

Analyse du réseau de transport dans le cadre du Plan de Transport 2007 pour Réinventer Montréal

Présentation devant la commission permanente
du conseil du transport,
la gestion des infrastructures et l'environnement
jeudi le 30 août 2007

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/>



0- Montréal, la plaque tournante de l'Est du Continent.

Il est bien reconnu que Montréal est bien la plaque tournante des transports étant le point de convergence et de croisement de tous les axes est-ouest.

1- Le réseau ferroviaire stratégique dans la Communauté Métropolitaine de Montréal (Powerpoints 1 et 1a)

C'est bien de dire que le climat est favorable à Montréal pour ramener les trains, mais est elle vraiment.

Tous les quartiers semblent vouloir arracher les rails qui passent devant chez eux pour que ça passe ailleurs.

- Outremont est en pleine guerre pour apaiser la ligne national qui alimente le port en collant leurs nouveaux condominiums sur la voie.
- L'est de Montréal ont déjà arraché la ligne qui devait devenir le lien de Métro-Express entre Pointe-aux-Trembles et le Centre Ville pour éventuellement se rendre jusqu'à l'aéroport de Dorval.
- On arrache les cours de triage dans les cours Turcot et force le triage portuaire et de Via Rail dans Pointe-Saint-Charles.
- À cause de la situation de convois de marchandises qui sillonnent le quartier, Pointe-Saint-Charles veulent enlever toutes les lignes ferroviaires qui coupent leur quartier en deux y inclus les lignes de trains passagers et de les relocaliser plus au sud. Pourtant ces lignes avaient bien formé le quartier il y a 150 ans.
- Doit on aussi présumé le même sort dans Saint-Henri un quartier qui est aussi scindé par la même ligne du CN. En plus, cette ligne vie le malheur d'avoir deux traverse à niveaux (St-Ambroise et de Courcelle) qui apparemment tue les enfants et qui requièrent des gardiennages spéciaux.
- Notre Dame de Grace et Westmount aimerait bien que le CP diminue les nombre de trains sur la ligne banlieue du CP.
-
- Et la liste continue.

Doit-on n'assumer que dans dix ans, avec l'enlèvement de tous ces rails et trains, qu'on aura la tranquillité des autoroutes et des chars en plus finir!

De plus, les décideurs et leurs consultants semblent avoir oublié que pour faire fonctionner un système de transport de passagers sur rail, un espace équivalant à ce qu'on retrouve dans les cours Turcot est nécessaire afin de **Remiser, Ravitailler et Réparer (3R)** les convoies de transport public sur rail, autant pour Via Rail avec ses trains passagers que pour l'AMT avec son réseau de trains de banlieue incluant le nouveau lien sur rail projeté pour l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau à Dorval.

Présentement, Via Rail s'est installé dans la cour de triage Butler aux abords du quartier Pointe Saint-Charles privant ainsi ce dernier toute possibilité d'avoir son accès au berges du fleuve Saint-Laurent. Précisons que cette cours de triage fut érigé sur les battures de la Pointe pendant la deuxième guerre mondiale afin de libérer les ateliers du CN pour la fabrication d'armes nécessaires pour nos combattants en Europe.

Pourtant cette guerre est fini depuis plus de 60 ans maintenant mais cette cours de triage, aménagé dans l'emprise du fleuve sans numéro de cadastre à la ville, fut remis à Via Rail pour son installation permanente en 1985. Tout cela juste quand le CN commençait ses démarches à quitter les Cours Turcot comme on l'a témoigné au début des années 2000.

Enfin, pour continuer la triste histoire, l'AMT s'est vue privé de son site des **(3R)** dans la cours Glen. En effet, ce dernier fut relocalisé plus à l'ouest dans Lachine, donc éloignant son site d'entretiens des convoies nécessaire au bon fonctionnement du réseau de trains de banlieue.

De libérer un site idéale pour faire ces fonctions essentiels des **(3R)** pour les trains de banlieues de l'AMT ainsi que ceux des trains passagers de Via Rail, afin de satisfaire la gourmandise de certains promoteurs au grand coûts à la société, est un autre scandale du siècle.

Non seulement cette démarche ambitieuse est faite sur le dos des résidants de Pointe Saint Charles, en leur privant la possibilité de récupérer des terrains qui leur appartiennent ainsi que leur droit d'accès au berges du fleuve Saint Laurent, mais aussi rendra le fonctionnement du réseau de trains passager très inefficace à Montréal sans son point de recueillement stratégique.

Tout cela pour créer un lac artificiel à lequel personne ne connaît sa présence en plein milieu d'un territoire peu accessible.

Et voilà, l'annonce du train vers l'Est.

Un autre projet tout croche imposé par le gouvernement!!

Pourquoi faire simple quand ça peut être compliqué?

Bref, avec le pont de l'A-25, on doit à tout prix imposer un grand détour via un lien parallèle à l'A-640 pour les utilisateurs du train, chose dont on ne pourrait jamais permettre pour les automobilistes.

Pour les gares:

- La nouvelle gare de Repentigny va se trouver en plein milieu du parc industriel de l'arrondissement de Le Gardeur (ancienne ville) au lieu d'être près de la rue St. Paul en proximité du pont Rivest (boul. Brian), trajet nécessaire pour se rendre au territoire urbanisé de Repentigny de l'autre côté de la rivière de l'Assomption.
- La nouvelle gare de Terrebonne va se trouver dans le parc industriel de l'arrondissement de Lachenaie plutôt qu'à l'ancienne gare de Terrebonne.
- L'Est de Laval est desservi comment?

Pourtant, la desserte de l'Est aurait été tellement plus efficace et moins dispendieuse. La ligne du CN desservant le Gardeur et Repentigny pouvant se rendre jusqu'à l'Assomption sur des chemins de fer existants tandis que la ligne du CP qui pouvait desservir non seulement le centre de Terrebonne et Mascouche, mais aussi l'Est de Laval, le secteur à grand potentiel de développement immobilier.

Enfin, cette obsession de tout desservir avec une ligne risque en perdre plusieurs pour la cause d'efficacité et pour en faire le moins avec plus d'argent!!

2- Le cas du démantèlement de l'autoroute Bonaventure et l'accès au fleuve (Powerpoint # 2)

Voici quelques images des deux phases requises pour le démantèlement de l'autoroute Bonaventure ainsi que la création d'un parc linéaire entre les ponts Champlain et Victoria pour accéder au fleuve.

Grandes lignes d'ajout:

1. Enlèvement des bretelles redondantes entre l'A-15 à la rue Wellington et le pont Clément afin de permettre le prolongement du parc Marguerite Bourgeois jusqu'au fleuve et la continuation du parc linéaire entre les ponts Champlain et Victoria.
2. Libération complète du bord de l'eau en aménageant le boulevard urbain dans l'axe Marc Cantin/Pierre Dupuis reliant le boulevard des Cerfs Volants à Verdun avec le boulevard Pierre Dupuis dans la cité du Havre.
3. Création d'un lien en boulevard urbain entre l'île des Soeurs et pointe St. Charles utilisant le pont Clément et reliant les boulevards de Soeurs au boulevard Fernand Séguin.
4. Création d'un lien en boulevard entre le Centre Ville et Pierre Dupuis en utilisant un concept de pont ou tunnel dans l'axe Duke/Nazareth.
5. Restauration du tramway sur le pont Victoria reliant Longueuil passant par la nouvelle gare intermodale du CN à Pointe St. Charles.
6. Conservation de la voie réservée aux autobus en site propre du pont Champlain à la rue Wellington en restant dans la bande médiane des boulevard urbains et en passant en tunnel en dessous des rocade Séguin et Duke/Nazareth.
7. Libération d'un grand territoire pour le développement à l'Est du pont Victoria là où se trouvait le viaduc de l'autoroute, incluant ainsi le bassin Peel.
8. Barrage à fil d'eau et canal d'évacuation passant en dessous de la rue Mill rejoignant le canal Lachine au bassin de la pointe "Windmill". Selon certaines sources cet infrastructure, maintenant caché par l'autoroute ainsi que les voies de service qui y passent en dessous abritaient une des premier générateurs d'électricité dans ce secteur et pourrait produire suffisamment d'énergie pour alimenter les industries limitrophes.
9. Les silos à grains de part et d'autre de la rue Mill (tous près du canal de déversement) ne peuvent être éloignés l'un de l'autre pour élargir la rue Mill et de les démolir serait une grande perte au niveau du patrimoine industriel de Montréal. Enfin tous ce tissu serré du secteur devrait être classé patrimoine et donc se doit d'être dégagé de l'emprise d'un axe routier comme la Bonaventure. C'est pour cela que nous prônons davantage l'axe Duke/Nazareth pour le nouveau lien que ce soit en pont ou en tunnel ou encore même avec un raccord direct avec le pont de la rue Mill.

Bon quelques réflexions de planification à long terme pour les montréalais surtout que le port de Montréal se doit de faire un ménage des terrains en friche dans le secteur et ce dans une vue d'ensemble d'aménagement du territoire.

Notes au sujet du tramway sur le pont Victoria :

Suite à plusieurs recherches que nous avons faits relatif à la structure du pont Victoria, nous en sommes arrivés à la conclusion que le SLR entre Montréal et la Rive Sud devait passer sur ce pont au lieu de l'estacade. Précisons que ce pont était doté d'un service de tramway jusqu'aux années 50' quand il fut enlevé pour laisser place à l'automobile. Comprenons bien que les rails qui supportaient les tramways étaient bien placés contiguës à la superstructure et non en rive de la console.

Le trafic résiduel de 25 000 véhicules par jour pourrait bien passer sur le pont de la Concorde à un kilomètre en aval du pont Victoria en passant sur la digue au nord de la voie Maritime entre l'écluse de Saint Lambert et le Casino et sur le boulevard Pierre Dupuis entre le pont de la Concorde et la rue Bridge.

La traverse de la voie Maritime se fait beaucoup plus paisiblement à l'écluse avec son assortiment de traverses mécaniques pour accommoder autant le ferroviaire que le routier ainsi que ce lien éventuel de tramway.

Enfin, ce lien pourrait se voir beaucoup moins onéreux (disons 100\$ Millions) que celui dans l'axe Champlain qui commande, à lui seul, un nouveau grand pont en remplacement d'une bonne partie de l'estacade.

Donc, en déviant le peu de circulation routier de la R-112 sur le pont de la Concorde nous pouvons espérer désigner tout le pont Victoria au transport ferroviaire exclusivement et ce comme c'était avant 1952.

De plus l'axe Victoria est beaucoup plus rapproché aux centres urbains de Montréal et de Longueuil que l'est l'axe Champlain.

Notes au sujet de la voie réversible du pont Champlain :

Nous avons ajouté le raccord du boulevard de Soeurs au pont Clément pour permettre le lien direct au pont Champlain pour la voie d'autobus en site propre.

Sur les ponts Clément (5 voies) et Champlain (6 voies) cette voie sera protégé avec une barrière amovible semblable à ce qu'on trouve sur le pont Bisson de l'A-13 entre Montréal et Laval qui fonctionne très bien et qui maintiens les véhicules additionnels dans le sens du trafic.

Le seul point ou les cônes de séparation de voies seraient nécessaire seraient sur 300 mètres dans la superstructure du pont au dessus de la voie Maritime. (300 mètres au lieu des 6 kilomètres de voyageement à contre-sens qu'on retrouve aujourd'hui).

3- Le cas de l'échangeur Turcot (Powerpoint # 3)

Tous d'abord, précisons que le rôle du MTQ est qu'il ne doit pas agir comme spéculateur immobilier sur les terrains qu'il dispose mais plutôt se concentrer sur ses fonctions de transports dans le territoire qui lui appartient.

Présentement, pour avoir un système efficace de transport de passagers sur rail, soit trains interurbains sous la responsabilité de Via Rail ou les trains de banlieues appartenant à l'AMT (MTQ), un territoire d'environ 100 hectares est nécessaire pour faire le remisage et entretiens des trains passagers près du centre-ville pendant le jour. Ce sujet fut amplement discuté dans la section précédente.

Via-Rail dispose de 50 hectares contiguës au quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles, un quartier isolé de son fleuve pendant la Deuxième Guerre des années 40' pour accommoder une cour de triage temporaire, et l'AMT dispose de plusieurs petits sites d'entretiens un peu partout dans Montréal. La cour Turcot représente un site idéal à fusionner toutes ces fonctions à un endroit stratégique.

De plus, non seulement on parle de reconstruire l'échangeur Turcot à cause de sa condition structurale, mais aussi semblerait-il, on désire l'abaisser et inverser les voies rapides dans les cours Turcot sur l'A-20 pour modifier les directions de cette dernière.

Comprenons bien que le tronçon de l'A-20 dans les cours Turcot est le seul tronçon d'autoroute à Montréal qui permet des artériels à 4 voies comme voies de services de part et d'autre de la voie rapide avec des connexions directes. Ainsi la rue Notre Dame s'intègre bien comme artère principale pour desservir les industries du secteur et il resterait de faire de même du côté nord de l'autoroute. De plus, il y a cinq manœuvres à gauche dont quatre sont en zone sécuritaire, la cinquième devant être fermée il y a une quinzaine d'années. En effet, l'entrée direction ouest du boulevard Angrignon sur l'A-20 devait être fermée en début 90' avec les reconfigurations des voies de circulation dans ce secteur.

On doit donc émettre une mise en garde et préciser que la reconstruction de cette dernière doit se limiter à ce qui est nécessaire à maintenir le réseau opérationnel à cet endroit et non un projet grandiose voulant tout refaire à neuf.

- 1- En mauve et bleu, ce qui fut construit en 1966 et nécessaire pour l'Expo 1967.
- 2- En rouge à l'ouest de Saint-Rémi, réseau à deux étages qui fut construit en 1966/67 et ouvert en 1972 pour la Ville Marie. (En rose sont deux bretelles redondantes qui pourraient être démolies)
- 3- En rouge à l'est de Saint-Rémi, ce qui fut construit en 1970/72 pour la Ville Marie. La transition de deux étages à une se fait dans la portion courbe de l'autoroute à l'Est de la descente de la Glen (Rue de Courcelles)

En effet, dans le projet du MTQ, on préconise, pour l'instant, la reconstruction d'au moins la moitié de la structure sur pilotis, soit du début de l'Autoroute Ville Marie à l'autoroute Décarie jusqu'à la rue Guy, là où débute le réseau de tunnels, afin de vouloir abaisser la partie Ouest de l'infrastructure. Mais attention, cette intervention requiert encore une greffe importante à quelque 25 mètres dans les airs au-dessus de Saint-Henri afin de raccorder les deux segments de cette autoroute dans le segment qui fut reconstruit pour 100 Millions \$ il y a peine quelques années passées.

Maintenant, il est étrange de croire que le MTQ à les moyens de reconstruire l'échangeur Turcot, un échangeur à 4 étages ayant plusieurs bretelles à la même hauteur que ceux qui existent présentement, le tout étant construit dans le même emplacement que l'existant quand à Saint-Lin des Laurentides ce même ministère ne peut même pas prévoir un petit pont temporaire de type militaire pour enjamber la rivière l'Assomption. Pourtant si ce petit pont était bombardé, les militaires en auraient érigé un pont temporaire.

Après analyse de tous les conflits majeurs de réalisation et de complications de greffes nécessaires à actualiser le projet, le GRUHM propose une alternative d'une mise en valeur et de la conservation d'une bonne partie du segment Est-Ouest tout en éliminant les redondances de l'infrastructure et en prévision d'une éventuelle ligne de Métro-Express dans une emprise de l'autoroute Ville-Marie qui verrait la diminution de nombre de voies de huit à quatre. Aussi cette approche permettrait une diminution substantielle des coûts du projet allant jusqu'à **750M \$**

4- La rue Notre-Dame; un nouveau boulevard urbain multimodal entre l'Est et le centre-ville (Mémoire 4)

Au GRUHM on relisait attentivement le mémoire de la ville de Montréal qui fut présenté en janvier 2002 devant le BAPE, qui fut le moteur décisionnel de ce dernier à opter à la solution Boulevard Urbain **“Humanisé”**. Bref, à quelques virgules près, le mémoire de la ville reflétait bien l'esprit de nos intentions et est en complète contradiction du projet autoroutier qu'elle nous présente maintenant en guise de “Boulevard!!”

Rappelons nous que cette autoroute est équipée de deux feux de circulation réels (une à Viau et l'autre à Alphonse de Roi) avec deux autres feux artificiels (une à Bourbonnière et l'autre à Davidson) qui indique une ressemblance sans équivoque au premier projet de Jean Michel Boisvert de 1999. Dans nos livres, ce projet se classe donc comme une autoroute entre l'A-720 du Centre Ville à l'A-25 à l'embouchure du tunnel Lafontaine.

Donc, avec une réduction de la capacité de la Ville Marie ainsi qu'un raccord plus direct de cette dernière directement au pont Jacques Cartier, non seulement cela permettrait de faire un pontage coronarien de ces deux infrastructures, mais aussi, permettrait de greffer la Notre Dame directement au boulevard René-Lévesque.

Ainsi, un véritable axe multimodal pourrait bien en découler afin de relier l'Est de Montréal à son centre-ville par un véritable boulevard qui serait fusionné aux artères principales du centre ville au lieu d'une autoroute qui mène la circulation ailleurs.

5- Le rond point de Dorval et les autres interventions sur le corridor de l'A-20 (Powerpoint # 5):

De plus, on remarque qu'on annonce beaucoup de projets de réfection en plus de plusieurs craintes structurales rapportées sur le corridor de l'A-20 sur l'île de Montréal. Cette liste d'épicerie inclurait la reconstruction du pont Galipeau direction Est, fin des travaux de réfection de l'échangeur des anciens combattants à Saint Anne de Bellevue, les craintes structurales aux échangeurs des Sources et Saint Pierre, et la reconstruction du rond-point de Dorval. Tous cela à rajouter la reconstruction de l'A-20 dans les cours Turcot sans oublier le recouvrement de la Ville Marie devant l'hôtel de ville faisant partie du projet du CHUM ainsi que la modernisation de la Notre Dame (maintenant renommée A-720 de l'ancien numéro A-20) discuté aux chapitres précédents.

Permettez nous de faire un cas exemplaire du nouvel aménagement du rond-point à Dorval pour améliorer l'accès à l'aéroport. Selon la proposition du MTQ tous semble avoir eu consensus de la solution retenue.

Bref, nous indiquons en vert tous les travaux nécessaires pour accommoder un lien direct (en bleu) de l'A-20 de l'Ouest et l'A-520 vers Ville St. Laurent qui ne sont pas dans les exigences d'origine. Est ce que ces liens sont vraiment nécessaires?

En fournissant seulement les liens directionnels entre l'aérogare et les deux routes allant vers le centre-ville vers l'Est, cette intervention réduite pourrait être suffisant pour combler la tâche d'origine de faciliter l'accès de l'aérogare en provenance du centre-ville de Montréal et ainsi, le réseau local pourrait rester intact tout en conservant des bretelles directionnelles de l'aéroport vers les autoroutes menant vers le centre ville (A-20 et A-520). Évidemment, cette correction majeure apporterait des économies substantielles au projet soit environs **100 M\$** de moins dans un budget global de **150 M\$**.

Bref, ce que nous questionnons est si on doit tout chambarder et compliquer ces interventions tout en éliminant ou en rendant difficile les manoeuvres locaux?

Aussi, si la nécessité se démontrait, de simples liens entre l'A-20 et le boulevard Cardinal un peu plus à l'ouest du rond-point de Dorval, pourrait alléger, de beaucoup, la congestion de la rocade sud.

6- Réseau routier stratégique dans la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) (Powerpoint # 6)

Le réseau routier stratégique dans la CMM peut se définir en schéma simple d'une croix desservant le centre urbain de la ville entouré d'un losange raccordant les quatre pôles économique autour du cœur soit Longueuil, Laval, ainsi que les deux extrémités de l'île.

Dans cet objectif, il s'avère nécessaire de compléter le pont dans l'axe de l'A-25 afin compléter le losange (rocade) de contournement au nord et de raccorder Laval et la couronne nord avec l'Est de Montréal et le berceau économique de l'est du Québec et, il va de soit, qu'un lien entre le grand pôle économique de l'ouest de Montréal avec la rive sud (Longueuil et l'Estrie) soit aussi prévu utilisant le pont Mercier et la Route-132.

Précisons aussi qu'un lien efficace entre l'ouest de Laval et les Laurentides ne peut se faire qu'en passant à l'ouest de la ville centre de Montréal par le corridor utilisant l'autoroute 13 et le pont Mercier reliant ainsi ces régions avec le marché lucratif de l'Estrie et le Nord Est Américain.

Donc les 500 millions de dollars nécessaires pour la restauration efficace de ce lien ouest peut bien être récupéré en passant l'A-30 sur la R-132 et de combiner les 150\$ millions alloués à reconstruire le pont Mercier avec un ajustement prévoyant l'ajout de voies réservées au camionnage via des travées élargies ou une troisième structure tel qu'il appert aux recommandations de la commission Nicolet.

Pour la balance de la tabulation, on doit être conscient que beaucoup doit être investi sur l'infrastructure existante traversant le centre urbain de la ville (la croix en rouge) si cette dernière doit continuer à rendre le même niveau de service qu'elle offre aujourd'hui. Ceci comprend bien le redressement de l'A-15 à la hauteur de la Métropolitaine et la reconstruction en tunnel (ou mise en tranchée) de cette dernière ainsi que la reconstruction de l'échangeur Turcot dans le sud de la métropole. Mais attention, cette mise à niveau ne comprend pas la reconstruction ou parachèvement d'une deuxième autoroute Est-Ouest au flanc sud du Mont-Royal au coût d'un milliard et demi de dollars **(1 500 M\$)**.

Et le parachèvement de l'autoroute 30 au coût d'un milliard et demi de dollars **(1 500 M\$)**, est-elle vraiment nécessaire dans le contexte de nos ressources de financement? Avant 1988, cette route était une route de développement régional reliant Valleyfield à Sorel. Maintenant on y a rajouté deux grands ponts au-dessus du fleuve Saint Laurent et la voie maritime dans le Canal de Beauharnois afin de compléter ce quart de la grande voie périphérique autour de l'archipel des îles de Montréal. Afin de boucler cette voie de ceinture, deux autres grands ouvrages d'art seraient requis frôlant un budget près de quatre milliards de dollars **(4 000 M\$)**.

Tout cela demande une certaine réflexion. Avons-nous les moyens de reconstruire et rajouter toutes ces infrastructures qui, après 40 ans, ne peuvent plus fournir les services pour lesquels elles ont été conçues. Pour cela nous, devons penser plus en solutions durables car, après 40 ans, le besoin ne disparaît pas, au contraire elle s'accroît! Avons-nous les moyens financiers à continuer ainsi?

Donc il y a matière de réflexion à savoir élaguer certaines infrastructures qui en dédouble d'autres.

En effet, si les tendances se maintenaient, il y aurait deux autoroutes parallèle au fleuve dans la Couronne Nord, soit l'A-640 et l'A-440, deux sur l'île de Montréal (A-40 et A-20), et finalement deux sur la rive sud (A-30 et A-132). Pourtant les axes nord-sud sont présentement tous tronqués que ce soit l'A-13, l'A-15 ou l'A-25.

Dernière chose sur les péages routiers. Considérant les montants importants requis à maintenir le réseau urbain en état (croix rouge) relatif aux voies de ceinture (losange orange) nous comprenons mal la tarification sur les voies de contournements relatif à la gratuité du réseau centrale. C'est le contraire qui devrait se produire, non!

Il y donc bien a matière de réflexion pour les dix prochaines années pour bien s'orienter et éviter la Mirabelisation des infrastructures.