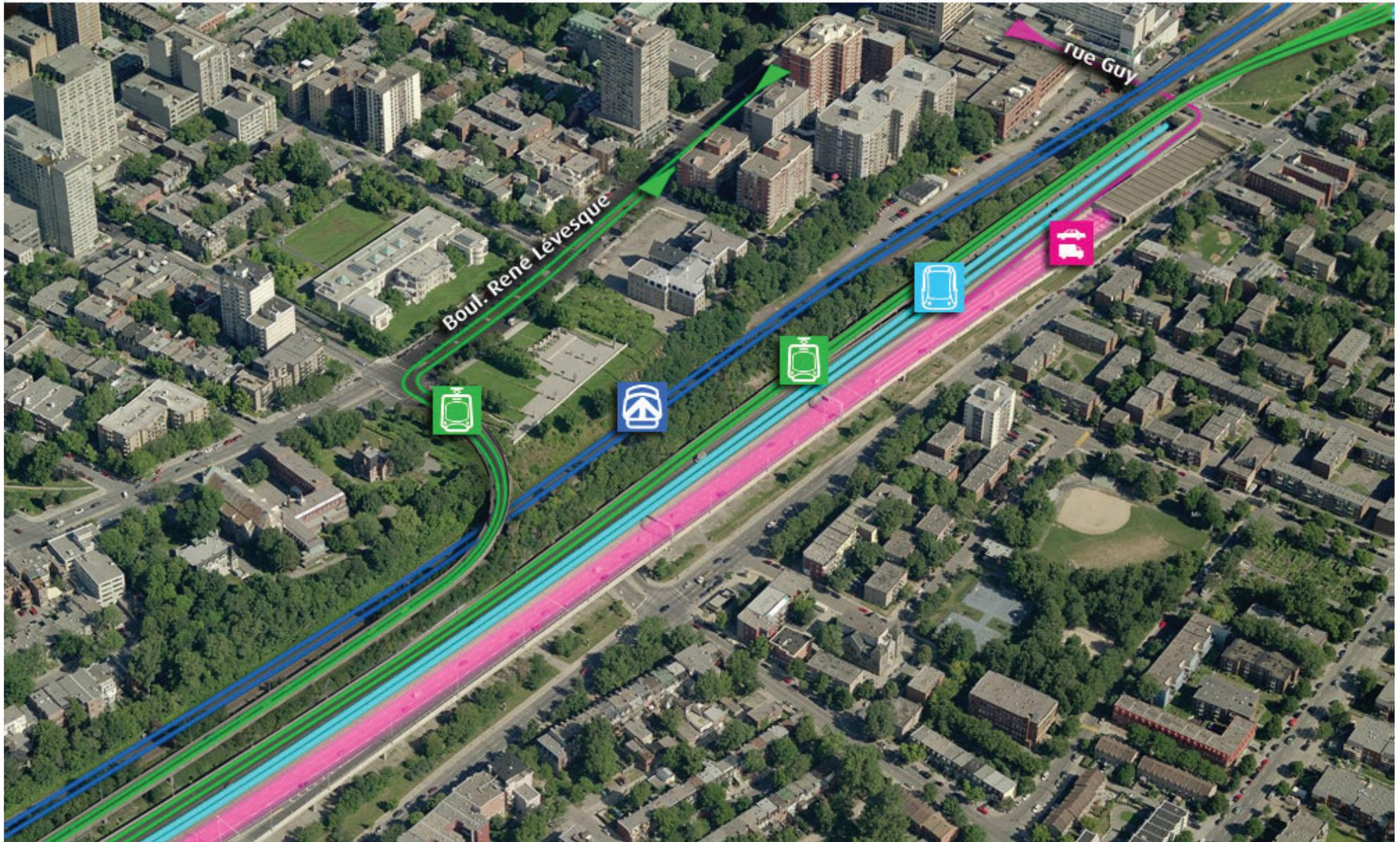


S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

rue GUY

Remplacement de l'étage supérieur de l'autoroute Ville-Marie par :
deux lignes de **tramway** et le **S.L.R. Est-Ouest**





CONVERSION VILLE-MARIE

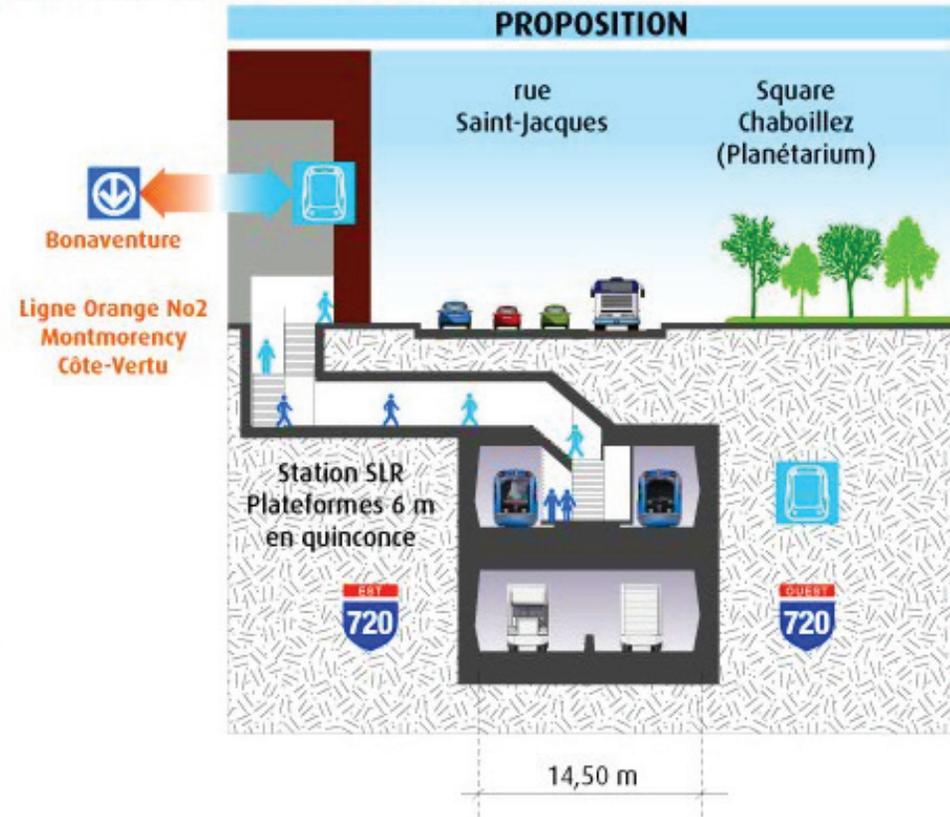
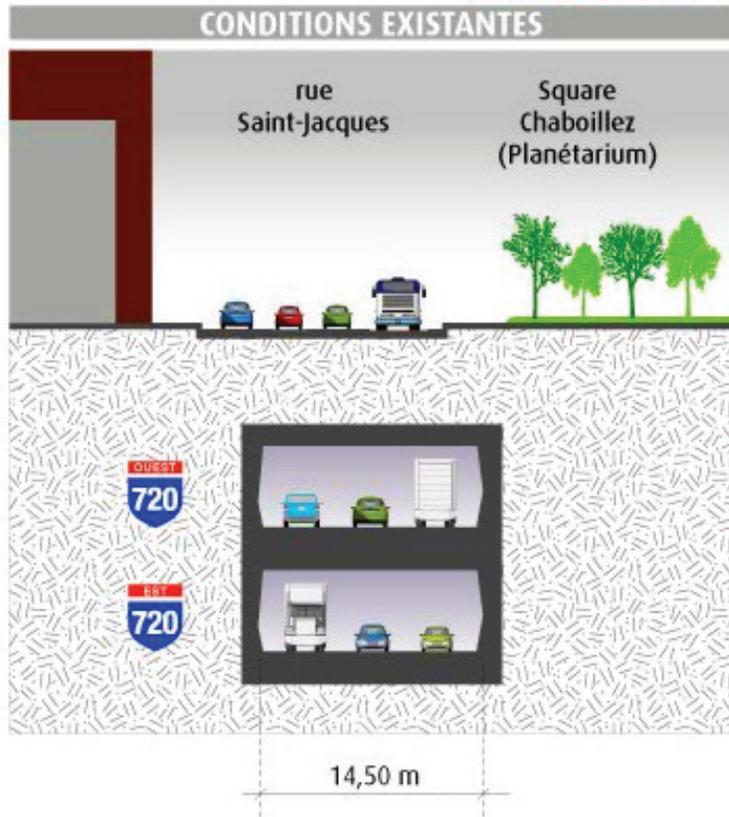


S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

rue PEEL

Coupe 5-5 : Tunnel Ville-Marie - Rue Peel





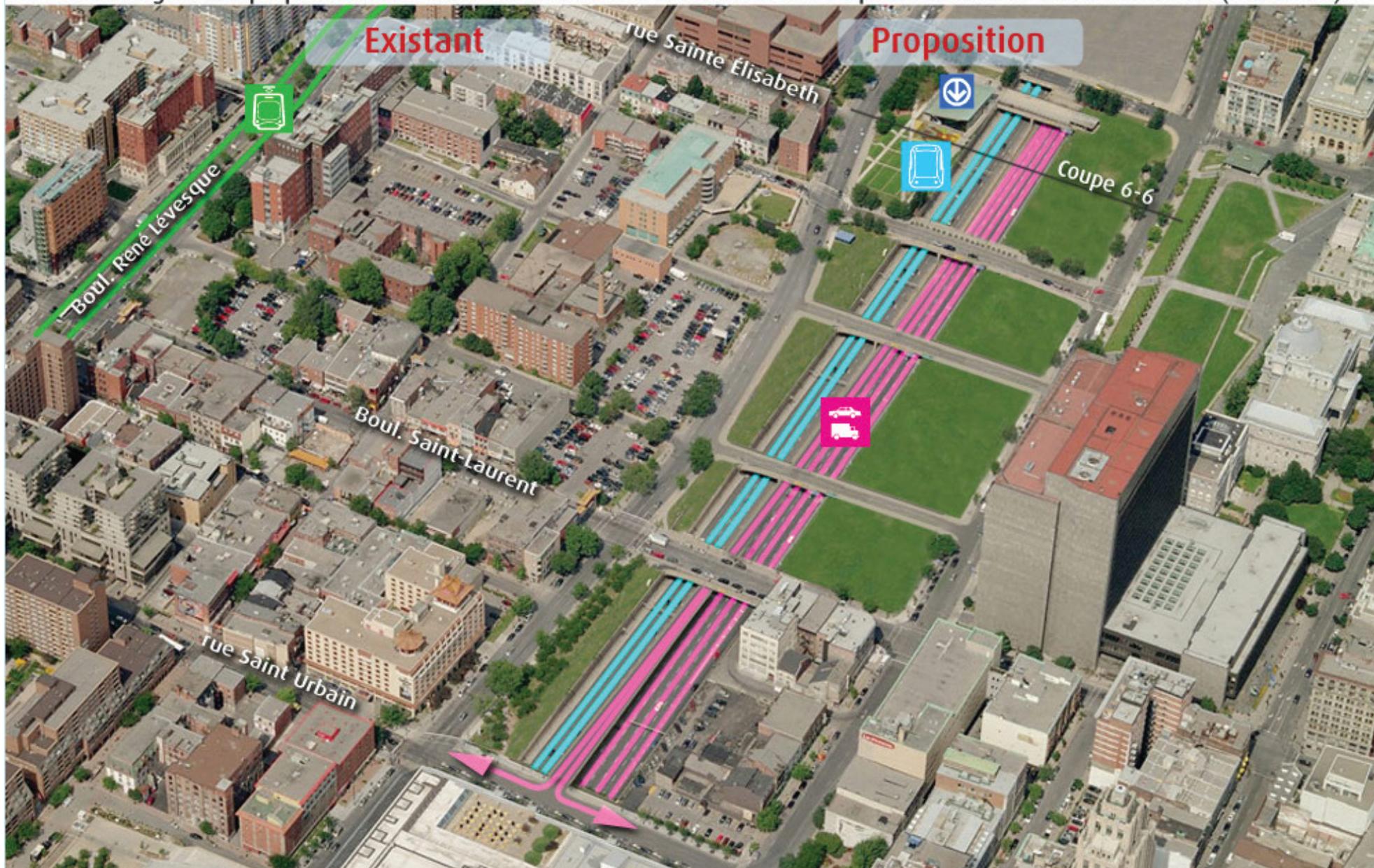
CONVERSION VILLE-MARIE



S.L.R Pan-Montréalais
Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

rue SAINT-URBAIN

Configuration proposée : Sortie Saint-Urbain vers le centre-ville en remplacement de la sortie Université (Mansfield)





CONVERSION VILLE-MARIE

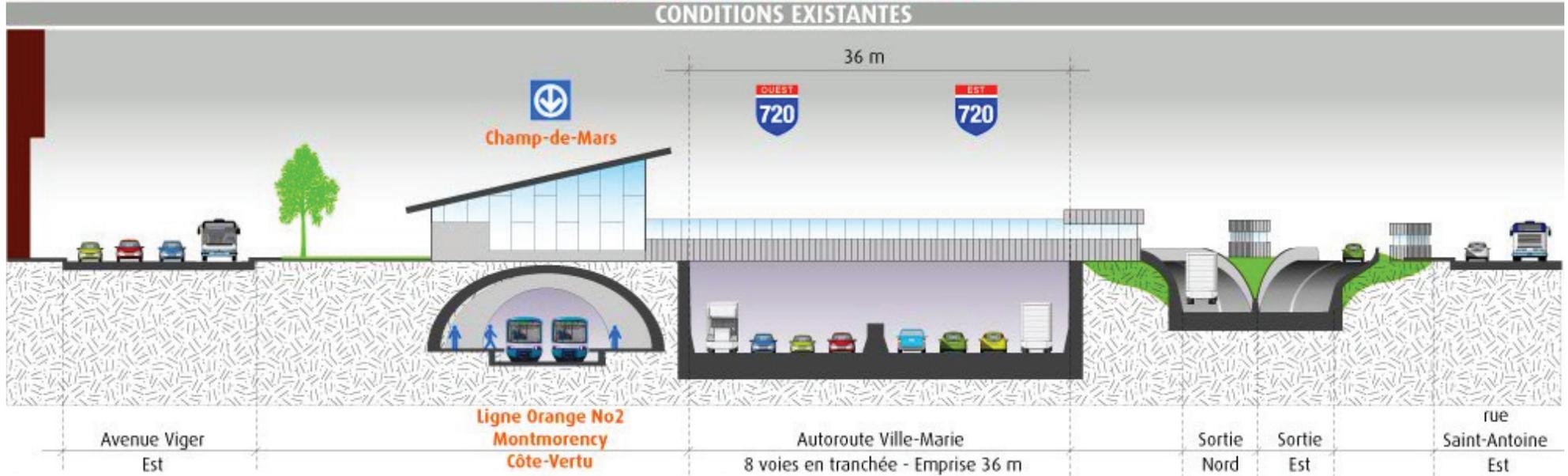


S.L.R Pan-Montréalais
Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

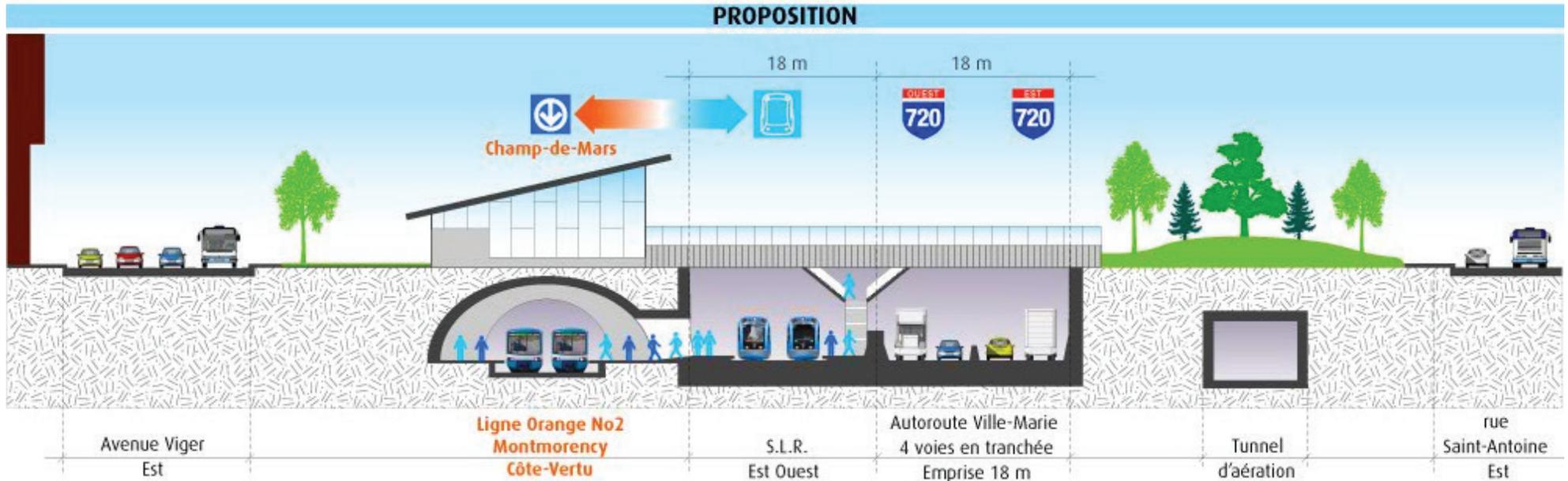
rue SAINTE-ÉLISABETH

Coupe 6-6 : rue Sainte-Élisabeth

CONDITIONS EXISTANTES



PROPOSITION





CONVERSION VILLE-MARIE

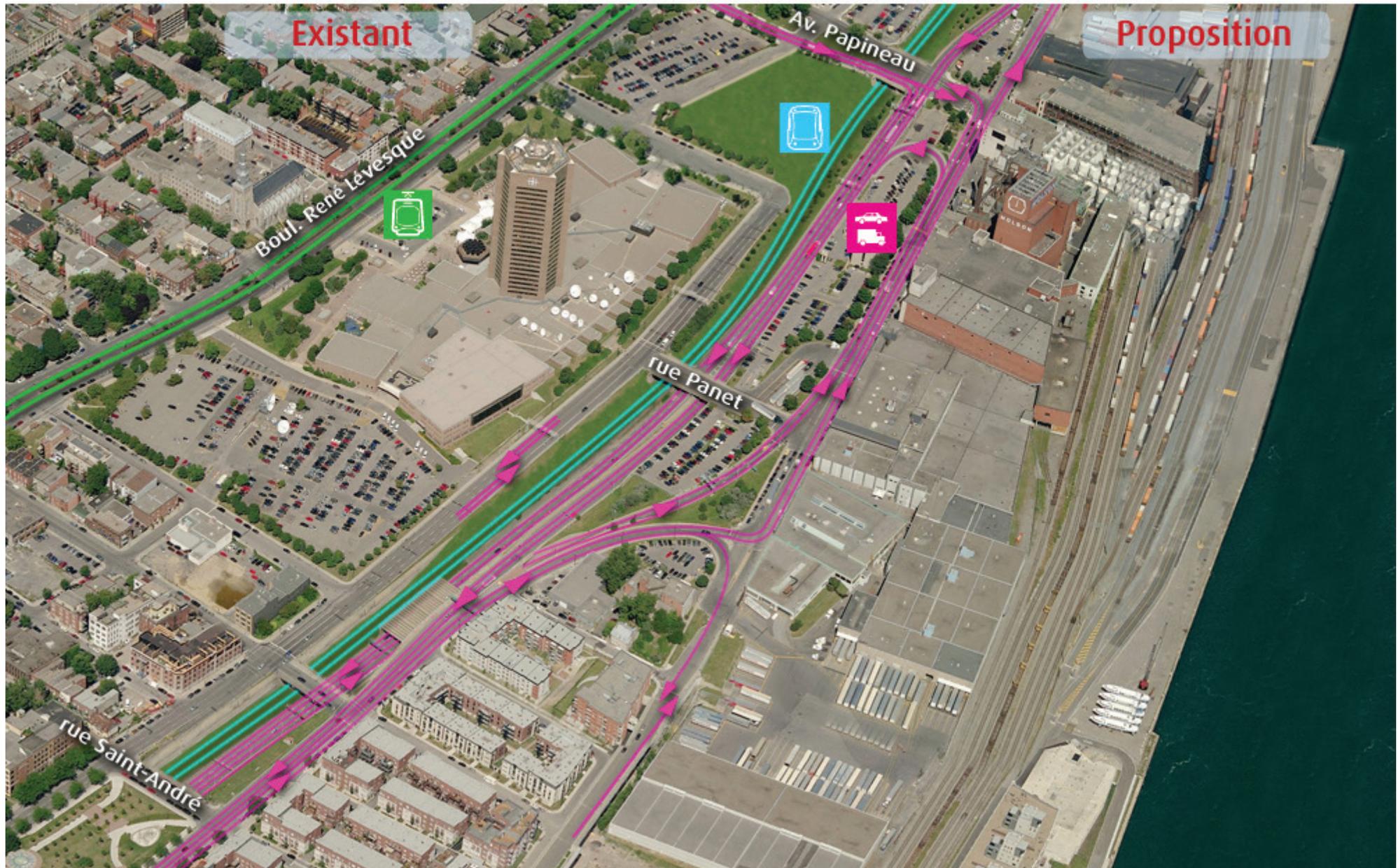


S.L.R Pan-Montréalais

Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

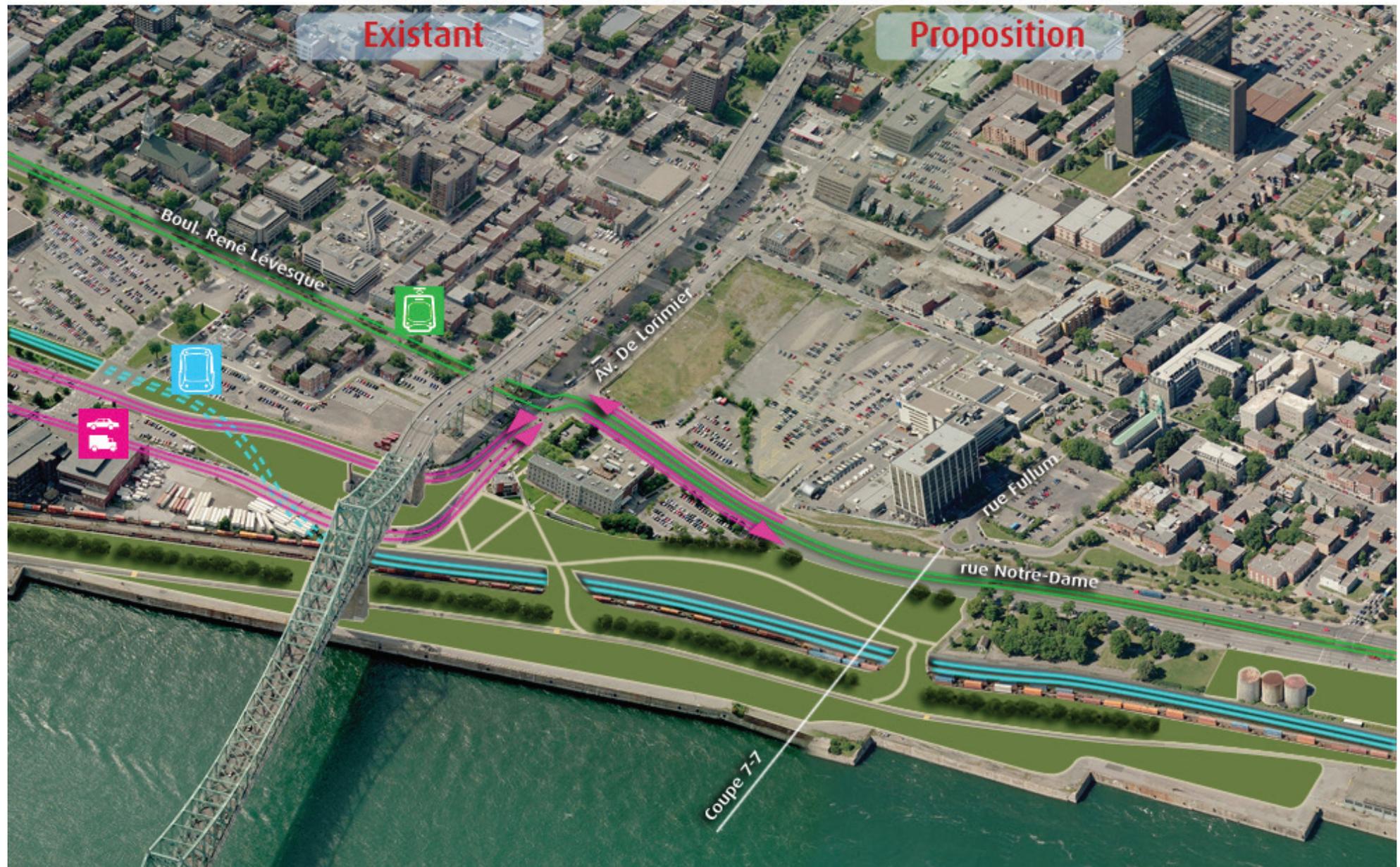
rue PANET

Configuration proposée : FIN des voies express et raccordement au réseau artériel



"Front de mer"

Configuration proposée : FIN des voies express et ouverture sur le fleuve





CONVERSION VILLE-MARIE

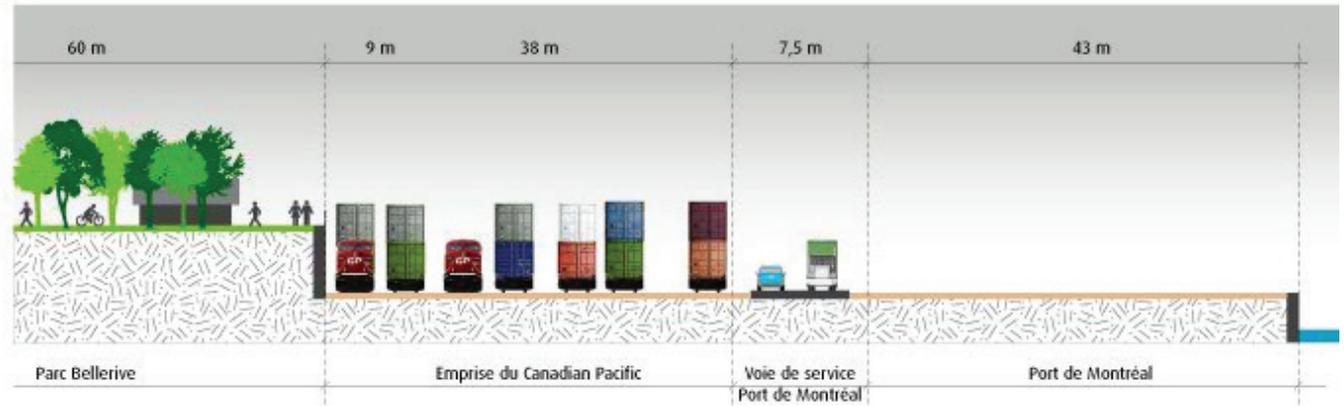
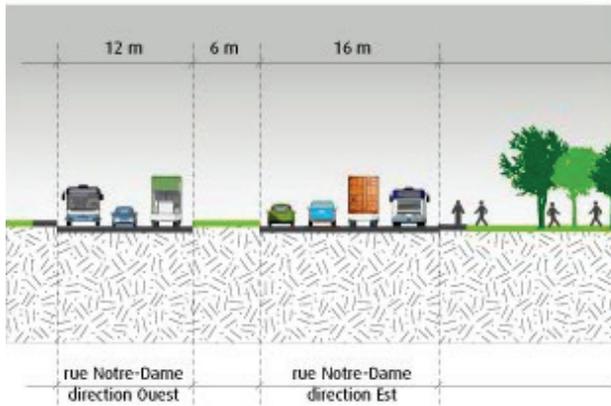


S.L.R Pan-Montréalais
Pointes-Aux-Trembles - Vaudreuil

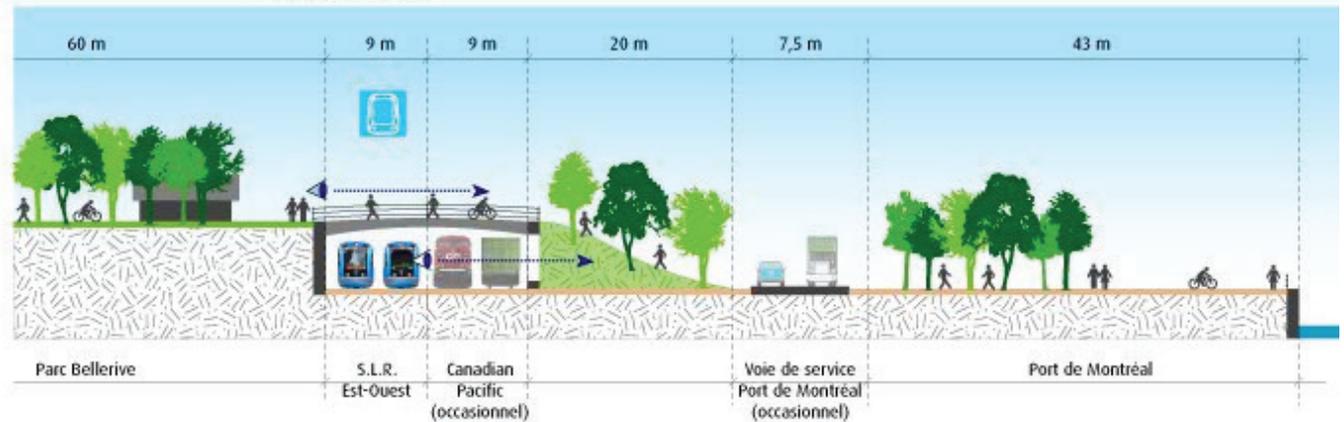
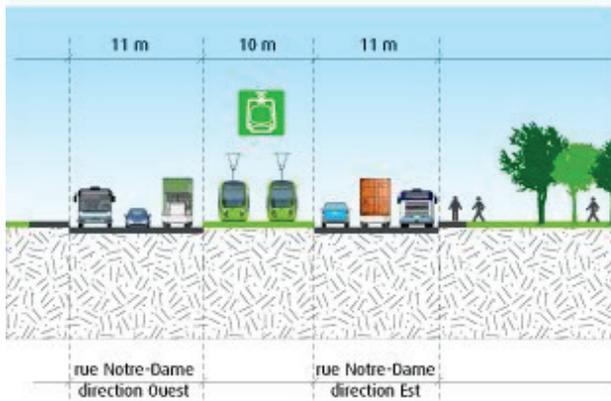
rue FULLUM

Coupe 7-7 : "Front de mer" rue Fullum

CONDITIONS EXISTANTES

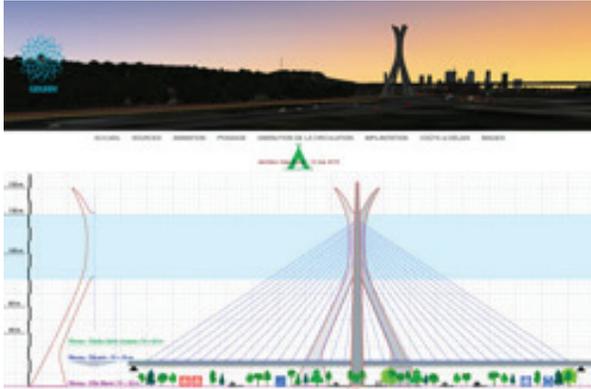


PROPOSITION



annexes

Turcot375+



<http://zovile.com/projets/T375PP/T375-PP01.html>

Montréal à la croisée des chemins



http://zovile.com/projets/TURCOT2012/TURCOT2012-09/TURCOT2012_Montrealcroisee.html

http://zovile.com/projets/TURCOT2012/cureminceur/TURCOT2012_Cure_minceur_Titre-2.html

TURCOT cure-minceur

CURE MINCEUR pour l'échangeur TURCOT **Un projet plus rapide et moins cher pour réduire la congestion - mai 2012**

Synthèse des améliorations proposées au projet TURCOT du MTQ (2010)

**TOTAL DES ÉCONOMIES ESTIMÉES :
1,5 Milliards
et DEUX (2) années
de chantier en moins.**

GRUHM

documentation

Ciné TURCOT



<http://zovile.com/projets/TURCOT2013/CineTurcot/CineTurcotMM.html>

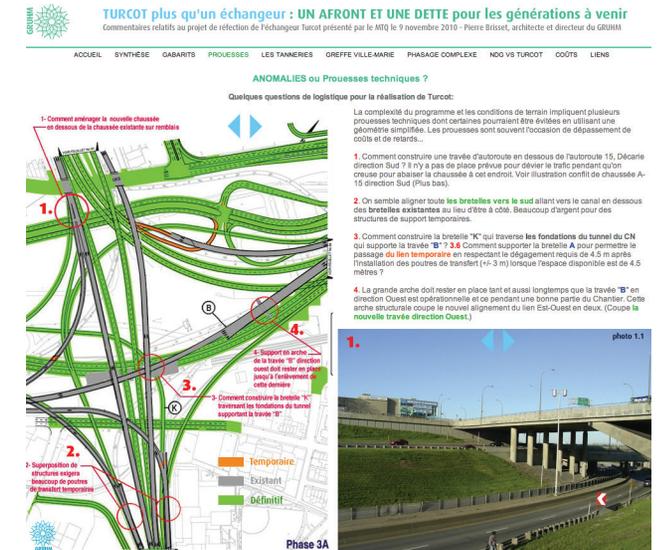
Saviez-Vous Que ?



http://zovile.com/projets/T375PP/images/montrai_villemarie/CoupeVilleMarie.html
<http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Infrastructures/InfrastructuresRoutier.asp>

http://zovile.com/projets/kino/02_svq_QT2012.html

TURCOT : Prouesses...



http://zovile.com/projets/Turcot-MTQ_nov2010/TMTQnov2010_prouesses.html