

Gélinas, Monique (BAPE)Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]**Envoyé:** 16 mai 2009 20:22**À:** Gélinas, Monique (BAPE); Olivier, Julie (BAPE); BAPE - Communication Web**Cc:** Bruno Bisson; Jody Negley; Sophie Thiébaud; Daniel Bouchard; Philippe Côté ; Alain Dubé ; David Hanna; Mobilisation-Turcot Info; Pierre Gauthier; Paul-André Fournier**Objet:** 090516 Questionnements additionnels BAPE

Suite aux questionnements effectués lors des soirées réservée à ces fins voici quelques précisions que nous voudrions confirmer:

Rapport d'évaluation de sécurité document PR-8.5, Tableau 6.1, Synthèse des résultats, pages 26 à 32.

1. Pourquoi ce rapport n'utilise pas les mêmes termes de référence pour identifier les bretelles. En effet la bretelle A est identifié comme le mouvement H, la bretelle B est identifié comme le mouvement C, la bretelle C est identifié comme le mouvement B, la bretelle D est identifié comme le mouvement M, la bretelle E est identifié comme le mouvement Q, la bretelle F est identifié comme le mouvement N, la bretelle G est identifié comme le mouvement R, la bretelle H est identifié comme le mouvement E, la bretelle J est identifié comme le mouvement I, la bretelle K est identifié comme le mouvement F, la bretelle L est identifié comme le mouvement L (quelle coïncidence, mais attention, le mouvement 15-nord et identifié comme "15-sud"), et finalement la bretelle M est identifié comme le mouvement B. **Pourquoi cette erreur de termes de référence pour confondre le lecteur?**
2. Pourquoi il n'y a pas d'accotement dans la bretelle D de 2 voies (Mouvement M) Décarie sud vers Ville Marie?
3. Mouvement P Bretelle entrée Girouard; la description des éléments est confus, dans ce rapport est-ce que la bretelle est éliminé ou non?
4. Mouvement S; Où est la bretelle St-Rémi?
5. Pourquoi les pertes sécuritaire sont identifiés comme "Pas de gain ou de perte"?
6. Pourquoi les gains en sécurité sont si marginaux au niveau de l'ensemble du projet (Total à la page 32 de 2% et 11% d'amélioration avec le projet)
7. En général, y a-t-il quelqu'un en autorité du groupe qui a relu ce rapport avant de l'émettre?
8. **Pouvoir d'enquête du BAPE: Qui tranchera la question fondamentale du projet qui concerne le droit de chaque citoyen vivant en milieu urbain d'une qualité de vie respectable versus l'amélioration marginale de la sécurité routière qu'on semble vouloir imposer? Les expropriations dans Les Tanneries et le loft 780 sont elles vraiment nécessaire?**

Segment Est-Ouest Ville Marie/Souvenir(A-720/A-20);

1. Suite aux présentations de M. Jacques Dumas, coupes à l'appui, nous comprenons que Ville Marie en direction Est sera limité à deux voies entre Turcot et la rue Greene pendant la reconstruction de la nouvelle mouture de cette direction. Combien de temps sera cette phase de restriction? Précisons que la coupe typique en audience montait beaucoup de dégagement tandis que la réalité nous dit le contraire si on prend les coupes stratégiques au niveaux des viaducs Courcelles, et Greene là où les dégagement ne permettent pas de construction avant l'enlèvement de l'existant. (Vous avez nos coupes schématiques à ces endroits).
2. Simulation graphiques de l'imagerie. Je vous ai cité deux erreurs de représentations graphique sur les images projetés en audience soit sur l'image du passage au dessus de la rue St-Rémi, là où il manque les bretelles D et N du coté des Tanneries et l'exagération de l'espace entre le viaduc principal et les bretelles M et O plus au nord, ou sur l'image enjambant la rue St Jacques, là où les colonnes sont grossièrement sous représenté relatif au support structural requis pour cette ouvrage. Pourquoi n'y a-t-il pas eu rectification de cette déclaration faite plutôt par le MTQ?
3. Nous vous emettons en copie électronique le diagramme de phasage que nous vous avons remi sen audience. Pourrait on avoir accès à une copie électronique du document P.R 5 indiquant le plan de géométrie du projet de reconstruction Turcot, affiché en arrière de la salle et souvent montés sur votre écran pour mieux saisir le projet?

Segment Nord-Sud, A-15 Décarie et Vérendrye;

1. La fermeture de l'entrée Girouard nécessitera le transfert des fonctions de cette bretelle de plus de **10 000 vpd.** vers le

réseau local. Ceci est contraire à la politique de maintenir, autant que possible, la circulation sur le réseau autoroutier. Pourquoi on ne tiens pas compte de se transfert vers l'extérieur du réseau avec la compilation de 304 000 vpd. prévus dans l'échangeur en 2016 qui fait pourtant partie des 290 000 vpd. aujourd'hui (2009). Vous ne croyez pas qu'avec cette ajustement, le chiffre global de **322 000 vpd.**, cité par M. Daniel Bouchard en audience pour le trafic dans l'échangeur en 2016 serait plus réaliste? Pourquoi le MTQ n'utilise pas les mêmes termes de références dans ce type de comparaison?

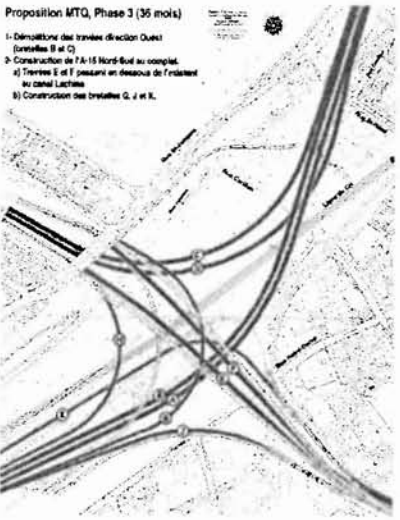
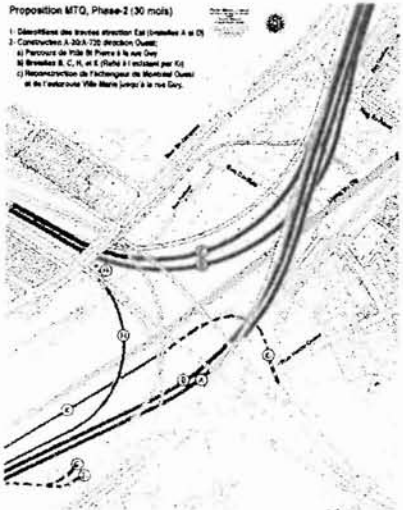
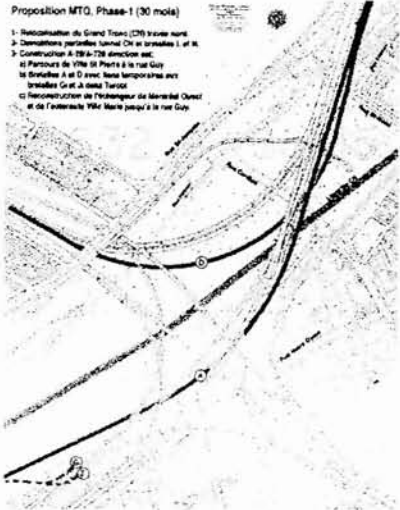
2. Le transfert des 5 voies (3 nord et 2 sud) plus vers l'ouest pour éliminer la nécessité de démolir et remplacer le viaduc Upper Lachine, le viaduc du CP ainsi que le viaduc Maisonneuve, tel que décrit par M. Dumas en audience, nécessitera l'éliminations des accotements sur ces segments de route. Pourquoi permet-on l'élimination de cette élément de haute sécurité dans ce segment tandis qu'ailleurs dans les secteur urbains plus sensibles on les imposent?
3. Pourquoi le MTQ nous a jamais fait part de sa note de service de son évaluation sur notre proposition en dépression partiellement recouverte dans Côte Saint Paul (Document DA-21, je crois) qu'il a préparé en décembre 2007? (Commentaires et profil). Précisons que nous l'avons toujours tenu au courant de notre design à fur et a mesure qu'il évoluait, plans, coupes, profils et niveaux (emplacements, égouts, camionnage etc...)

Ce bref questionnement doit être lu avec les autres que je vous ai déposé sur CD en audience.

En vous remerciant d'être à notre écoute,

Respectueusement,

Pierre Brisset.



Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]

Envoyé: 17 mai 2009 10:58

À: Gélinas, Monique (BAPE); Olivier, Julie (BAPE); BAPE - Communication Web

Cc: Pierre Gauthier; Philippe Larochelle; Philippe Larochelle ME; Jody Negley; Daniel Bouchard; Alain Dubé

Objet: 090517 Questionnement documents Dé posés

Bonjour Mme Gélinas.

Pour faire suite à notre questionnement d'hier voici d'autres ambiguïtés que nous aimerons soient tirées au clair dans les documents déposés.

PR3.2 Annexes, décembre 2008, pagination divers et cartographie;

1. Pourquoi les cartes de contage dans l'annexe C parties 1 à 4 sont tous en DJME (Débit Journalier Moyen **Estival**) quand le MTQ réfère toujours à des chiffres DJMA (Débit Journalier Moyen **Annuel**). Selon le MTQ les chiffres d'été sont plus élevés de 5% à 6% de plus que les chiffres annuels donc sont moins pertinents dans leur évaluation décisionnel.
2. Pourquoi la faible qualité illisible et erroné (gribouillé) des documents de contages dans l'Annexe C partie 4 (Voir exemple en annexe).
3. Pourquoi les tabulations ne cotent pas les bretelles utilisant les cotes de références reconnus dans l'annexe C partie 1. Pourquoi la faible qualité des cartes? Dans le rapport principal il n'y a aucune tabulation semblable donc comme représentant de citoyens nous osons croire que nous méritons des documents un peu plus lisibles que ceux déposés.

PR3.1, Chapitre 8, Analyse de circulation comparant le scénario de référence (Statu Quo) avec le scénario retenu en 2016.

L'analyse d'entrecroisement de la bretelle A-138 Est dans Montréal Ouest est complètement erroné.

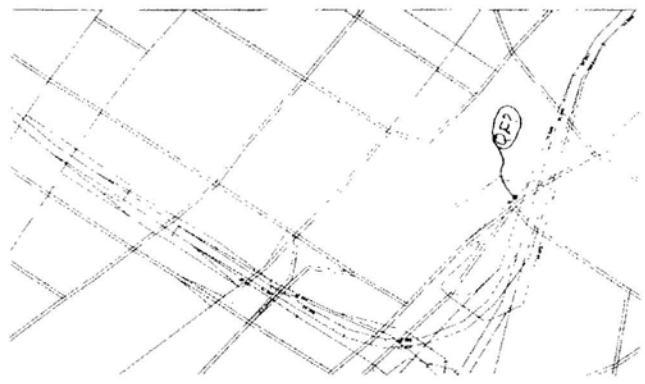
1. En après midi, il est peu probable que, des 670 véhicules quittant l'A-20 direction Est, plus de deux tiers de ces autos (soit 470) aient pour but de reprendre l'A-20 vers l'Est un peu plus loin. Étant en après midi ce tronçon de l'A-20 est fluide vers l'Est. Les 670 véhicules qui quittent l'A-20 ont pour but de prendre la Montée Ste Anne R-138 pour aller à Upper Lachine ou Angrignon et non un retour à l'A-20 un peu plus à l'Est.
2. En matinée, il se peu que quelques automobilistes indisciplinés quittent l'A-20 pour la reprendre un peu plus loin au point de convergence A-20/R-138, mais nous ne croyons pas que ce soit 310 des 490 véhicules qui quittent l'A-20 pour se diriger ailleurs sur le réseau.

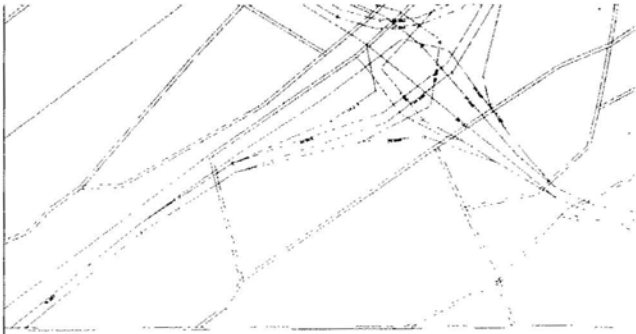
Avec ces observations assez primaires, est-ce que le BAPE peut engager un expert indépendant pour analyser ces données afin de vérifier la validité ou la pertinence des résultats?

En vous remerciant d'être à notre écoute,

Respectueusement,

Pierre Brisset.



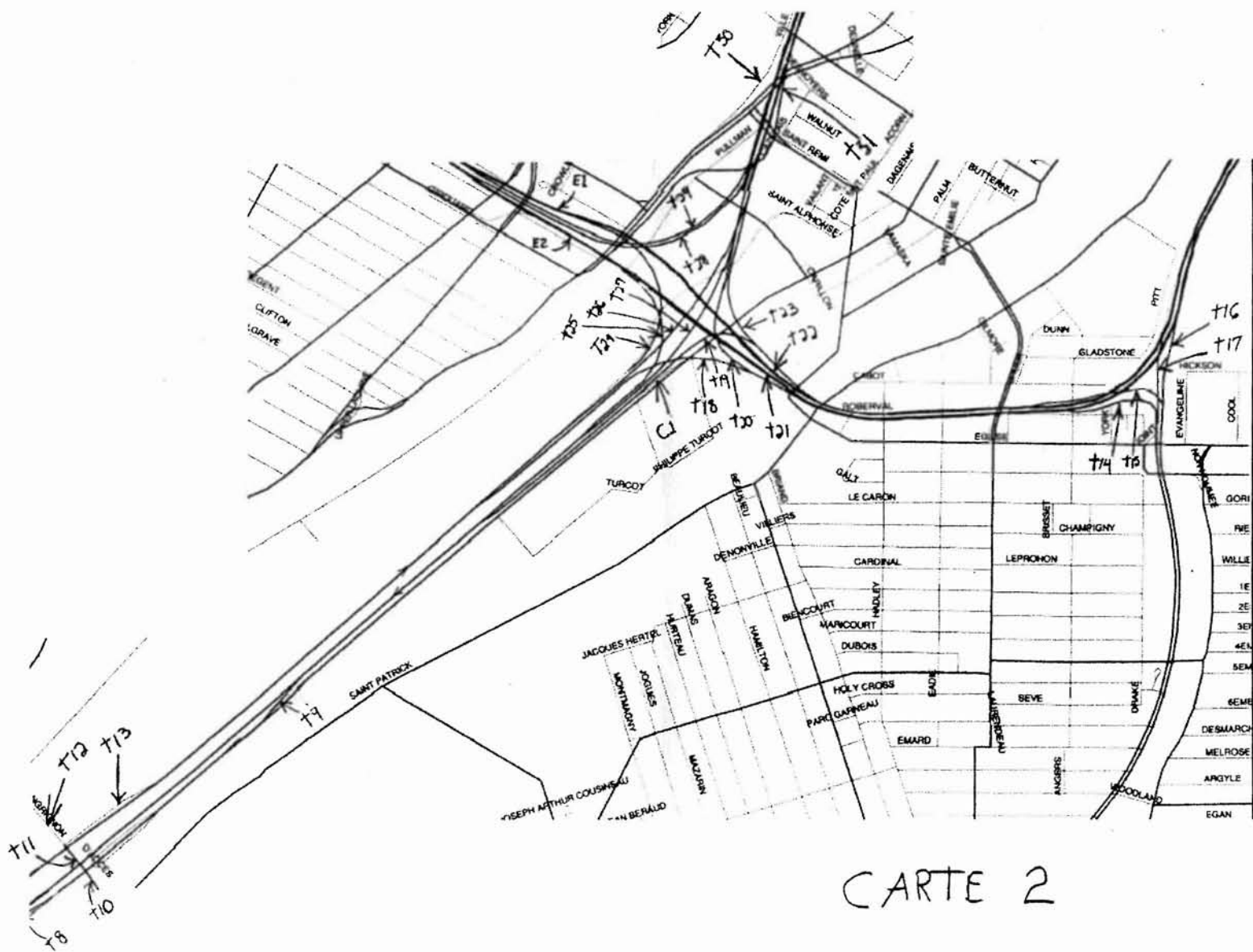


Project: Composite Forest L.E. - O&M per direction, 14/06/2016
#Project: 10226A

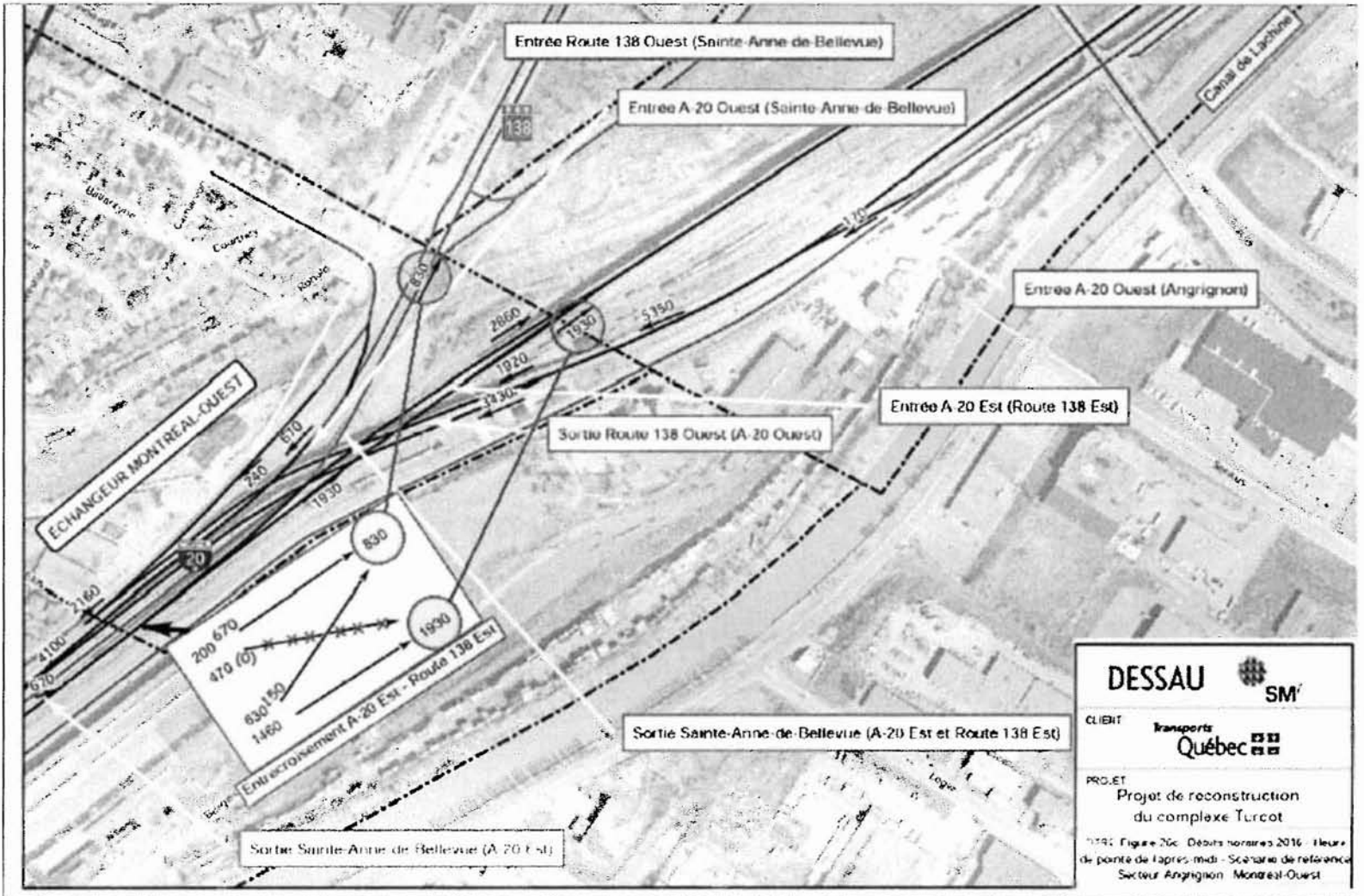
Figure 10

DJME 2005

		Total (excluant motos)	Nbr. camions (2 essieux)	Nbr. camions lourds (3 essieux et +)	Nbr. autobus	Nbr. taxis	Nbr. motos	Nbr. véh d'urgence
T	1	31384	813	1435	187	334	304	18
T	2	12410	299	1268	36	220	89	10
T	3	46787	505	2607	273	1470	311	19
T	4	27433	635	1796	171	333	217	9
T	5	53953	620	4149	334	2201	403	11
T	6	6002	109	192	15	108	57	2
T	7	10830	130	499	42	375	99	6
T	8	1202	40	153	5	40	9	0
T	9	14804	228	891	103	36	33	12
T	10	37631	295	1033	102	278	101	12
T	11	27833	321	1399	60	194	100	4
T	12	21502	225	312	2	4	23	1
T	13	10634	288	650	57	61	48	0
T	14	17383	420	257	30	262	109	11
T	15	15498	321	248	51	262	88	18
T	16	7475	146	125	19	133	55	14
T	17	7768	110	64	12	166	68	6
T	18	(J) 22455	813	2788	39	0	176	2
T	19	(K) 21801	415	2545	165	109	127	5
T	20	(M) 7452	175	128	20	18	45	2
T	21	(E) 35174	638	2044	91	251	204	8
T	22	(F) 35851	811	1854	92	201	232	21
T	23	(L) 7186	104	121	16	56	69	5
T	24	(G) 16600	508	691	58	181	71	1
T	25	(H) 18042	311	1064	53	225	62	4
T	26	(A) 41084	457	1498	400	888	288	11
T	27	(B) 36427	414	1902	246	1487	230	15
T	28	(D) 38069	630	340	59	584	224	22
T	29	(G) 28587	360	220	24	184	120	13
T	30	(O) 7884	111	47	35	0	63	5
T	31	(N) 8672	87	37	37	53	56	4
D	1	21343	516	1599	153	222	160	6
D	2	15676	192	729	70	268	163	2



CARTE 2



Entree Route 138 Ouest (Sainte-Anne de Bellevue)

Entree A-20 Ouest (Sainte-Anne de Bellevue)

Entree A-20 Ouest (Angrignon)

Entree A-20 Est (Route 138 Est)

Sortie Route 138 Ouest (A-20 Ouest)

Sortie Sainte-Anne de Bellevue (A-20 Est et Route 138 Est)

Sortie Sainte-Anne de Bellevue (A-20 Est)

ECHANGEUR MONTREAL-OUEST

Entrecroisement A-20 Est - Route 138 Est

Canal de Lachine

Quartier
Country
Ronde

4100
670
190

740
670
1930
830
1930
200
670
470 (0)
830
1460

2800
1920
1930
1930

1930
5150

170

170

170

170

170

170

170

170

170

170

170

170

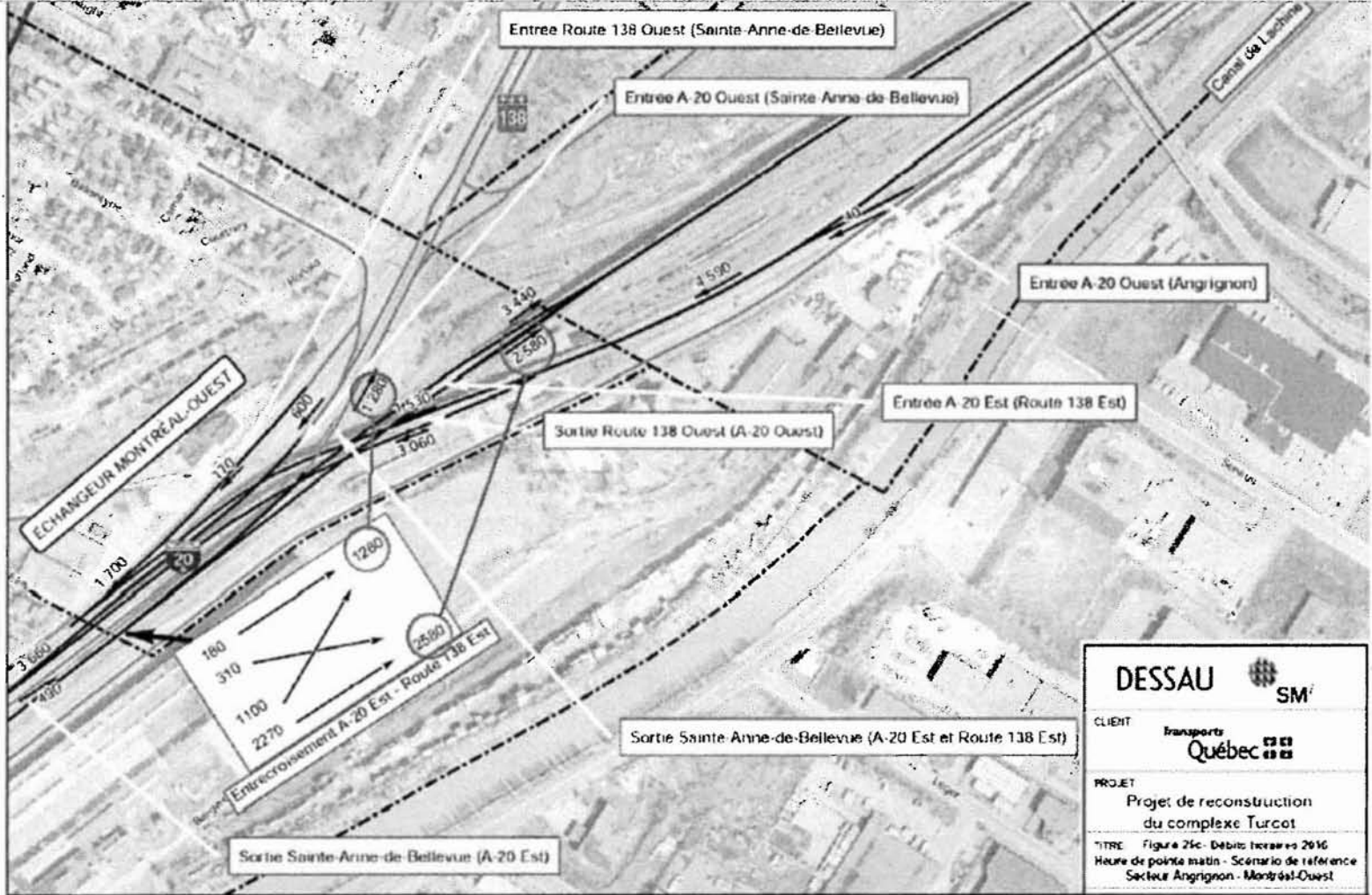
170

170

170

170

170



DESSAU 

CLIENT **Transports Québec** 

PROJET **Projet de reconstruction du complexe Turcot**

TITRE **Figure 26c - Débits horaires 2016**
 Heure de pointe matin - Scénario de référence
 Secteur Angrignon - Montréal-Ouest

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]

Envoyé: 17 mai 2009 15:19

À: Gélinas, Monique (BAPE); Olivier, Julie (BAPE); BAPE - Communication Web

Cc: Pierre Gauthier; Philippe Larochelle; Jody Negley; Daniel Bouchard; Alain Dubé ; Pierre Fréchette

Objet: 090517a Sujet sensible prévisions d'achalandages

Rebonjour Mme. Gélinas,

Nous vous soumettons un tableau indiquant tous les tabulations disponibles dans les documents pour les niveaux d'achalandage dans l'échangeur en 2003, 2005 et 2016.

Maintenant nous voulons préciser que tous ces chiffres disponibles des documents PR3.1 et 3.2, seul les chiffres de la page 15 du document principal PR3.1 (en rouge sur notre tableau) étaient des chiffres en DJMA (Débit Journalier Moyen **Annuel**). Toutes les trois autres colonnes avant la colonne en rouge furent tabulés des documents PR3.2 et étaient des chiffres DJME (Débit Journalier Moyen **Estival**).

C'est évident que le chiffre cité de 320 000 par M. Daniel Bouchard en audience étaient erronée en DJME puisque le MTQ n'a jamais fourni la bonne tabulation à nos demandes répétitives.

Pourrions nous avoir la bonne distribution des chiffres qui totalisent les 304 000 véhicules par jour dont le ministère fait toujours allusion pour le scénario retenu en 2016.

Au plaisir,

Pierre B.

Traffic counts Turcot (DJMA)
Faite par le GRUHM le 17 avril 2009

Ramp	Comb	REFÉRENCE-2016		SCÉNARIO-4-2016		CONTAGE MTQ-2005		CONTAGE MTQ-2003		Count 2004 Atlas	GRU 2016	MTQ 2016 arrondi (4c)
		(DJME)	Combiné	(DJME)	Combiné	(DJME)	Combiné	(DJMA)	Combiné			
A		47 363		45 555		41 084		37 040				
B	A+B	39 168	86 531	39 969	85 524	36 427	77 511	32 850	69 890	72 000	44 000	85 500
C		22 935		25 392		28 587		25 780				
D	C+D	42 931	65 866	47 200	72 592	38 069	66 656	34 330	60 110	56 000	45 000	72 500
E		41 484		37 530		35 174		31 720				
F	E+F	33 786	75 270	23 154	60 684	35 851	71 025	32 330	64 050	92 000	92 000	61 000
G		15 104		19 729		16 600		14 970				
H	G+H	16 159	31 263	14 213	33 942	18 042	34 642	16 270	31 240	31 000	31 000	34 000
J		13 903		24 025		22 455		19 100				
K	J+K	21 183	35 086	28 606	52 631	21 801	44 256	19 480	38 580	41 000	41 000	52 500
L		8 288		8 123		7 186		6 480				
M	L+M	8 485	16 773	6 408	14 531	7 452	14 638	6 720	13 200	8 000	0	14 500
Total AUT		310 789		319 904		308 728		277 070		300 000	253 000	320 000
N		14 152		13 191		7 884						
O	N+O	13 036	27 188	14 075	27 266	8 672	16 556			27 000	6 000	27 000
J1		0		0		0						
K1	J1+K1	8 138	8 138	0	0	5 000	5 000			5 000	10 000	0
M1		0	0	4 346	4 346	0	0					4 500
Total Local		35 326		31 612		21 556				32 000	16 000	31 500
GRAND TOTAL		346 115		351 516		330 284				332 000	269 000	351 500

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]

Envoyé: 17 mai 2009 17:28

À: Gélinas, Monique (BAPE); Olivier, Julie (BAPE); BAPE - Communication Web

Cc: Philippe Larochelle; Pierre Gauthier; Pierre Fréchette; Jody Negley; Daniel Bouchard; Alain Dubé ; Alain Dubuc; Philippe Côté

Objet: 0900517b Pertinence des bretelles L et M

Bonjour Madame,

Suite à l'interrogation de M. Pierre Fréchette relatif à la proximité de l'autoroute du Centre Gadbois, permettez nous préciser qu'il s'agit bien ici de la bretelle "L" du couple de bretelles L et M raccordant l'A-15 du sud à la Ville Marie vers l'Est.

Ces deux bretelles sont les moins sollicitées dans le complexe de l'échangeur soit environs 7 000 vpj par direction en DJMA. (Même moins que la bretelle Girouard (10 000+) que le MTQ s'apprête à fermer). (Voir tableau du courriel précédent)

De plus nous avons remarqué qu'aujourd'hui, en faisant une vérification de suivi de véhicule, qu'environ 80% des véhicules utilisant ces deux bretelles quittent ou prennent l'A-15 à la hauteur de l'échangeur de Lavérendrye qui classe bien ces derniers comme liens locaux pour relier des quartiers limitrophes contrairement à la définition d'une autoroute qui est conçu pour utilisation de grandes distances.

Précisons que le déclassement de la Bonaventure en grade de boulevard Urbain au lieu d'autoroute n'influencera pas de beaucoup la sollicitation de passer par Turcot pour se rendre au centre-ville à partir du pont Champlain qui n'est que 25 000 vpj selon les données de la Société du Havre.

Nous considérons donc ces bretelles comme étant des liens locaux auquel la ville pourrait se passer surtout avec sa proximité du centre Gadbois établis à **5,2** mètres en audience. Sans la bretelle "L", l'autoroute se trouverait au moins à l'autre côté de la première rangée de colonnes soit plus d'une **douzaine** de mètres.

Nous questionnons la pertinence de vouloir reconduire cette bretelle (L) ayant un caractère de service local, considérant son intrusion importante devant le centre Gadbois.

Espérant que vous pouviez reposer cette question au MTQ en considération du type d'achalandage utilisant cette bretelle.

Au plaisir,

Pierre Brisset

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]

Envoyé: 19 mai 2009 06:50

À: Gélinas, Monique (BAPE); Olivier, Julie (BAPE); BAPE - Communication Web

Cc: Philippe Larochelle; Pierre Tremblay; Pierre Gauthier; Pierre Fréchette; Jody Negley; Alain Dubé ; Daniel Bouchard

Objet: 090519a Simulation Bretelles L et M

Bonjour Mme Gélinas,

Pourriez vous demander au MTQ de faire une simulation de l'impact sur la circulation avec l'élimination des raccordements A-15 sud à Ville Marie Est, soit les deux bretelles les moins achalandés L et M. ("L" passant à 5,2 mètres du centre Gadbois).

Au plaisir,

Pierre Brisset.

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:35
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504 01-Documents Projet du complexe Turcot

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 15:23:42 -0400
À : Monique Gelinas <monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, "Pierre Zovile (Boris)" <pierre@zovile.com>, Philippe Côté <philippecoté@cooptel.qc.ca>, Alain Dubé <alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca>
Conversation : 090504 01-Documents Projet du complexe Turcot
Objet : 090504 01-Documents Projet du complexe Turcot

Bonjour Mme Gélinas,

Voici la première d'une série de requêtes.

Beaucoup de documents sont manquantes.

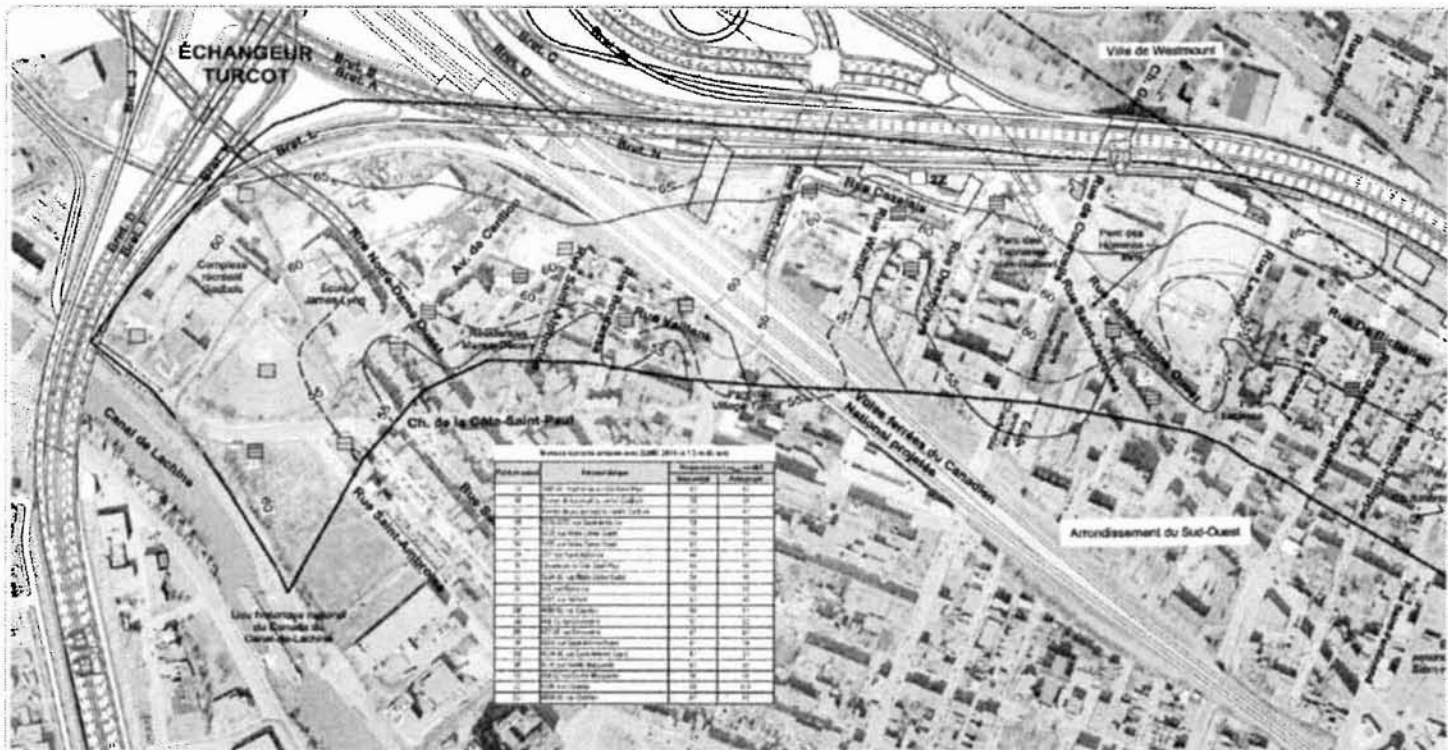
Pourquoi,

1. Copie de tous les powerpoints de présentation du ministère depuis novembre 2007
2. Rapport de la Visite du Complexe Turcot par le MTQ en date du 5 juin 2009 avec photos et plans partiels disponible pour certains.
3. 139 documents disponibles aux groupes professionnels lors de leur préparation d'offre de service. (Au moins les rapports de conditions de structure Ville marie)
4. Plans à échelle lisible du nouveaux complexe superposé sur l'existant. Précisons que les deux réseau doivent être fonctionnels avant que l'existant soit démantelé et, avec les quelques comparaisons d'interférences que nous avons tenté nous voyons certaines difficultés de réalisation. D'ailleurs les plans PDF ont la nouvelle configuration dessiné par dessus l'existant mais ce dernier disparaît lors de la génération du dernier. Certains plans indiquent la limite de l'existant mais pas plus.
5. les plans à grande échelle pourraient ils être rendu disponible aux centres de consultation.

Au plaisir d'avoir des nouvelles.

Pierre Brisset

----- Fin du message transféré



Étude d'impact sur l'environnement
Projet de reconstruction du
complexe Turcot

Carte n° 12A
 Impacte sonorus
 Zone sensible au bruit n° 2 (partie S-O Côte-Saint-Paul)

MILIEU REÇEPTEUR
 Niveaux de bruit évalués pour 2010 avec le logiciel TNM 2.8
 à 1,3 mètre de sol (en dB(A))
 Niveau sonore (dB(A)) projet
 Niveau sonore AVEC projet
 Point de mesure

Matériau sonore
 Zone sensible à l'écoulement
 Municipale
 INFRASTRUCTURE
 Route projetée

IMPACTS SONORES
 Fort
 Moyen
 Facile
 Aut
 Ornemental

0 50 100 150 m

© DOCUMENT ÉLABORÉ PAR L'ÉQUIPE DE CONSULTING ET DE PROJETÉ PAR LA C.A.M. 2010. TOUTES LES DROITS RÉSERVÉS. LE LOGO ET LE NOM DE L'ÉQUIPE SONT DES MARQUES DÉPOSÉES. LE LOGO DE LA C.A.M. EST UN DÉPOSÉ. LE LOGO DE LA C.A.M. EST UN DÉPOSÉ. LE LOGO DE LA C.A.M. EST UN DÉPOSÉ.

Transports Québec **DESSAU** SM

Projet: T. Desrosiers
 Client: S. Poirier
 Ville: S. Lavoie

Échelle: 1:5000
 Date: 06/07/10

Projet de plan: S. Côté
 Échelle: 1:500

068 P013202 1500 001 BV 12A 03

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:36
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504-02 Questionnements Largeur Nouvelle Ville Marie
Importance: Haute

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 15:42:05 -0400
À : Monique Gelinass <monique.gelinass@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, "Pierre Zovile (Boris)" <pierre@zovile.com>, Philippe Côté <philippecoté@cooptel.qc.ca>
Conversation : 090504-02 Questionnements Largeur Nouvelle Ville Marie
Objet : 090504-02 Questionnements Largeur Nouvelle Ville Marie

Bonjour Mme. Gélinass

Permettez-nous de vous mettre au parfum d'un questionnement que nous avons essayer d'aborder sans trop de succès de réponse pour expliquer l'élargissement de la Ville Marie entre Turcot et le début la sortie pour la Rue Guy au dessus de la rue Atwater. (J'inclus copie des questions posés antérieurement)

En effet il existe aucune autoroute urbaine au Québec, voire même au Canada, **de conception de vitesse de 70km/h** ayant une accotement de 3 mètres à gauche de la chaussée.

Nous remarquons que ce concept d'accotements s'applique à des autoroutes de conception rurale de 110 km/h et là cette configuration est plutôt rare. (A-40 dans l'ouest de l'île).

Voici bien nos observations de la Ville Marie actuelle;

- La présente chaussée est constitué de 4 voies de 3,5 mètres chacune que le MTQ veut élargir à 3,75 mètres
- À droite l'accotement est de 2,4 mètres et à gauche 0,6 mètres, tous deux que le MTQ veut élargir à 3 mètres.
- Cette ajout d'environ 4 mètres sur la chaussée de 17 mètres porterait la largeur de la chaussées à 21 mètres qui équivaut une ajout d'une voie que la structure actuel ne peut supporter.
- Précisons que les largeurs de la chaussée de la même autoroute ce chiffre à 20.6 mètres par direction un peu plus à l'Est sous le Palais des Congrès pour accommoder **5 voies** par direction.

Donc, on pourrait en conclure que l'objectif serait d'ajouter cette **5ième voie** par direction dans la chaussée de **21 mètres** sur Ville Marie de Turcot jusqu'à la sortie Guy. Ce tronçon se trouve à débiter entre Greene et Atwater pour ressortir aux bretelles de la rues St-Jacques vers Notre-Dame de Grâce. Tous cela engendrait bien les expropriations requises car il est évident que les structures existantes ne peuvent supporter de tels travaux d'élargissement et que les empreintes existants sont insuffisants.

Vérifiant les normes américaines auquel le MTQ s'est influencé, on parle bien de voies de 11'-6" (3,5 mètres) pour la conception UFD45 (Urban Freeway Design at 45 mph) pour des **vitesse de 70 kmh** et 12 pieds (3,65 mètres) pour la conception UFD60 (Urban Freeway design at 60 mph) pour des **vitesse de 100 kmh**. Les vitesses supérieurs en milieux ruraux commandaient des voies plus larges.

Les normes de conception de la Ville Marie en 70' étaient 12 pieds (3,65 mètres) par voie avec accotement de 6 pieds (1,8 mètres) à droite ainsi qu'un dégagement de 2 pieds (0,6 mètres) à gauche. Par la suite, avec l'aide da marquage au sol, les voies de roulement fut réduites à 11'-6" (3,5 mètres) afin de permettre l'élargissement de l'accotement à droite à 8 pieds (2,4 mètres).

Donc, nous comprenons mal la variation de standards sur de courtes distances sur la même autoroute surtout qu'il s'agit bien d'une autoroute **de conception de vitesse de 70km/h dans un milieu densément peuplé**. C'est à dire, les présentes

2009-06-05

normes que nous considérons excessives pour les deux premiers kilomètres suivi des normes 70' pour la suite de l'autoroute jusqu'à Papineau suivi de normes de boulevard urbain pour la partie Notre Dame de cette axe.

Appart la Métropolitaine entre Côte de Liesse et Pie IX que tous reconnaissent comme étant sous-standard, toutes les autre autoroutes **de conception de vitesse 70 kmh** semblent être conformes aux normes américaines dans le territoire de Montréal.

C'est malheureux que les normes du MTQ ne tiennent plus compte des restrictions dans les milieux urbains pour l'application de ces derniers. C'est comme dire que dorénavant, tous le monde doit porter des chausseurs de pointure 10 au lieu des adapter à la taille des pieds des individus.

Tous cela résulte que des largeurs de voies pour des autoroutes urbains incluant tous les dégagements de sécurité en forme d'accotements ou autre considérations fait en sorte que ces derniers sont 50% plus larges que les voies en contrepartie pour des artères urbaines soit 5,25 mètres (autoroutes) contre 3,5 mètres (artères urbaines).

Dernière chose, le départ de l'autoroute Ville Marie (A-720) consiste bien de la convergence des deux autoroute majeurs, soit deux voies en provenance de Décarie plus les deux voies de l'autoroute des Anciens Combattants en provenance du "West Island" pour former le début des 4 voies de l'A-720 à Turcot. Précisons que la convergences de ces deux sources d'alimentation majeures forme bien le départ de l'autoroute vers le centre-ville et l'Est de Montréal.

Par contre, le MTQ semble vouloir modifier la configuration des bretelles au départ de la Ville Marie à partir de l'échangeur Turcot à cause d'un critère de sécurité afin de les croiser et amener l'entrée Décarie à droite de l'entrée de l'autoroute du Souvenir au lieu de la garder à gauche comme elle est présentement. Puisque cette intervention exigerait plus d'expropriations dans le secteur des Tanneries, nous considérons la mise en oeuvre de cette dernière douteuse dans son application du présent cas car les gains au niveau de sécurité seraient marginaux par rapport aux impacts néfastes qui seraient créés par le démolition des logements limitrophes.

Donc pourquoi, l'élargissement de Ville Marie qui a déjà un accotement et pourquoi le transfert plus au sud de l'entrée Décarie qui nécessite la démolition du 780 St-Rémi et le nord de Cazalais tel qu'indiqué au PDF inclus.

Ainsi, si la démonstration peut être faite de conserver la Ville marie à l'Est de St-Rémi, les greffes pourront être faites au nouvelles construction dans Turcot en déviant tout le trafic sur la travée direction Est pendant que les travaux se fassent sur la structure en direction Ouest et vice-versa.

Au plaisir,

Pierre Brisset, architecte.

PS le MTQ a déjà reçu copie de toute cette documentation.

PB.

----- Fin du message transféré

Échangeur Turcot 2009

à
Montréal

**Questionnaire sur les travaux
envisagés sur l'autoroute Ville Marie :
Une autoroute pendulaire
pour les navetteurs en provenance
de l'ouest de l'île de Montréal
vers le centre-ville**

**Par Pierre Brisset
GRUHM**

3 mars 2009

Questions :

1. Remplacement de structures les plus récents du réseau.

Considérant que Ville Marie a été construite sur pilotis et ouverte en 1972 entre les rues St. Rémi et Guy, 13 ans après l'ouverture de la Métropolitaine en 1959, comment se fait-il que seulement la moitié de cet ouvrage d'art est envisagée à être remplacé, soit jusqu'à la rue Greene. Précisons que le tout fut construit basée sur un concept de charpente continue de poutres caissons et que ce dernier fut l'objet d'importantes réfections depuis les derniers dix ans. (Environs 150\$ millions).

2. Élargissement de Ville Marie ; contexte du présent projet:

Considérant que la largeur des chaussées comprend quatre (4) voies plus un accotement par direction pour une largeur de tablier de 17 mètres (56 pieds), pourquoi doit on élargir cette chaussée en milieu urbain pour avoir des accotements de 3 mètres (10 pieds) des deux côtés de la chaussée donnant ainsi une largeur de 20,6 mètres (68 pieds) hors tout par chaussée. *Cet ajout de 3,6 mètres est équivalent à l'ajout d'une voie par direction.*

3. Méthode de remplacement de chaussées de l'autoroute :

Advenant la nécessité de remplacer les structures de Ville Marie entre Greene et Turcot et puisque la largeur de chaque tablier peut accommoder 5 voies de 3,3 mètres chacune incluant une barrière amovible, ne pourrait-on pas envisager un transfert de toute la circulation sur une chaussée pendant que l'autre est reconstruite. Précisons que ce scénario est requis pendant la construction des greffes à la hauteur de Greene comme le MTQ l'a mentionné lors de leur présentation à Westmount. Ainsi les travaux pourraient demeurer dans les emprises actuelles sans recourir à des expropriations.

4. Géométrie des raccordements Ville Marie/Décarie :

Considérant que trois des quatre manœuvres de ce raccordement se font à gauche des voies rapides, autant sur Décarie que sur Ville Marie, pourquoi insiste-on à reconfigurer seulement une de ces trois manœuvres au point de convergence vers Ville Marie Est entraînent ainsi la démolition du 780 St. Rémi et plusieurs unités de logement sur de Cazalais dans le secteur des Tanneries. Si la géométrie de cette convergence était maintenue, la greffe entre les structures se ferait à la hauteur de St. Rémi, là où il y avait déjà les limites de chantier 1967/1972. (Secteur Turcot/Secteur Ville-Marie)

Convergence sur Turcot

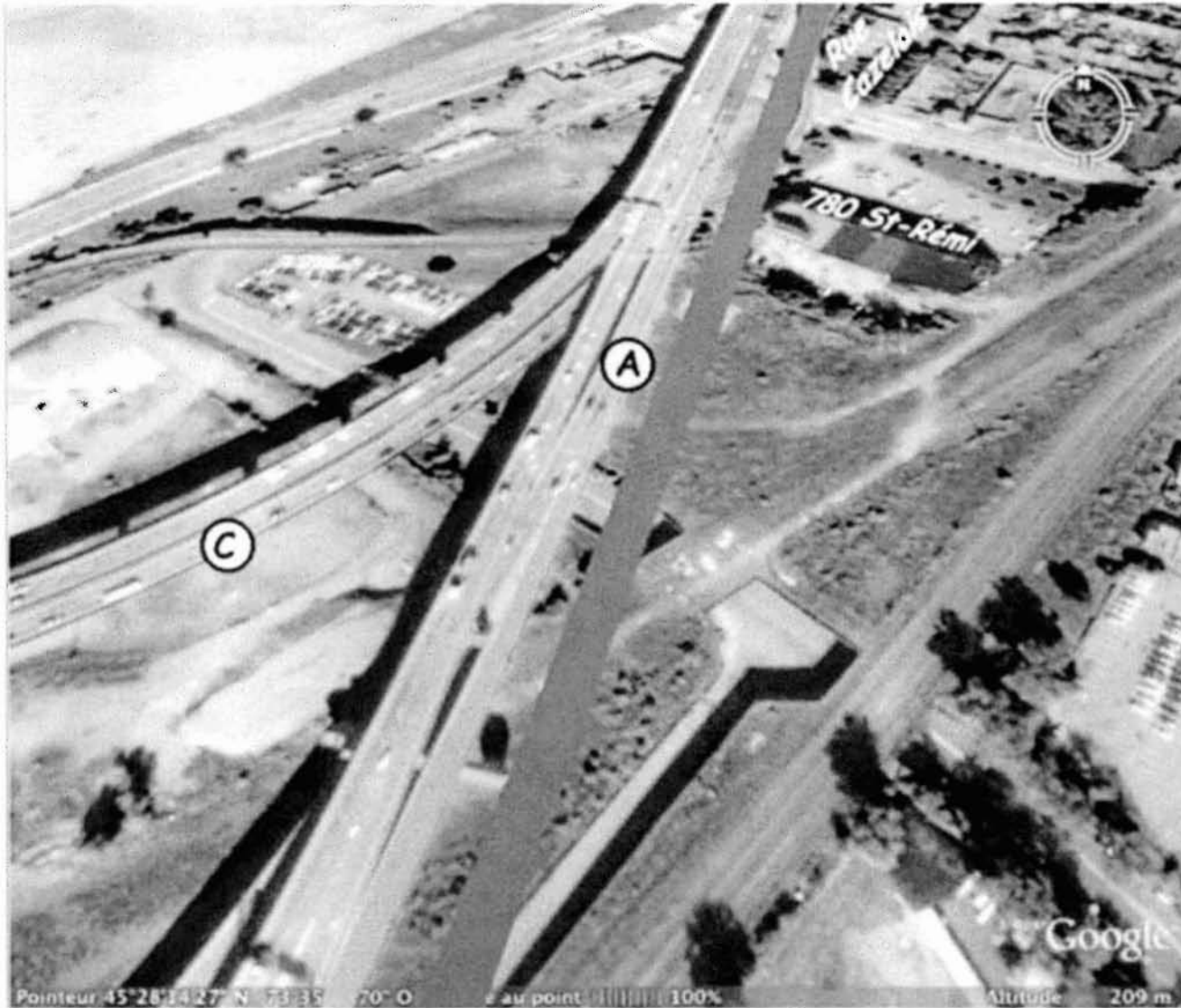
Analyse des scénarios proposé
par le MTQ

Pierre Brisset GRUHM

090320



Convergence actuelle vers Turcot



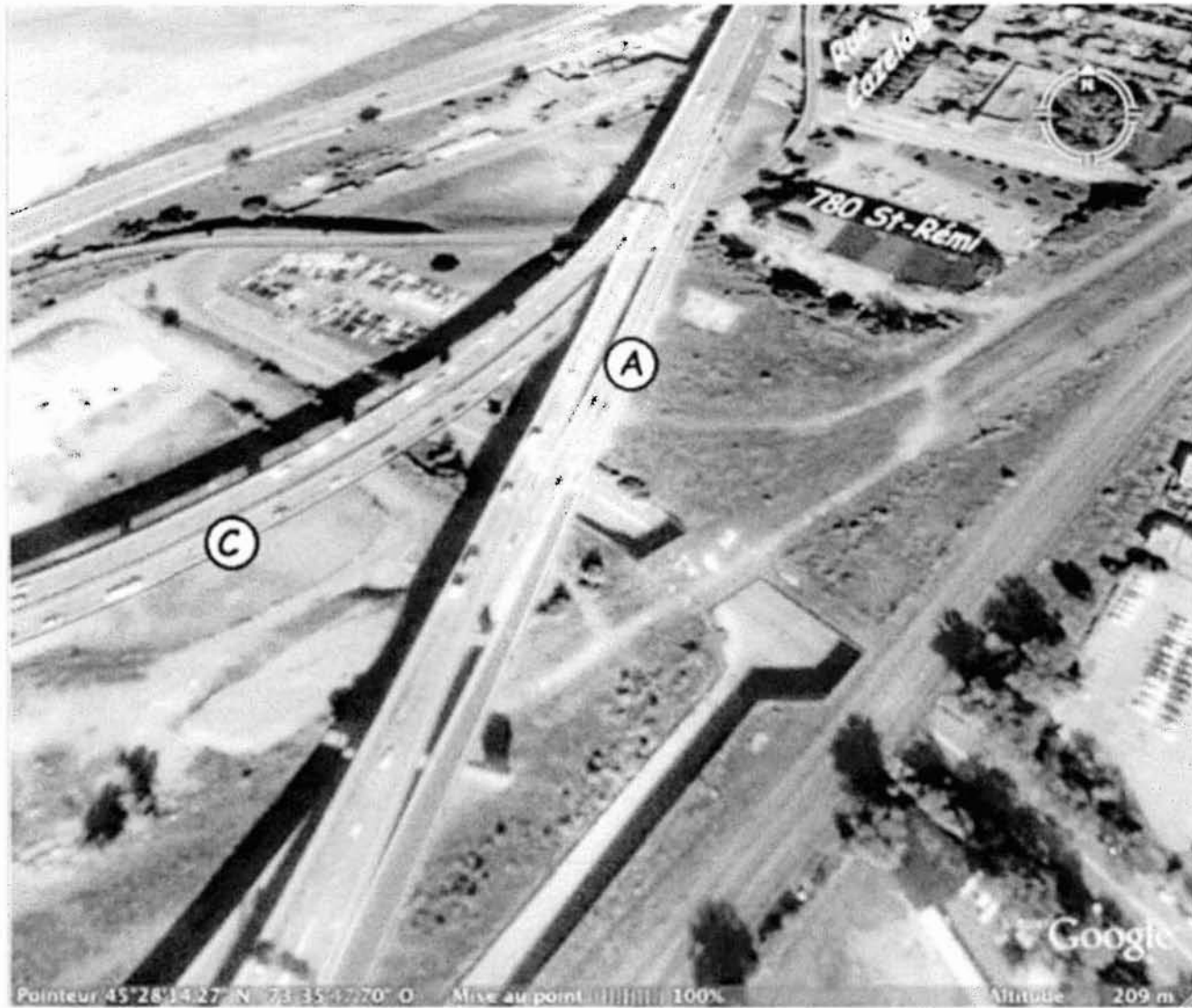
Relocalisation proposée de la bretelle A par la MTQ.
Cette relocalisation de bretelle nécessiterait pas d'expropriations
comme tel puisqu'elle semble rester dans l'emprise



Convergence proposée par le MTQ pour la relocalisation de la bretelle C à droite de la nouvelle bretelle A nécessitant l'expropriations du 780 St Rémi.



Convergence proposée par le MTQ avec ajout de bretelle locale. Cette nouvelle bretelle N ajoute au balayage nécessitant plus d'expropriations dans le secteur des Tanneries.

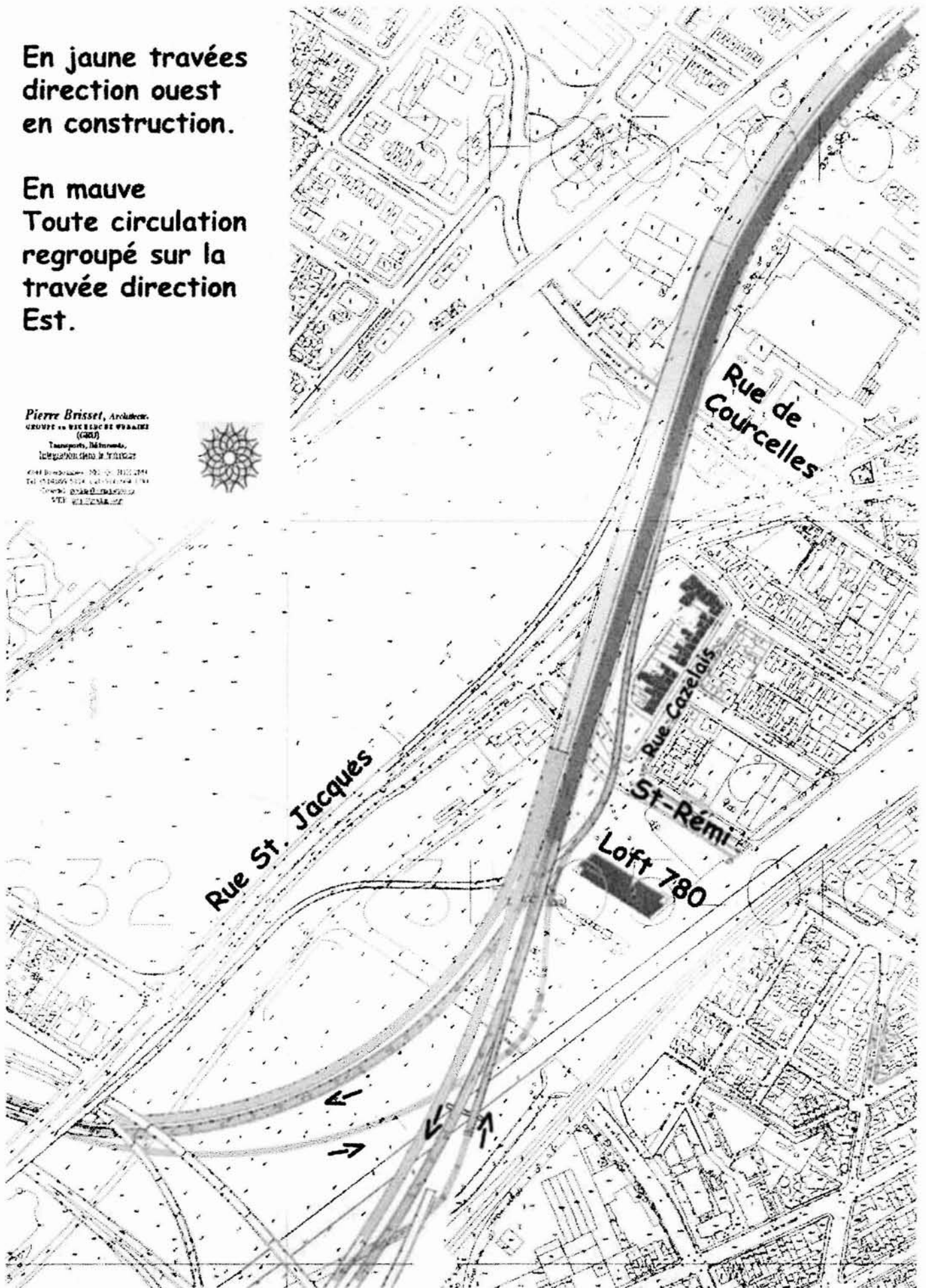


Convergence proposée par le GRUHM conservant la géométrie existante et remplacement/restauration des structures au besoin
Voie d'autobus menant en tête de fil de l'A-20 à la convergence.

En jaune travées
direction ouest
en construction.

En mauve
Toute circulation
regroupé sur la
travée direction
Est.

Pierre Brisset, Architecte
GRUPPE DE BUREAUX PARISIENS
(GRB)
Transports, Infrastructures,
Intégration des Territoires
404 Boulevard de la Chapelle 75018 Paris
Tel: 01 42 56 51 24 - 01 42 56 51 25
www.pierrebrisset.com
Membre de l'Ordre des Architectes de Paris

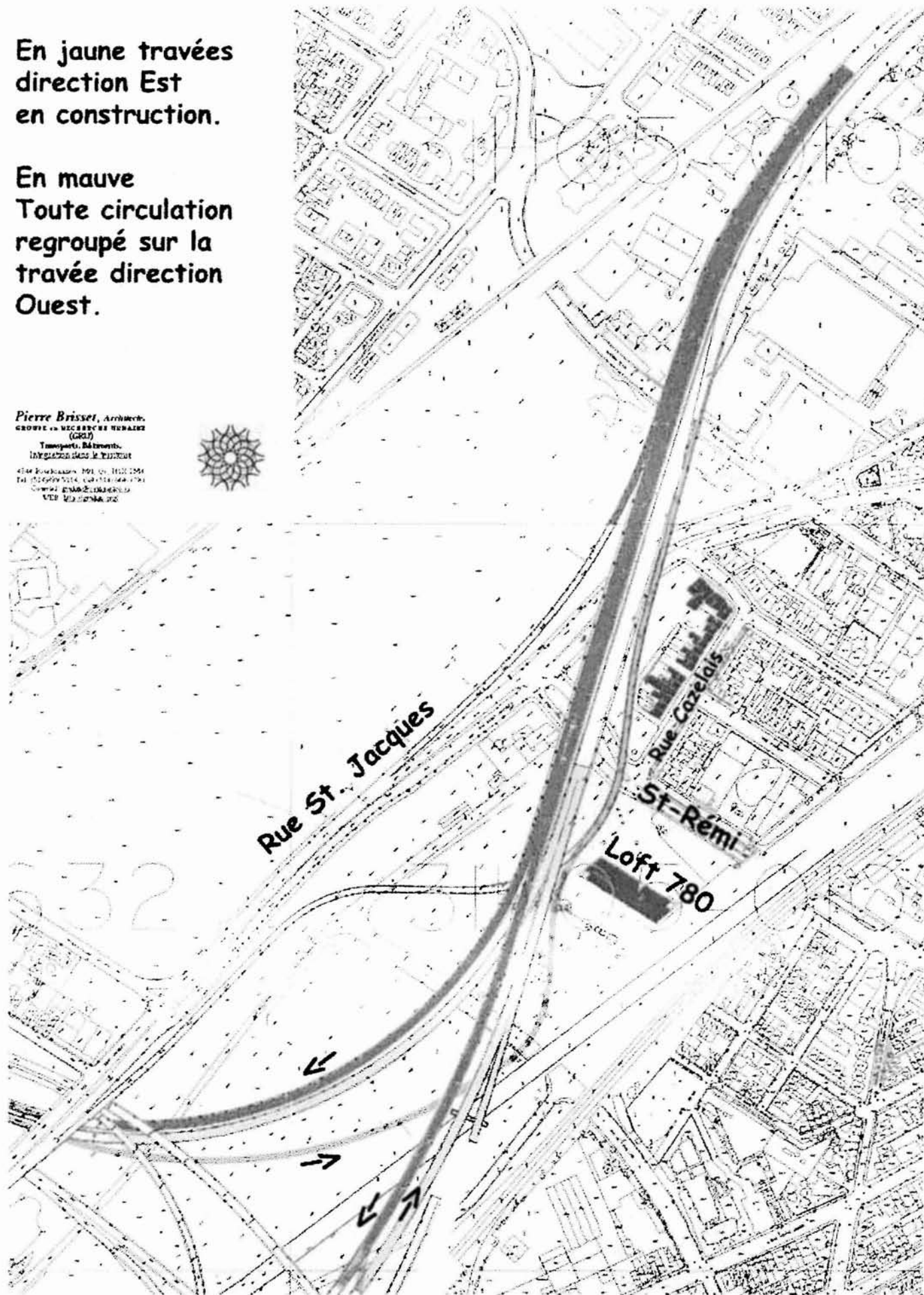


Phase 1: Reconstruction direction Ouest

En jaune travées
direction Est
en construction.

En mauve
Toute circulation
regroupé sur la
travée direction
Ouest.

Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAINES
(GRU)
Transport, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4348 Boulevard 191^e St. Hill 1994
Tel: (514) 399-5114, cell: (514) 444-4781
www.pbrisset.com
VDP: 100-1000-000



Phase 2: Reconstruction direction Est

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:36
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504 03-Complexe Turcot Documents manquants, coupes

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 15:47:29 -0400
À : Monique Gelinas <monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, "Pierre Zovile (Boris)" <pierre@zovile.com>, Philippe Côté <philippecote@cooptel.qc.ca>, Alain Dubé <alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca>
Conversation : 090504 03-Complexe Turcot Documents manquants, coupes
Objet : 090504 03-Complexe Turcot Documents manquants, coupes

Rebonjour Mme. Gélinas,

Question 3;

Encore une fois nous vous réitérons l'importance de nous fournir les documents manquants dans les fichiers déposés.

Dans tous les documents consultés il n'y a qu'une coupe dans l'axe Ville marie qui est disponible.

Pourtant pendant les présentations du MTQ on nous noie d'illustrations en coupe et 3D qui sont nullement disponible après présentations.

Exemple la coupe illustré par le MTQ en audience n'est pas la même que celle illustré que j'ai pris de votre document.

Dans une présentation à Westmount au mois de février, il y avait un coupe à la hauteur de la rue Greene qui n'est pas disponible non plus.

Dans le document illustré de la visite de Juin 2008 il y avait d'autres illustrations que j'ai vu mais plus disponibles.

Je vous ai préparé des coupes critiques à la hauteur de la rue De Courcelles ainsi que la rue Greene qui démontreront la complexité de réalisation auquel on doit tenir compte.

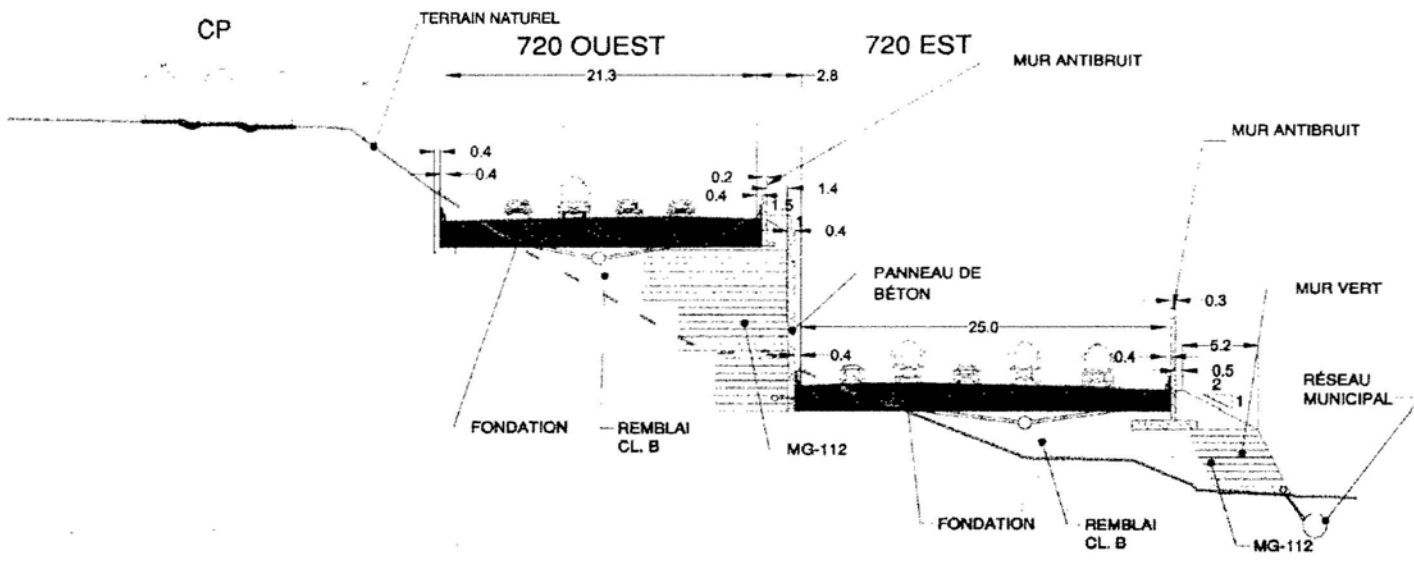
Enfin pourrait-on avoir sur votre site toute présentations publiques qui furent faite par powerpoint.

Au plaisir,

Pierre Brisset.

----- Fin du message transféré

SECTION TYPE



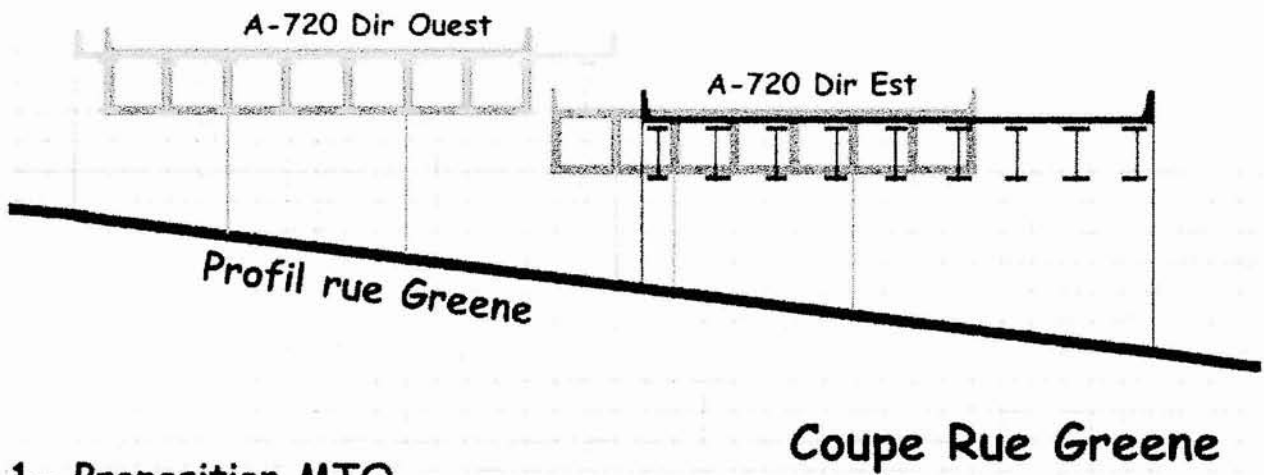
12+500.000

Consortium
SNC-LAVALIN / CIMA

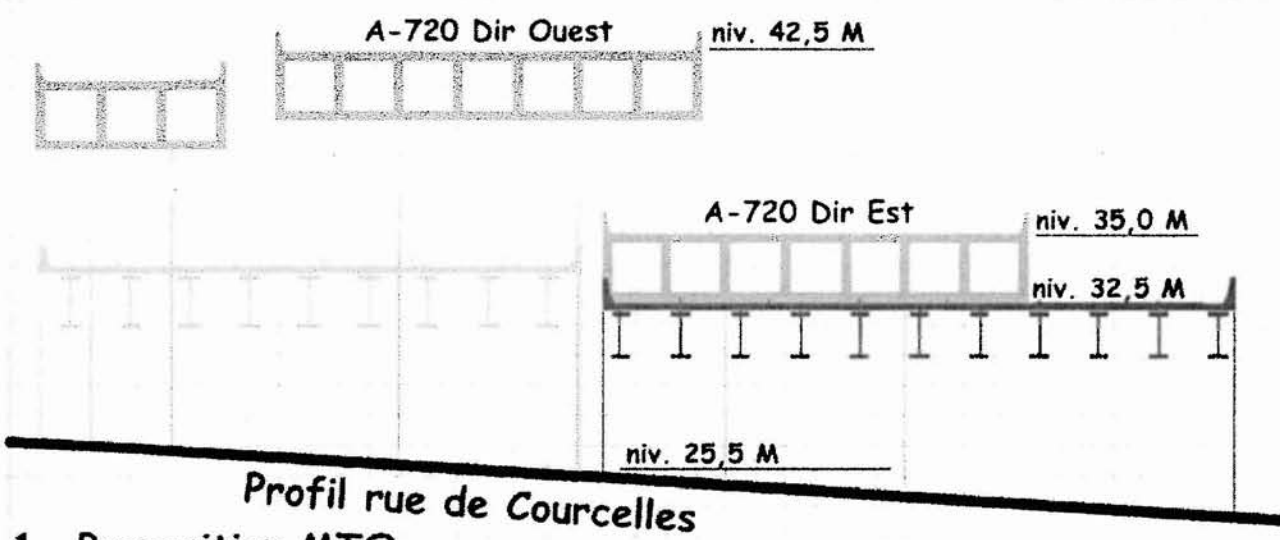
Transports
Québec

Dessiné: Marie-Eve McNeil, dess.
Préparé: Mario-André Renaud, ing. j.
Vérifié: Jacques Dumas, ing.
Date: 2008/10/29
Échelle: 1:250

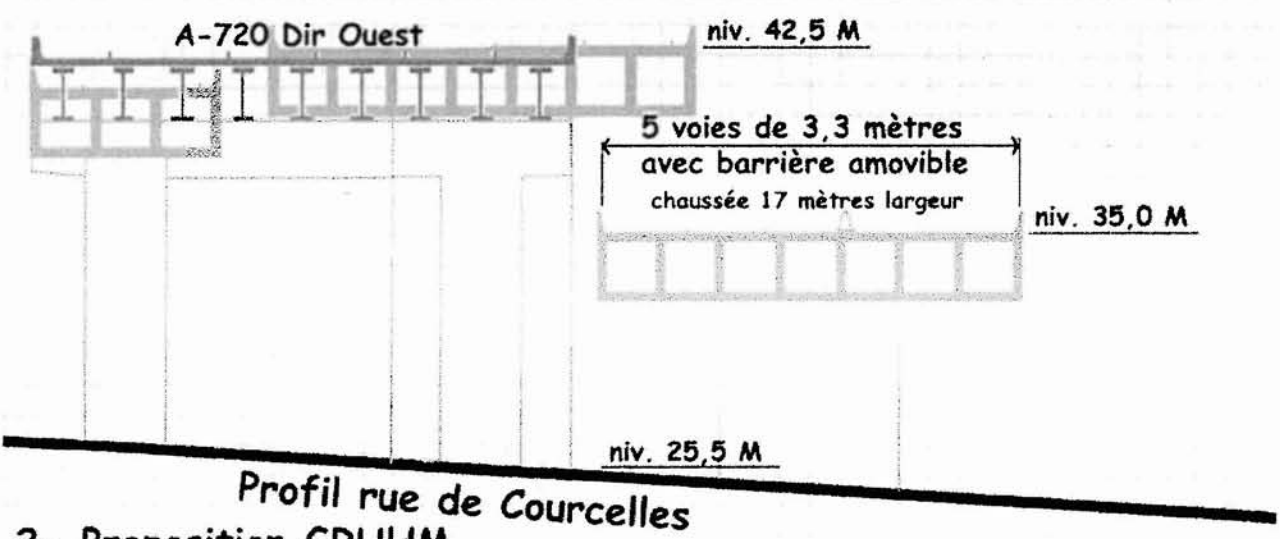
PROJET DE RECONSTRUCTION DU
COMPLEXE TURCOT - AUTOROUTE 720
CH. : 12+500
6 0 5 2 9 5 A | G R C R 0 3 8



1- Proposition MTQ



1- Proposition MTQ



2- Proposition GRUHM

Phase 1 en rouge
Phase 2 en jaune

Coupe rue de Courcelle

Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAINES
(GRUHM)
Transport, Bâtiments,
Intégration dans le territoire.
4244 Boulevard, P.O. de NIX 2204
Tel: (514) 999-5214, Cell: (514) 668-1781
Courriel: pierre.brisset@gruhm.ca
WEB: www.gruhm.ca



Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:37
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504 03-Turcot Détails de réalisation

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 16:02:22 -0400
À : Monique Gelinas <monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, "Pierre Zovile (Boris)" <pierre@zovile.com>, Philippe Côté <philippecote@cooptel.qc.ca>, Alain Dubé <alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca>
Conversation : 090504 03-Turcot Détails de réalisation
Objet : 090504 03-Turcot Détails de réalisation

Bonjour Mme Gélinas.

Je vous transmets quelques graphiques que j'espère pourra éclaircir nos questionnements relatif à la réalisabilité du projet;

Image 1; montrant la configuration routière existante près du secteur des Tanneries,
Image 1a; montrant la nouvelle configuration routière près du secteur des Tanneries,
Image 1b: montrant la nouvelle configuration routière passant en dessous des structures existantes.
Image 1 Tanneries; montrant l'intrusion dans les Tanneries
Photo; montrant la forêt de colonnes à traverser.
Plan d'encombrement indiquant les colonnes en rouge dans la chaussée

Maintenant voici les questions

1. On voit bien qu'une partie de la travée direction Est peut être construit à côté des structures existantes à l'Ouest de la rue Saint Rémi en démolissant le 780 St. Rémi, mais comment peut on construire la travée direction Est à la hauteur de De Courcelle (Là où le symboe A-720 apparaît à gauche de l'image)? Précisons que le dégagement sous la structure existante à cette endroit (d'environ 9 mètres) ne permet pas la construction d'une nouvelle chaussée sur remblai avec viaducs au dessus des rues entre le niveau du sol et le dessous de la structure de la Ville Marie Actuelle. Donc nous demandons au MTQ de fournir des plans et des coupes montrant les deux infrastructures (existant et nouveau) dans ce secteur (des Tanneries) pour bien expliquer leurs intentions pendant cette période de transition. (Coupes envoyées dans courriel précédent.).
2. À la traverse du Canal de Lachine (à gauche de l'image 1b) comment est-ce que le MTQ prévoit tricoter la nouvelle configuration routière dans la forêt des colonnes montrée dans l'image 4). Pourrait on avoir des plans agrandis avec le positionnement de ces colonnes dans la nouvelle chaussée incluant le positionnement des grosses colonnes en "T" #32, #33 et #34 du côté sud du canal relatif à la configuration nouvelle". Nous avons tenté de faire une mise en plan pour comprendre la complexité de la traverse du canal mais aurions aimé que ce dessin soit fourni par le MTQ. (L'empreinte des colonnes en rouge qui son dans les nouvelles chaussées pendant la construction.)

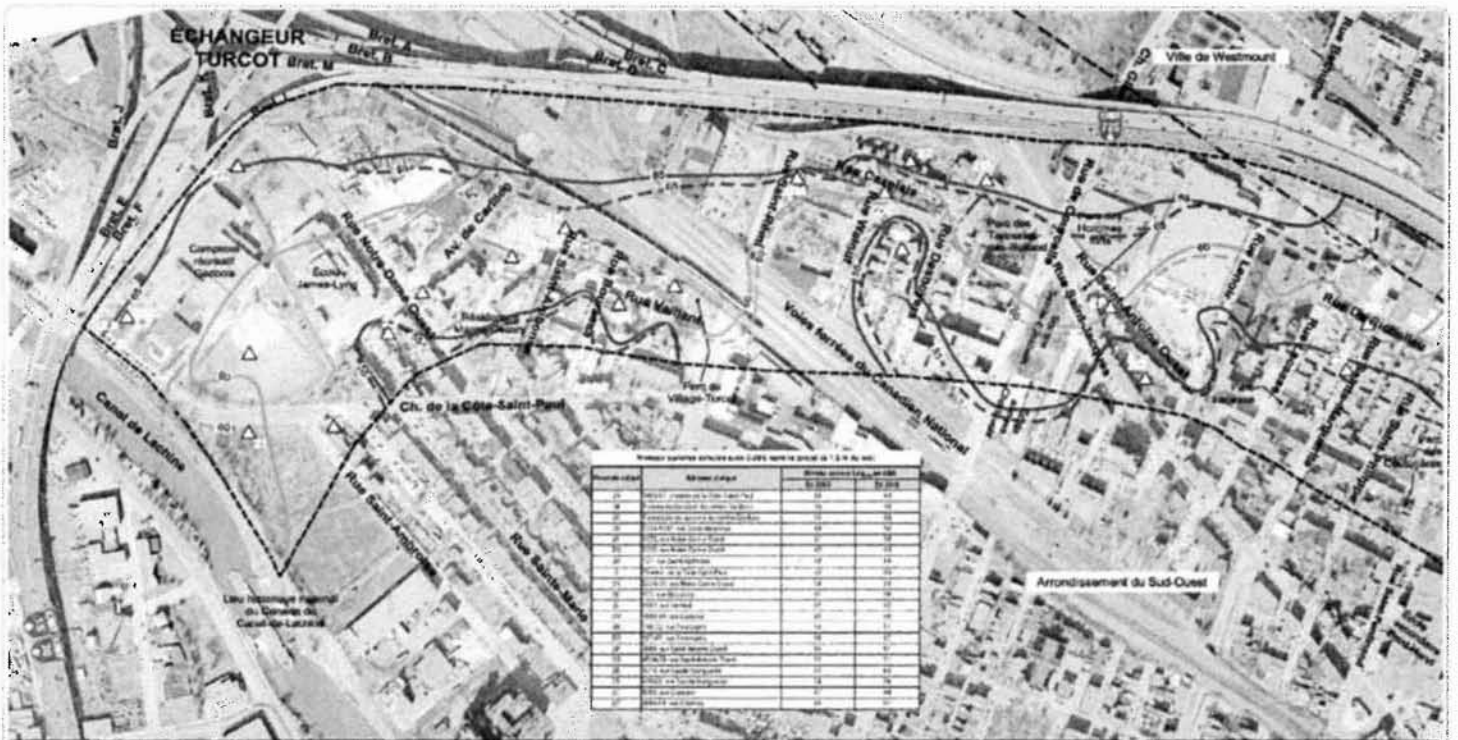
Vous remerciant de votre collaboration habituelle,

Pierre Brisset

----- Fin du message transféré

----- Fin du message transféré

2009-06-05



WILRU RECEPTEUR
 microphone Laque. Niveau sans projet avec le logiciel
 TMS 2.5 à 1.4 mètres du sol (en dB(A))
 Niveau sonore pour 2008
 Point de mesure

LIMITES
 Zone sensible à l'étude
 Municipales

0 50 100 150 m

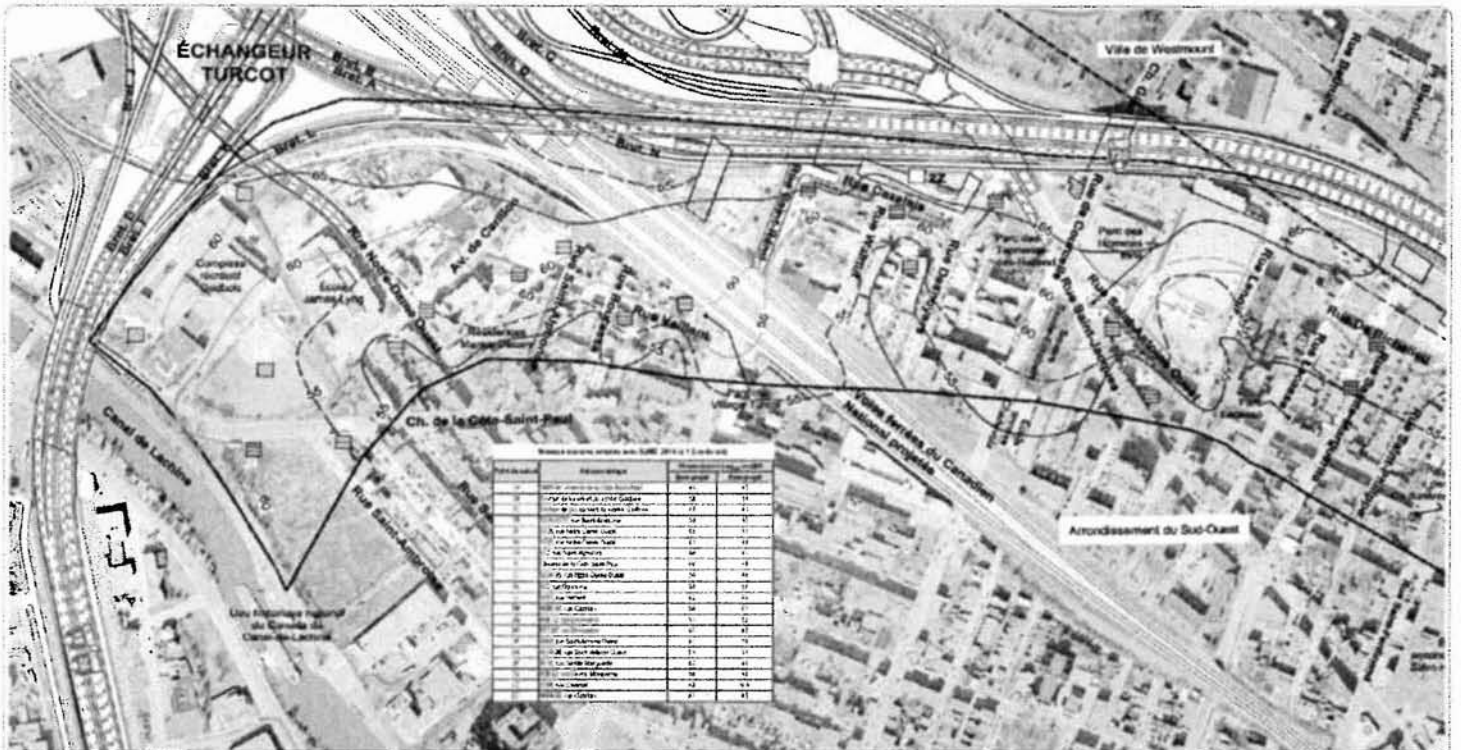
© 2008 Wilru Inc. Tous droits réservés. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de la Wilru Inc. est formellement interdite.

Étude d'impact sur l'environnement
Projet de reconstruction du
complexe Turcot

Carte n° 7A
 C'est encore géré par le Complexe Turcot actuel
 Zone sensible au bruit n° 2 (parce 3-D Côte-Saint-Paul)

Transports Québec DESSAU SM

Projet: Y. Bédoin
 Concept & Plan: S. Leduc
 Octobre 2008
 1:4000
 068 P013202 1500.001 BV 7A 03



Échelle

MILIEU RECEPTEUR
 Modification L'atmosphère pour 2010 avec le projet TMS 2 & 3
 2 à 1,2 mètres du sol (par étage)
 Niveau sonore SAH6 (jour)
 Niveau sonore AVEC projet
 Point de bruit

Monnaie sonore

LIMITES
 Zone sensible à l'air
 Municipale

INFRASTRUCTURE
 Route présente

IMPACTS SONORES
 Part
 Bruit
 Fuite
 Air
 Circulation

Échelle
 0 50 100 150 m

LE DOCUMENT D'ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX A ÉTÉ PRÉPARÉ PAR LA LOI, S'IL Y A DES DÉVIATIONS ENTRE LES NIVEAUX DE BRUIT MONTRÉS ICI ET LES NIVEAUX DE BRUIT MONTRÉS DANS LES ÉVALUATIONS D'IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX, IL Y AURA DES RAISONS POUR LE FAIRE. POUR PLUS D'INFORMATIONS, VOUS POUVEZ CONTACTER LE BUREAU D'ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX (BIE) DE DESSAU.

Étude d'impact sur l'environnement
Projet de reconstruction du complexe Turcot

Carte n° 12A
 Impacte sonore
 Zone sensible au bruit n° 2 (partie S-O Côte-Saint-Paul)

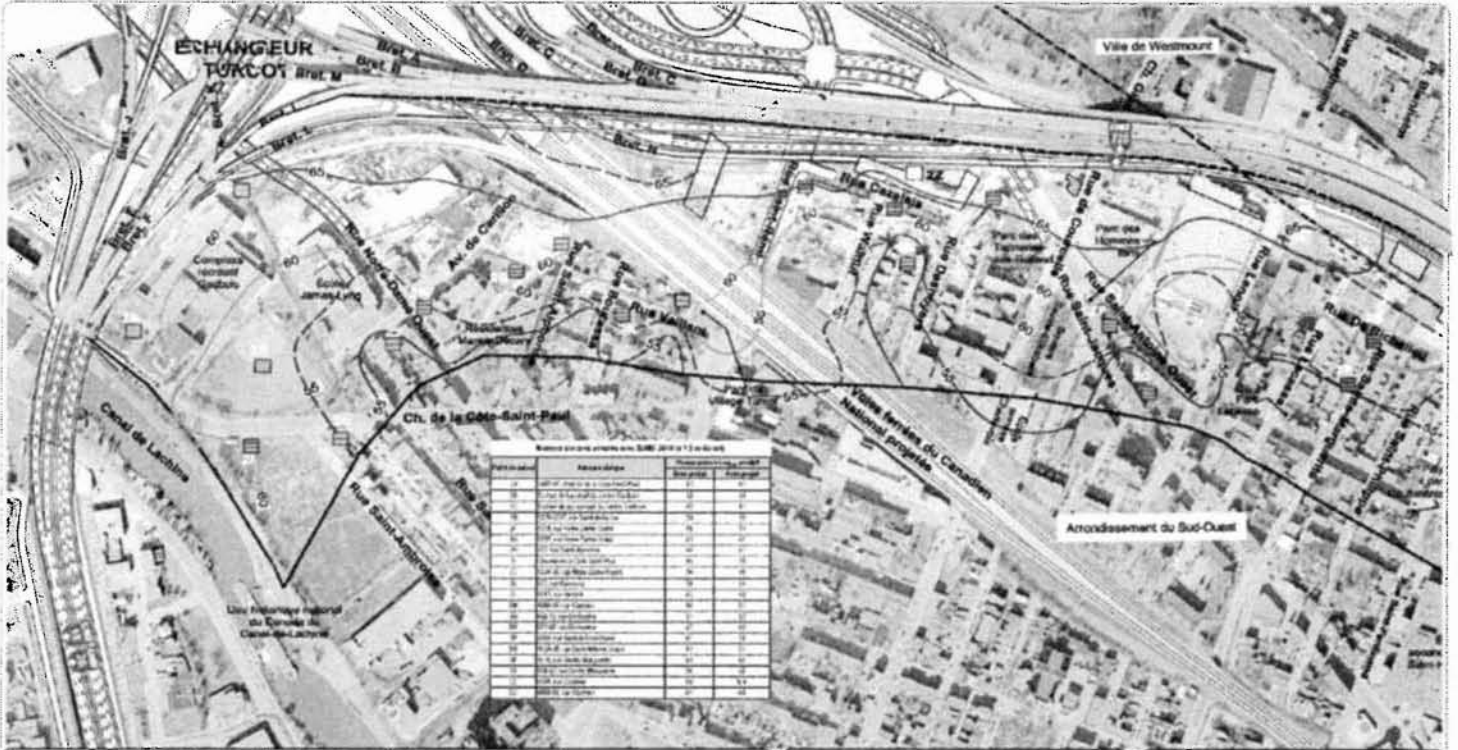
Transports Québec **DESSAU** SM

Projet: T. Centre
 Client: S. P. G. G.
 Auteur: S. L. G.

Échelle: 1:500
 Date: 2007-10-10

Projet de projet: S. O. G.
 Point de vue: M.

06B P013202 1500 001 BV 12A 03



Legende

MILIEU RECEPTEUR
 Région Lével - évaluée pour 2010 avec le logiciel TNE4 2.5
 à 1,5 mètre du sol (en dB(A))

Niveau sonore (dB(A)) pour
 Niveau sonore AVEC projet

Point de calcul

Moment occupé

LIMITES
 Zone sensible à l'étude
 Limites

INFRASTRUCTURE
 Niveau projeté

IMPACTS SONORES

Fort
 Moyen
 Faible
 Aucun
 Construction

De 60 à 69
 De 70 à 79
 De 80 à 89
 À 1.5 m du sol

0 50 100 150 m

Projet de reconstruction du complexe Turcot

Étude d'impact sur l'environnement
 Projet de reconstruction du
 complexe Turcot

Carte n° 12A
 impacts sonores
 Zone sensible au bruit n° 2 (partie S-O Côte-Saint-Paul)

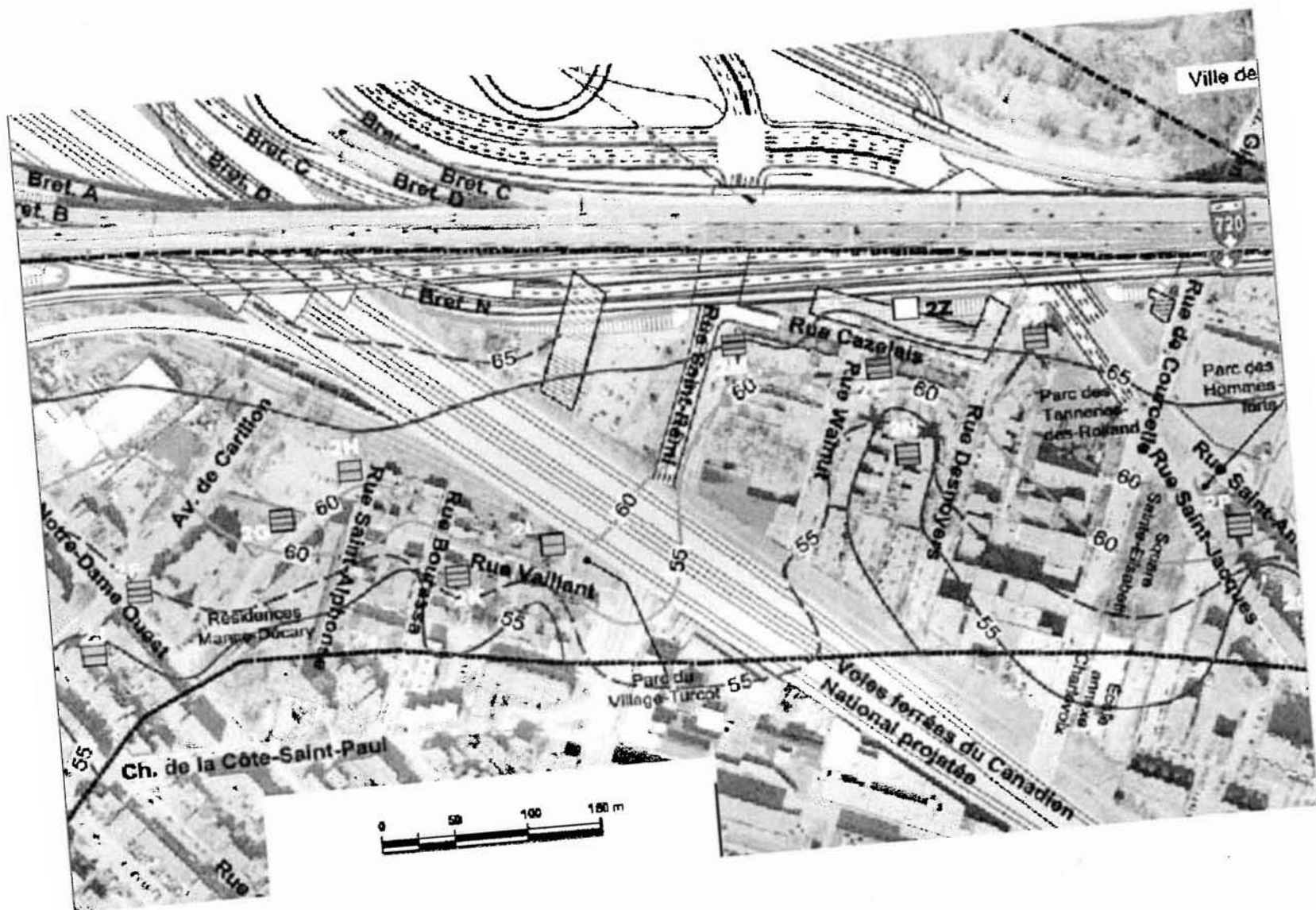
Transports Québec 68 68 DESSAU SM

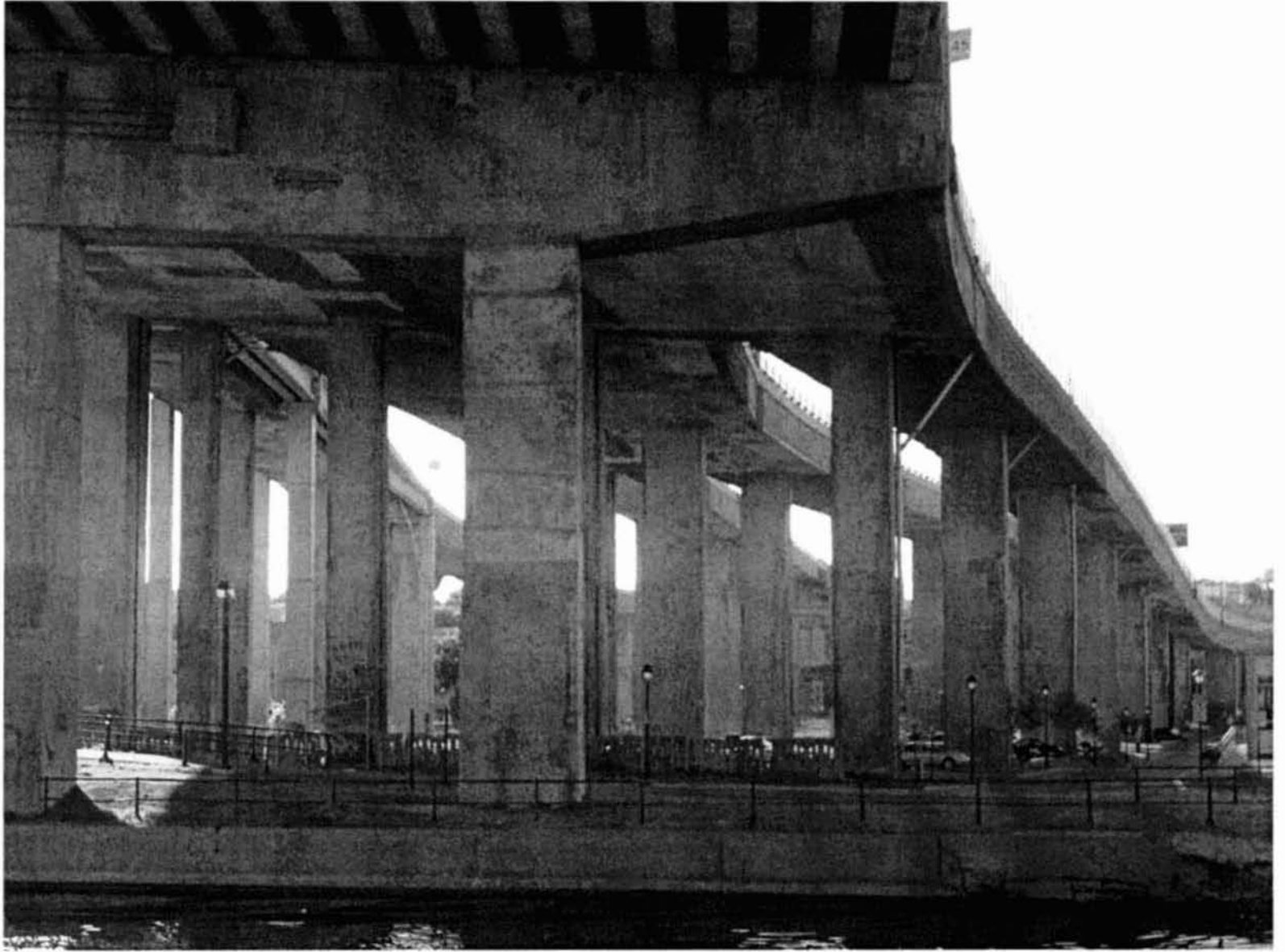
Projet: Y. Caron
 Directeur: S. Poirier
 Vérifié: D. Lacombe

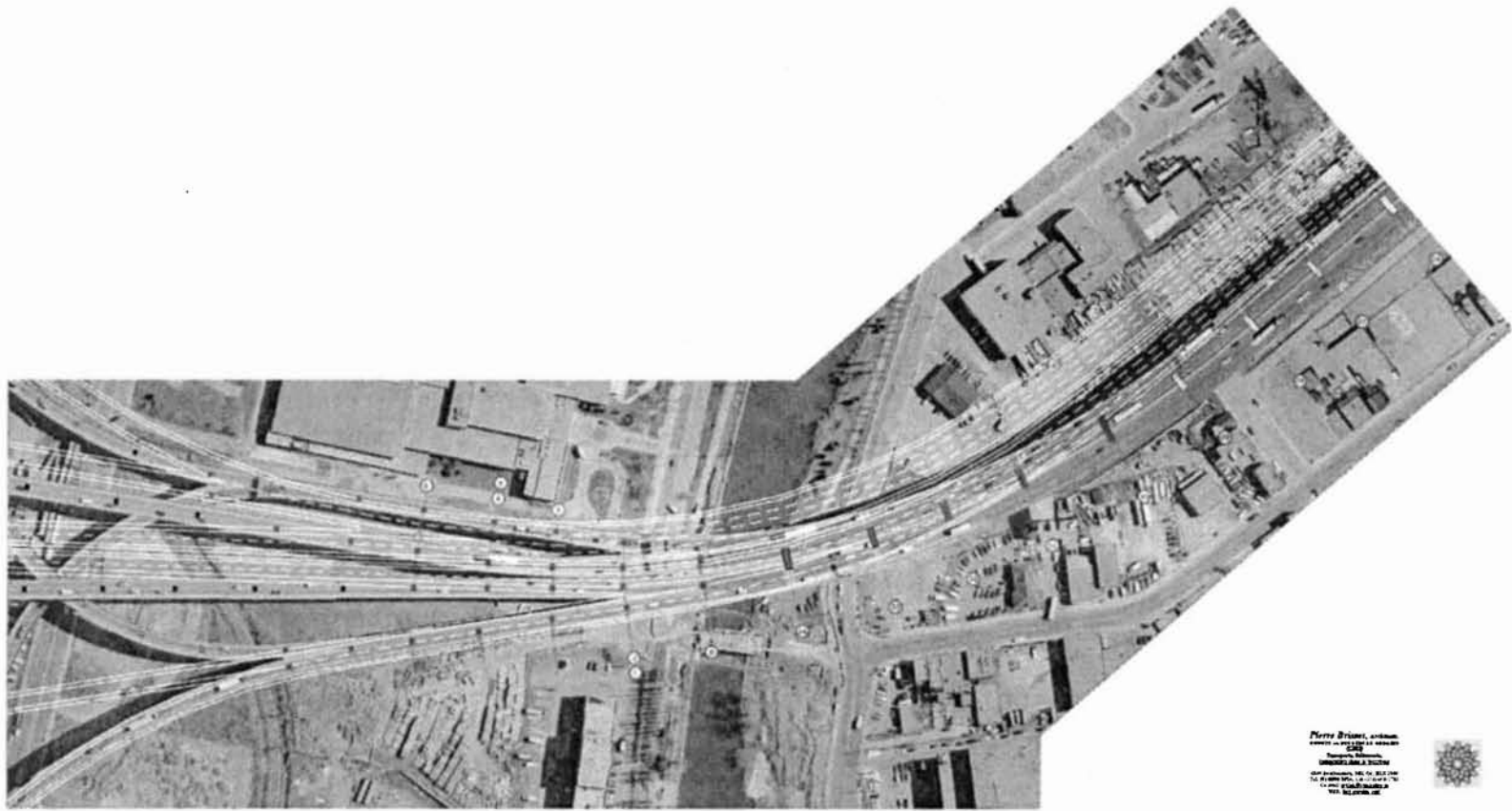
Échelle: 1:1000
 Date: 06/07/12

Projet: 068 P013202
 Site: 1500 001
 Date: 12A
 Rev: 03

CE DOCUMENT (INCLUSE) DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT EST UN PRODUIT DE LA LOI 161 (LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION) ET EST DISPONIBLE EN LIGNE À L'ADRESSE: WWW.161.QUEBEC.GOV.QC







Pierre Briquet, architect
1900-1901
Imprimerie de la Direction
des Travaux Publics
10, rue de la Harpe, Paris
107



Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:37
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504-05 Demande d'accès aux documents du BPCT

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 18:37:33 -0400
À : Monique Gelinas <monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, Saeed Mirza <saeed.mirza@mcgill.ca>, "Pierre Zovile (Boris)" <pierre@zovile.com>, Philippe Côté <philippecoté@cooptel.qc.ca>
Conversation : 090504-05 Demande d'accès aux documents du BPCT
Objet : 090504-05 Demande d'accès aux documents du BPCT

Bonjour Mme. Gélinas,

Vous trouveriez la liste de rapports relatif à la condition structural de l'autoroute ville Marie de St-Rémi à la Rue Guy qu'on aimerait consulter.

Au plaisir,

Pierre Brisset.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Tue, 07 Apr 2009 19:56:00 -0400
À : Saeed Mirza <saeed.mirza@mcgill.ca>, Pieter Sijpkens Professor <pieter.sijpkens@mcgill.ca>, Jason Prince-1 <jason.prince@mcgill.ca>
Conversation : 0090310 Demande d'accès aux documents du BPCT
Objet : Re: 0090310 Demande d'accès aux documents du BPCT

Gentlemen,

AS discussed today, please follow up the obtaining of listed structural reports for Ville Marie from the MTQ.

Regards,

Pierre Brisset.

----- Message transféré

De : Dubé , Alain Marc <Alain-Marc.Dube@mtq.gouv.qc.ca>
Date : Fri, 13 Mar 2009 11:29:24 -0400
À : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Cc : "Brochu, Dave" <Dave.Brochu-c@mtq.gouv.qc.ca>, "Gagnon, Jacques" <Jacques.Gagnon@mtq.gouv.qc.ca>, "Turcotte, Mario" <Mario.Turcotte@mtq.gouv.qc.ca>
Conversation : 0090310 Demande d'accès aux documents du BPCT
Objet : RE: 0090310 Demande d'accès aux documents du BPCT

M. Brisset,

Veuillez prendre contact avec M. Dave Brochu (514-873-3838 poste 2110) pour consulter les documents que nous pouvons rendre disponible.

Veuillez prendre note que les documents concernant les relevés de dommage sur les structures ne vous seront pas

fournis. Enfin j'attends l'autorisation de la part de l'AMT pour les documents concernant l'aménagement de garages de jour pour les trains de banlieue de l'AMT.

Bonne journée

Alain M. Dubé, ing., M. Sc.

Directeur par intérim

Bureau de projet du Complexe Turcot

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ: Ce courriel est confidentiel et ne s'adresse qu'à son destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et m'en aviser aussitôt. Merci!

----- Fin du message transféré

----- Fin du message transféré

Annexe B

Liste des documents disponibles pour consultation au BPCT

N/Réf.	Date	N° SDP	Description du document	Compagnie	Type	Format	CD/DVD
103	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DB Vol 1 de 2	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
104	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DB Vol 2 de 2	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
105	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DA Vol 1 de 2	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
106	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DA Vol 2 de 2	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
107	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DF	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
108	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DG	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
109	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DH	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
110	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240DI	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
111	2004 mai		Inspection Générale, Relevé de dommages et inventaire de l'autoroute Ville-Marie de l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie, Rapport synthèse du relevé de dommages, Structure P-14240EA	Dessau-Soprin	Rapport	8 1/2 X 14	
112	2004 mai		Réaménagement des Échangeurs Turcot et de la Vérendrye - Rapport synthèse, Réhabilitation, renforcement et reconstruction de l'échangeur Turcot, Géométrie existante Phase 230	SNCL/CIMA	Rapport		
113	2003 oct		Réaménagement des Échangeurs Turcot et de la Vérendrye - Rapport synthèse, Relevé des dommages (221) Secteur La Vérendrye, Géométrie existante	SNCL/CIMA	Rapport		
114	2003 oct		Réaménagement des Échangeurs Turcot et de la Vérendrye - Rapport synthèse, Réparation structurales et sécurisation de bretelles des échangeurs Turcot et de la Vérendrye, Géométrie existante, Critères de conception	SNCL/CIMA	Rapport		
115	2002 nov.		Réaménagement des Échangeurs Turcot et de la Vérendrye - Rapport synthèse, Relevé des dommages (220) Secteur Turcot, Géométrie existante	SNCL/CIMA	Rapport		

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:39
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504 06-Coûts de construction du complexe

Renvoi de message au cas où la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 18:42:47 -0400
À : Monique Gelinas <monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Conversation : 090504 06-Coûts de construction du complexe
Objet : 090504 06-Coûts de construction du complexe

Objet : 090422 Coûts de construction du complexe

Bonjour Mme Gélinas.

Pour faire suite au questionnement de mon collègue relatif aux coûts de construction de l'échangeur Turcot en 1966, nous voudrions préciser plusieurs lacunes avec cette déclaration.

Ce coût relève de la construction du secteur Échangeur Turcot accentué en rose sur la carte de la zone d'étude du projet (Image 1 incluse). Pourquoi les 5 autres zones ne sont pas quantifiées dans cette déclaration médiatique.

Pour votre guise, je vais vous élaborer les différentes étapes de construction auquel je vous citerai les coûts concernés.

1. Partie Ouest incluant les secteurs Échangeur Montréal ouest, échangeur Angrignon et A-20 dans Turcot, Contrat octroyé à Walsh Construction d'Ottawa pour construire l'autoroute 20' de la limite de Ville saint Pierre aux culées de l'échangeur Turcot; contrat au montant d'environ 10 \$ à 12 \$ millions en \$ 66'. Je ne sais pas si la collection de viaducs du boulevard Angrignon (Anciennement des Trinitaires) fait partie du coût global. Bien entendu ces coûts excluent la traverse du canal de Lachine construit par la Ville de Montréal dans les années 90'
2. Partie sud de l'échangeur appelé secteur De La Vérendrye; Contrat octroyé à Walsh Construction d'Ottawa pour construire l'autoroute 15 du pilier commun au nord du canal de Lachine à l'échangeur Turcot jusqu'au début de la partie Fédérale de l'approche au pont Champlain à la hauteur de l'échangeur Atwater; contrat au montant d'environ 10 \$ à 12 \$ millions en \$ 66'..
3. Échangeur Turcot lui-même pour 24 \$ millions octroyé en Février 1966 et cité dans le document du MTQ. Contrat octroyé à Janin Construction, Une succursale de la maison les Grands Travaux de Marseille de France. Ce contrat comprenait l'assortiment de construction des 12 bretelles formant l'échangeur de la falaise St Jacques au pilier commun au nord du canal et de la rue St Rémi comme limite Est au six culée formant le début de l'A-20 dans les cours Turcot. Notons que ce contrat aurait pu être séparé en deux Contrats distinctes, soit Décarie en bleu et Ville Marie (en dessous) en rouge. Dans une photo prise en novembre 1966 la partie Décarie du contrat Janin fut terminée et la partie Ville Marie fut assez avancée même si ce n'était pas requis pour 1967. En bas d'image la greffe du contrat de Walsh Construction décrit au point 2.
4. Partie Est Secteur Ville Marie (Voir image 4); Les contrats accordés avec valeurs de soumissions sont élaborés sur une copie d'un document du MTQ émis en 1972. Contrat section Turcot à Greene au montant de 17 470 000 \$ fut octroyé à Janin Construction. En effet selon les documents rendus disponibles au BPCT pour l'appel d'offre de consultants en février dernier ce tronçon de route allait de Turcot jusqu'à la rue Rosa de Lima. Le deuxième segment de Greene (Rosa de Lima) à Fulford (maintenant George Vanier) fut octroyé au montant 16 703 000 \$. Le remplacement proposé aujourd'hui couvre environ la moitié de ce deuxième tronçon. Incluant des imprévus, le coût de réalisation serait de l'ordre 35 \$ à 40 \$ millions n \$ 70' pour ce tronçon et demi.

Donc on pourrait évaluer à près de 100 \$ millions la valeur de construction de cet ouvrage d'art actualisé en \$ 70' Nous sommes étonnés que les préposés au projet ne soient pas plus conversants avec ses données.

Autre question sur Ville Marie qu'on nous à jamais donné une réponse claire.

Pourquoi le remplacement de la moitié de Ville Marie sur pilotis entre la rue St-Rémi, début des contrats 70' à l'embouchure du

tunnel à la rue Guy. Toute cette section a été construite en même temps au début des années 70', à été assujettie à des réparations majeurs en fin 90' et ont fait objet de réparations ponctuels évaluées à quelques 12 \$ par année depuis deux ans. De plus on note bien que les réparations on tous été effectués de même façon sur toute cette longueur. On comprends mal la logique de remplacement de seulement la moitié de cette structure déclaré comme étant défectueuse même si elle est la plus jeune sur le réseau routier soit 13 ans plus jeune que la Métropolitaine. Doit on ajouter les coûts du remplacement de l'autre moitié de Ville Marie dans l'analyse des coûts?

Espérant qu'au BAPE on se questionne bien sur l'évaluation des coûts globale de ce projet qu'on souligne doit faire part d'un débat publique bien généralisé.

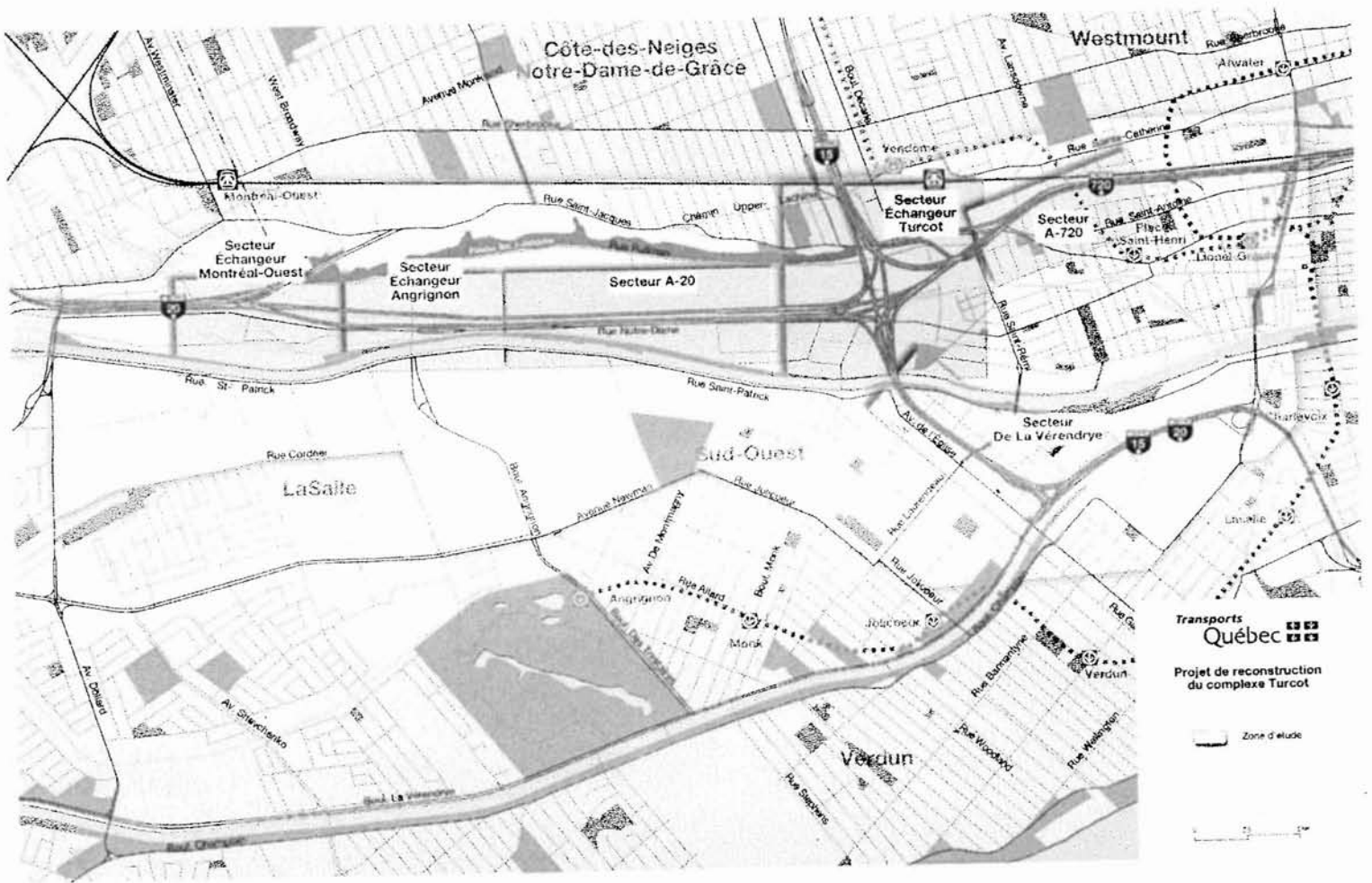
Au plaisir

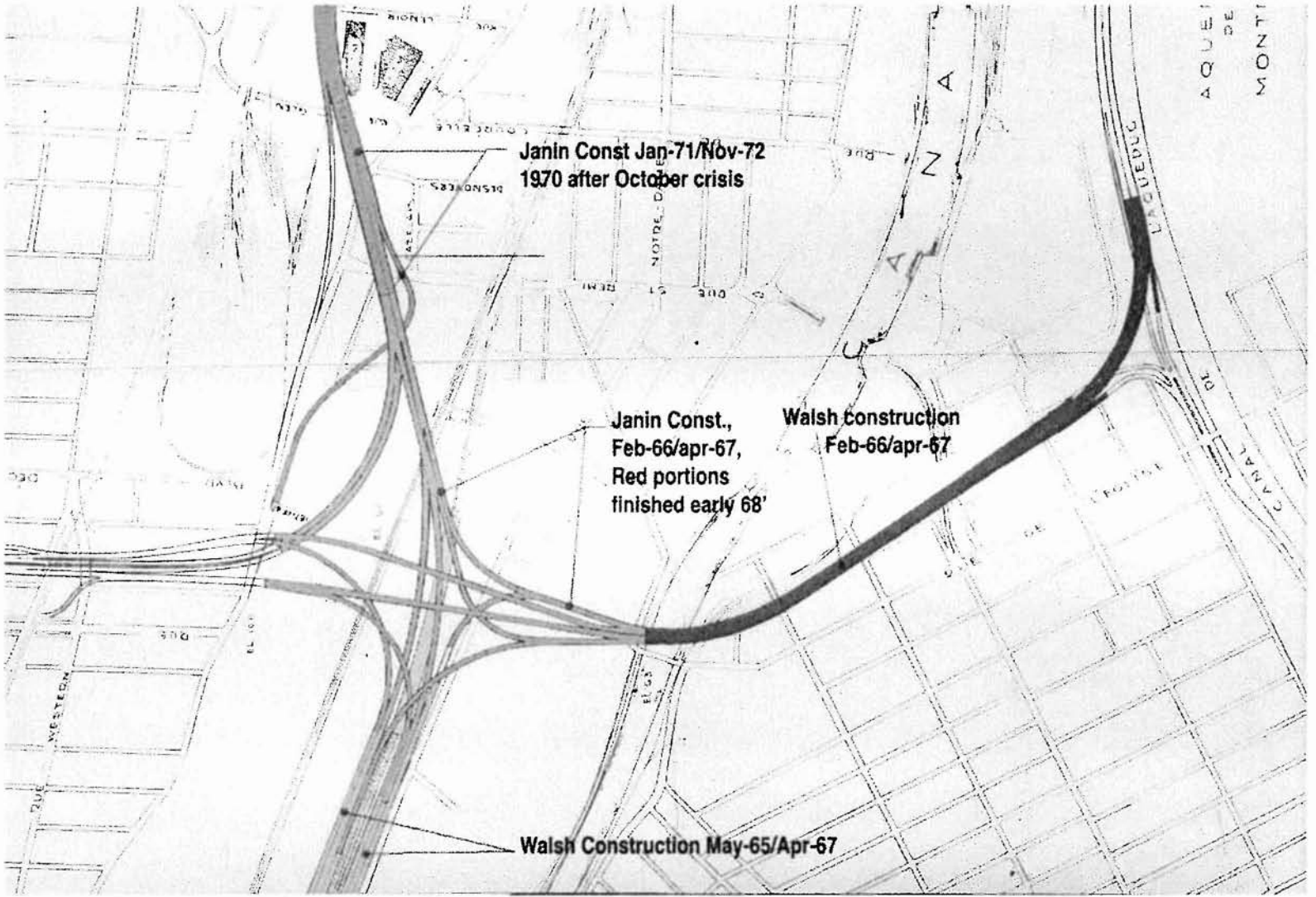
Pierre brisset (GRUHM)

Note ce questionnement fera partie d'un questionnement progressif que nous vous feront parvenir et incluent les questions déjà déposés.

----- Fin du message transféré

----- Fin du message transféré





Janin Const Jan-71/Nov-72
1970 after October crisis

Janin Const,
Feb-66/apr-67,
Red portions
finished early 68'

Walsh construction
Feb-66/apr-67

Walsh Construction May-65/Apr-67

AQUET
DE
MONTI

DE
DE

DE
CANAL

LACHINE

N
A

NOTRE-DAME

DISONORS

WESTERN

DE

DE

DE

DE

DE

DE

EL 100

EL 100

DE

DE

DE

DE

DE

DE

DE

DE

DE

DE

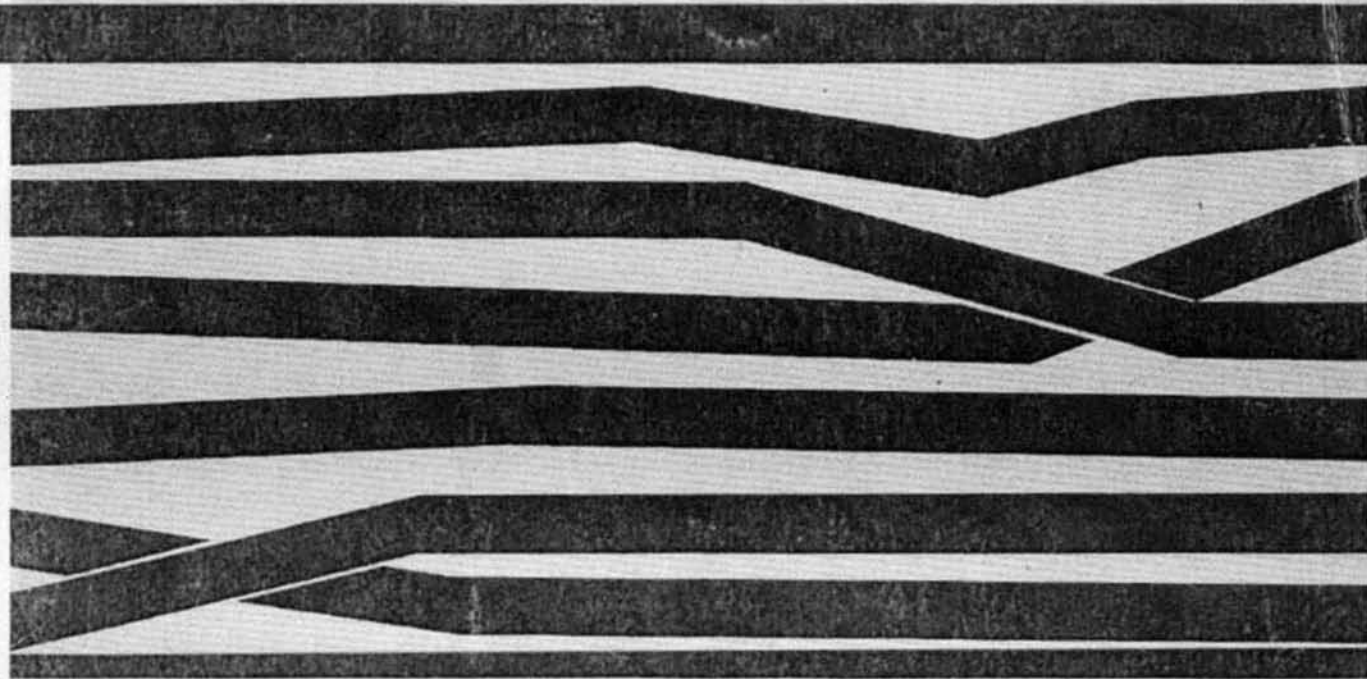
DE

DE



III. 36. Vue générale de l'échangeur Turcot, dont la construction a été terminée en novembre 1966. En haut de l'image, le chantier de l'autoroute Décarie, en cours
(*La Presse*, 5 novembre 1966)

les routes québécoises en 1972



— BOURGET: Divers travaux au tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Réfection du pavage des tubes Est et Ouest et d'une partie des approches Nord et Sud. Construction d'une tranchée de drainage. Près de \$ 100,000. dépensés en 1971.

— FABRE: Prolongement de l'autoroute A-19, autoroute Papineau-Leblanc, dans Laval. Un premier contrat de \$3,756,000. achevé le 1er novembre 1971. Un autre contrat de \$870,000. pour la construction de quatre viaducs au-dessus des voies du CPR sera réalisé en juin 1972.

: Reconstruction de la section Est du pont Pie IX, autoroute A-25, dans Laval, achevée le 26 mai 1971 au coût de \$ 1,900,000.

Construction et éclairage du carrefour entre la route 148 (boulevard St-Martin) et la route 335 (ancienne route 11) dans Laval. \$645,000. Construction de structures et approches au-dessus des voies du CPR pour le boulevard St-Martin dans Laval. \$1,338,000.

— JACQUES-CARTIER: Construction d'une passerelle pour piétons au-dessus de l'autoroute 520, au nord de Côte de Liesse, au coût de \$80,000., dans St-Laurent cité.

: Dans Ville de Montréal, déplacement temporaire des voies ferrées et des fils de signalisation et de télécommunication du Canadien National et du Canadien Pacifique. \$300,000.

— LAVAL: Reconstruction de la route 117 (ancienne route 11-A) dans Laval à quatre chaussées séparées avec accotements. Construction d'un pont d'étagement. Deux contrats, pour un investissement total de \$2,120,000. étaient terminés le 31 juillet 1972.

— ROBERT-BALDWIN: Elimination de passage à niveau au carrefour de l'autoroute 20, Transcanadienne, et de la Montée des Sources dans Dorval et Pointe-Claire. \$3,346,000.;

: Raccordement de l'autoroute 20 à l'autoroute 40 dans Ste-Anne-de-Bellevue. \$406,000.;

: Travaux de réparation sur le vieux pont Galipeault dans Ste-Anne-de-Bellevue.

— STE-ANNE: Autoroute Est-Ouest, construction de la section entre les rues Greene et Fulford, dans les villes de Westmount et Montréal. \$16,703,000.;

section entre les rues Fulford et de la Montagne, voies élevées et tunnel. \$23,200,000

section des rues de la Montagne et University, tunnels à rampes et voies d'accès. \$18,880,000

section entre les rues University et Bleury, voies en tunnel et bretelles de raccordement. \$18,730,000.

section entre les rues Bleury et Sanguinet, construction de voies en tunnel et encaissées, bretelles de raccordement. \$17,985,000

— ST-HENRI: Autoroute Est-Ouest, section entre l'échangeur Turcot et la rue Greene dans les villes de Montréal et Westmount. \$17,470,000.

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:40
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504 07-Questionnements coûts Turcot Suite

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 18:52:36 -0400
À : Monique Gelinass <monique.gelinass@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, "Pierre Zovile (Boris)" <pierre@zovile.com>, Philippe Côté <philippecoté@coopTEL.qc.ca>
Conversation : 090504 07-Questionnements coûts Turcot Suite
Objet : 090504 07-Questionnements coûts Turcot Suite

Objet : Questionnements coûts Turcot Suite

Bonjour Mme Gélinas,

Deuxième questionnements qui requièrent certaines clarifications.

Combien coûtera le transfert des infrastructures contre la falaise en tenant compte de ce qui suit (Voir images de la cour Turcot à l'Est du boulevard Angrignon)?

En début d'année nous avons posé la question sur la pertinence de conserver la fonction ferroviaire pour le **Remisage**, **Ravitaillement** et **Réparations (3 R's)** des trains passagers, autant pour l'AMT que pour Via rail incluant les éventuelles équipement de grande technologie pour la nouvelle génération de trains à venir qui pourrait bien être aménagé dans la zone d'intermodalité qui a quitté les lieux (Dalles blanches à gauche de l'image).

On nous avait dit que cela fut impossible à cause de la faible capacité portante des sols à cette endroit au point que lors de sa fonction intermodal, les locomotives calaient et les plateformes remontaient d'une différentielle jusqu'à un mètre selon les dires de M. Dubé. Il y aurait même une rumeur qui cour qu'une locomotive ait été ensevelie dans ce marécage, là où se trouve l'ancien lit du ruisseau méandreux St. Pierre.
D'ailleurs cela semble être une des raisons principales expliquant le départ du CN dans ce secteur.

Avons nous oublier l'importance du retour ferroviaire pour nos déplacements et pourquoi cédon nous tous ces territoires qui seront requis lors de l'avenue de nouveaux équipements requis pour ce type de transport.

Donc, combien coûtera l'implantation de l'autoroute et l'axe nationale du CN sur ce lit instable qui ne pouvait pas supporter des activités ferroviaire auparavant (simulation projeté). Qui doit payer et d'où vient la commande. Est-ce les yeux gourmands des promoteurs voulant mettre un collier de perles de Condominiums au bords du canal?? Nous le savons que la Ville de Montréal voit bien ce site pour des revenus foncières importantes.

Pourrait-on avoir un éclaircissement à ce sujet de tous les intervenants impliqués incluant la Ville de Montréal et de ses promoteurs et pas juste point de la position du MTQ?
D'ailleurs, d'où vient la nouvelle mouture, avec le grand boulevard urbain Pullman qui n'y étais pas en novembre 2007?

Au plaisir,

Pierre Briss, architecte

----- Fin du message transféré

----- Fin du message transféré

2009-06-05

[PHOTO] Vue Est actuelle



[SIMULATION] Vue Est proposée



Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:41
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090504 08-Turcot, séquence des travaux

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 03 May 2009 19:06:50 -0400
À : Monique Gelinas <monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca>, Julie Olivier <Julie.olivier@bape.gouv.qc.ca>, BAPE <communication@bape.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, "Pierre Zovile (Boris)" <pierre@zovile.com>, Philippe Côté <philippecoté@cooptel.qc.ca>
Conversation : 090504 08-Turcot, séquence des travaux
Objet : 090504 08-Turcot, séquence des travaux

Objet : 090422c Turcot, séquence des travaux

Bonjour Mme Gélinas,

Nous avons envoyé au MTQ notre compréhension du déroulement des travaux.

Vous devez comprendre que la logique dicte qu'avant qu'on abaisse quelque chose il faut bien enlever les encombrements qui le tiens dans les airs.

Donc contrairement à l'opinion bien populaire médiatisé, le point le plus haut de l'échangeur se trouve sur les bretelles E et F (nord/sud) formant l'Autoroute A-15 Décarie quand elle croise l'A-720 et non au dessus du canal de Lachine. La raison est fort simple que l'axe nord/sud doit traverser deux étages de Ville Marie qui elle même doit croiser le tunnel tempo protégeant la voie national du CN.

Donc avant de pouvoir abaisser Décarie ainsî que toutes les structures en plus mauvaise condition, il faut bien enlever tous ces encombrements qui se trouvent en dessous.

1. Le lien du CN doit être enlevé en premier
2. Ensuite, pour enlever Ville Marie la travée Est doit être reconstruite plus au sud (Phase 1) afin de permettre le démantèlement cette dernière laissant ainsi place pour la nouvelle travée direction Ouest (Phase 2)

Mais attention, cette construction de la travée direction Est de la phase 1 (Bretelles A et D) nécessitera bien la démolition du viaduc St-Jacques dès le début, contrairement à ce qui fut affirmé à M. Peter McQueen par M. Dumas lors de la période de questions lundi soir.

Pourrai t'on avoir la validation de ce cheminement critique de la part du MTQ pour la réalisation du projet? Aussi pourrait on mettre les niveaux des ouvrages d'arts comme nous l'avons faites sur nos plans et coupes envoyés antérieurement.

Enfin des plans claires afin qu'on puisse se retrouver.

Au plaisir,

Pierre Brisset,

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Thu, 08 Jan 2009 10:48:45 -0500
À : Alain Dubé <alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca>
Cc : Mario Turcotte <mario.turcotte@mtq.gouv.qc.ca>, Ministre des Transport <ministre@mtq.gouv.qc.ca>
Conversation : 090108 Turcot, séquence des travaux

2009-06-05

Objet : 090108 Turcot, séquence des travaux

Bonjour M. Dubé,

Sur les fonds de plans de la Ville de Montréal, nous avons transposées ce que nous croyons être la géométrie et la séquence des travaux de la nouvelle mouture de l'échangeur en question. Cette transcription concorderait au powerpoint de la séquence des travaux que nous vous avons soumis l'automne dernier.

Serait-il possible d'avoir copie des plans et profils de l'échangeur existante incluant les positionnement des colonnes et autres structures cachés afin de valider nos relevés de reconnaissances.

Dans ces plans nous avons exclus la remise de certaines bretelles secondaires tel les raccords L et M ainsi que les raccordements locaux qui ne seraient pas sur le cheminement critique afin de faciliter notre compréhension de la situation.

En espérant vous lire sous peu.

Au plaisir,

Pierre Brisset.

----- Fin du message transféré

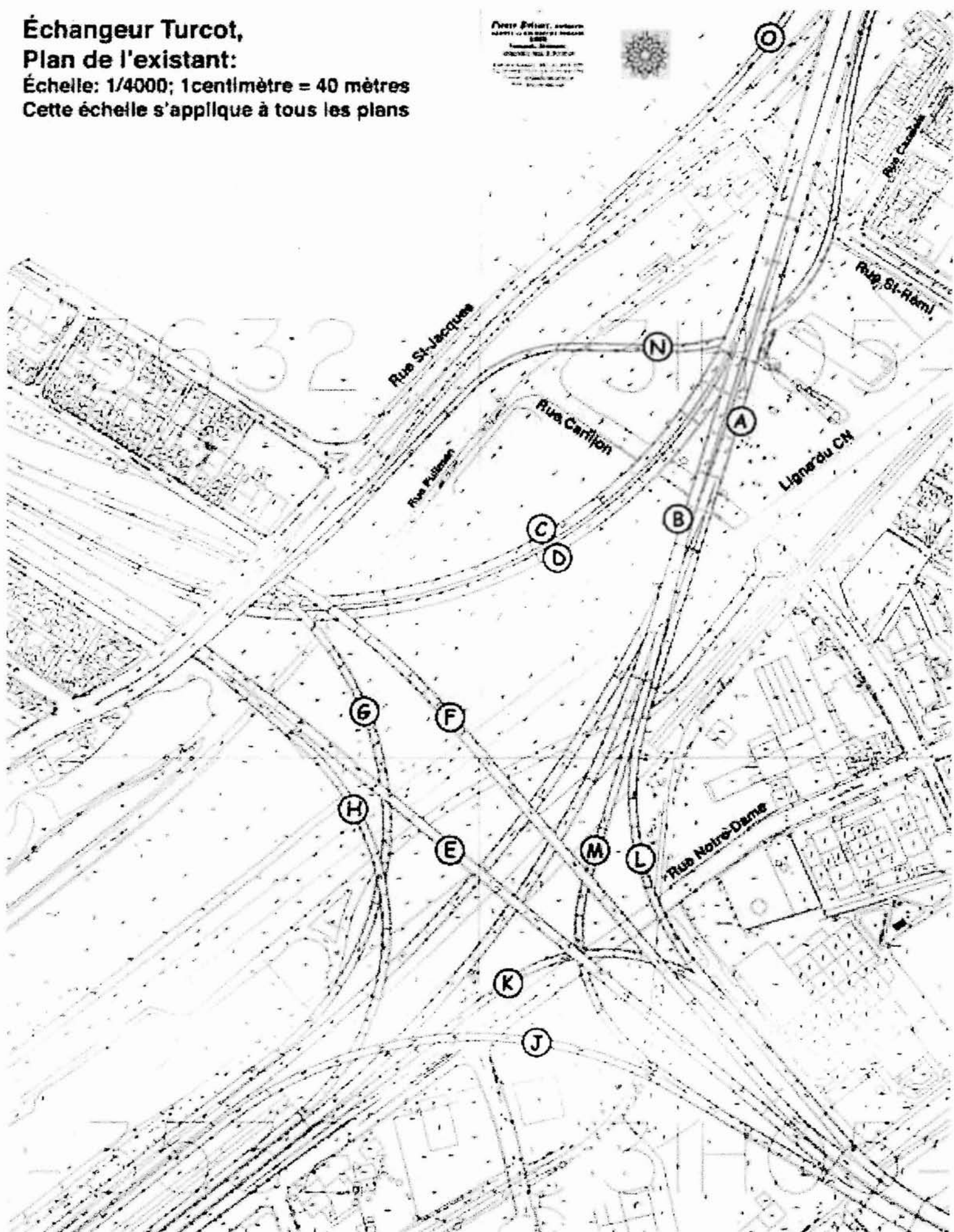
Échangeur Turcot,

Plan de l'existant:

Échelle: 1/4000; 1centimètre = 40 mètres

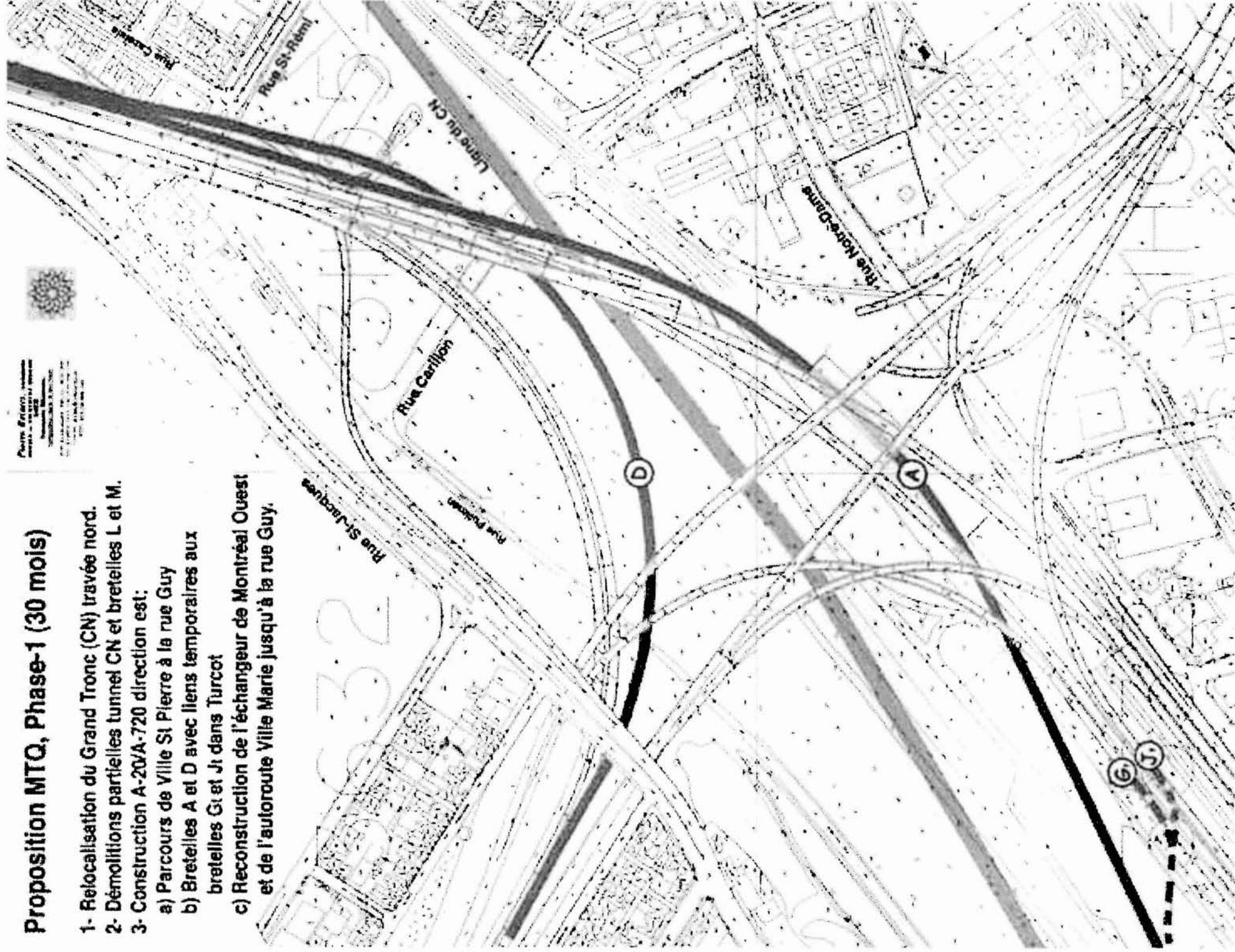
Cette échelle s'applique à tous les plans

PROJET D'ÉCHANGEUR
ALBERT LEGRAND
1958
CIVIL
1958



Proposition M7Q, Phase-1 (30 mois)

- 1- Relocalisation du Grand Tronc (CN) traversée nord.
- 2- Démolitions parties 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.

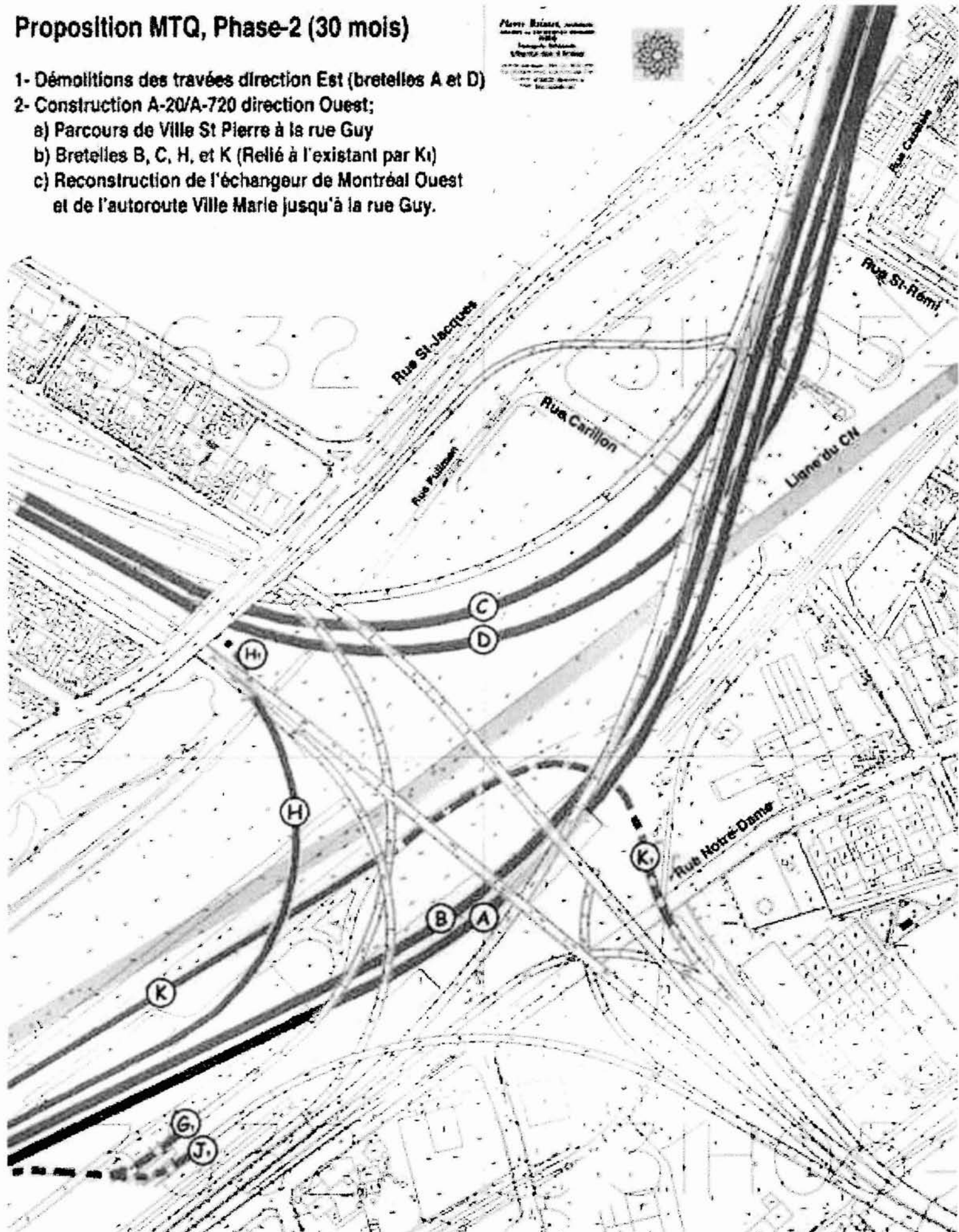


Proposition MTQ, Phase-2 (30 mois)

Plan de l'État, Québec
Service de l'Équipement
1984
Échelle: 1:50 000
N° de plan: 100-100-100-100
N° de plan: 100-100-100-100
N° de plan: 100-100-100-100



- 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 K1)
 - c) Reconstruction de l'échangeur de Montréal Ouest et de l'autoroute Ville Marie jusqu'à la rue Guy.

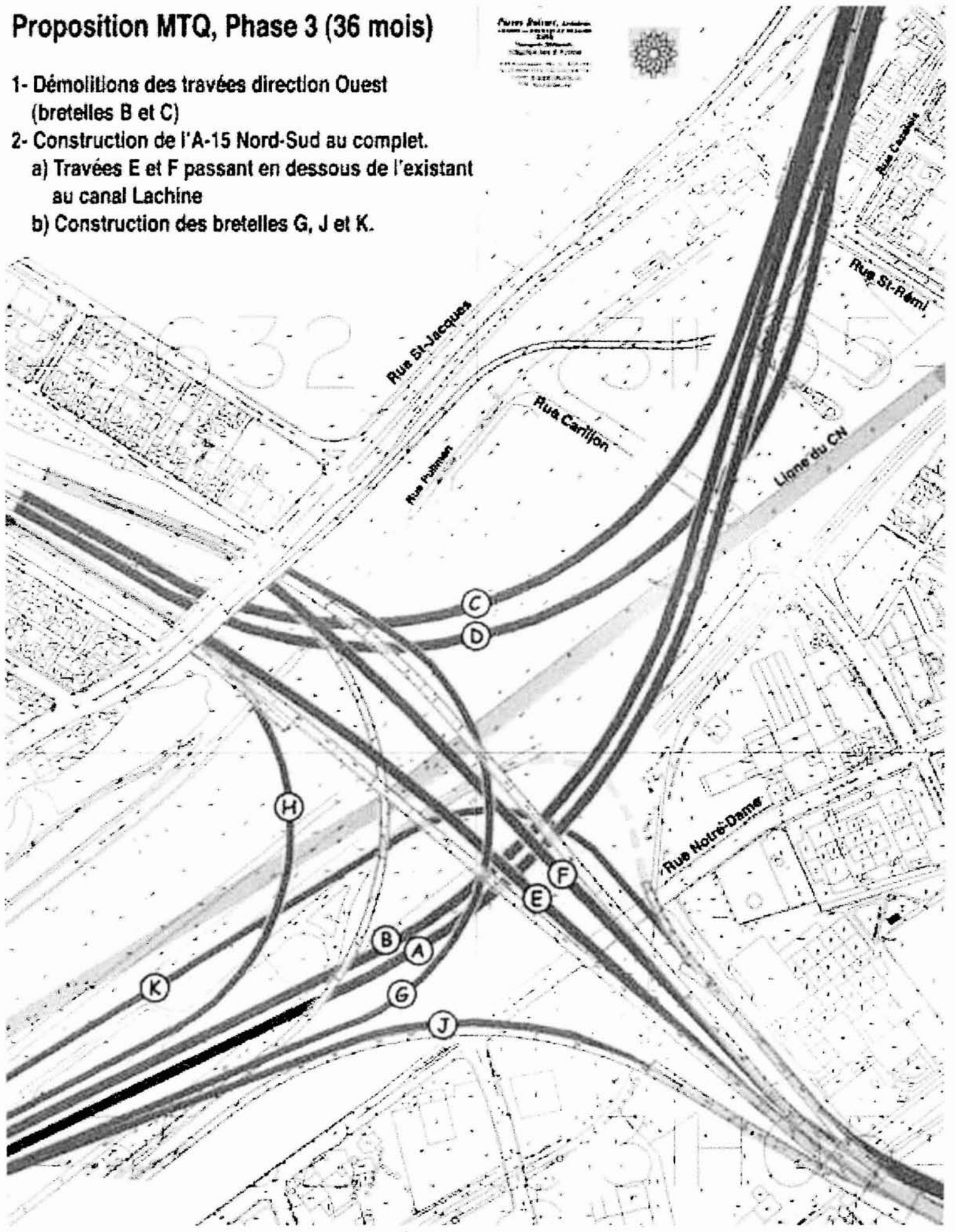


Proposition MTQ, Phase 3 (36 mois)

Parce Patrice, Québec
1000, rue de la Grande-Gravelle
Québec, Québec
G1R 2K1
Téléphone : 418 641-1111
Télécopieur : 418 641-1112
www.parcepatrice.com



- 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.

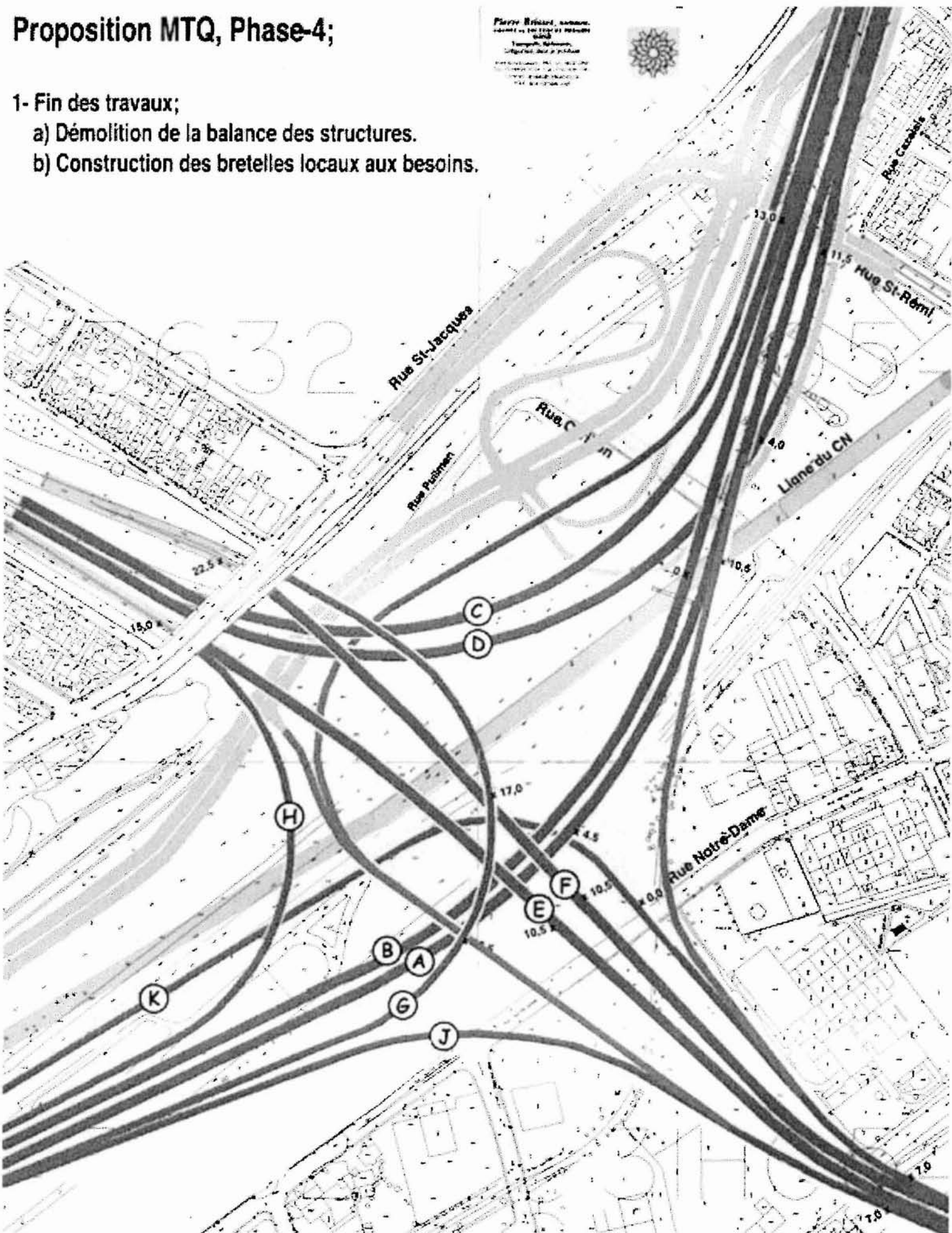


Proposition MTQ, Phase-4;

Pierre Brizard, architecte
Associé de 1982 à 1985
Toupin, Séguin,
Lefebvre, Desjardins
Associés



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



Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 19 mai 2009 09:42
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Objet: FW: 090412 Plan et profil A-15 Cabot validations

Renvoi de message au cas ou la version sur CD est déformaté.

----- Message transféré

De : Pierre Brisset <gruhm@sympatico.ca>
Date : Sun, 12 Apr 2009 16:34:39 -0400
À : Alain Dubé <alain-marc.dube@mtq.gouv.qc.ca>
Cc : Pierre Gauthier <pierreg@alcor.concordia.ca>, Philippe Côté <philippecoté@cooptel.qc.ca>
Conversation : 090412 Plan et profil A-15 Cabot validations
Objet : 090412 Plan et profil A-15 Cabot validations

Bonjour M. Dubé,

Merci de m'avoir mis sur la bonne piste et en effet on parle d'énormes conduits en béton armé qui ne peuvent être relocalisés sans reconstruire Montréal au complet. Trois égouts majeurs variant entre quatre à dix pieds de diamètre, assez gros merci et deux aqueducs de tailles aussi impressionnantes.

Enfin cela restreindrait la possibilité de mettre en sous terrain recouvrable seulement la section de l'A-15 entre Angers et Eddy pour remonte suffisamment à de la Vérendrye pour dégager les conduits en question. Prenant le niveau à 18,5 mètres qui correspond au niveau de la sortie de la Vérendrye direction Ouest en dessous de l'A-15 cela donnerait un niveau d'environ 14,5 mètres pour l'A-15 à Angers. Précisons que le niveau de la rue en question est 21,5 mètres à cette endroit.

Vous remarqueriez que j'ai mis le boulevard de la Vérendrye sur talus pour franchir l'A-15 par dessus le dernier étant au niveau du sol à cette endroit.

Je lance des chiffres à partir de ceux disponible sur les cartes de niveaux de la ville de Montréal mis je n'ai pas les radiers des conduits en question, juste leur positionnements approximatives.

J'indique les rues Angers, St. Rémi et Eadie passant à niveau au dessus de l'A-15 mais ne montre pas encore les autres endroits de recouvrement, quitte les établir plus tard.

Enfin, un peu d'eau dans notre vin.

Au plaisir,

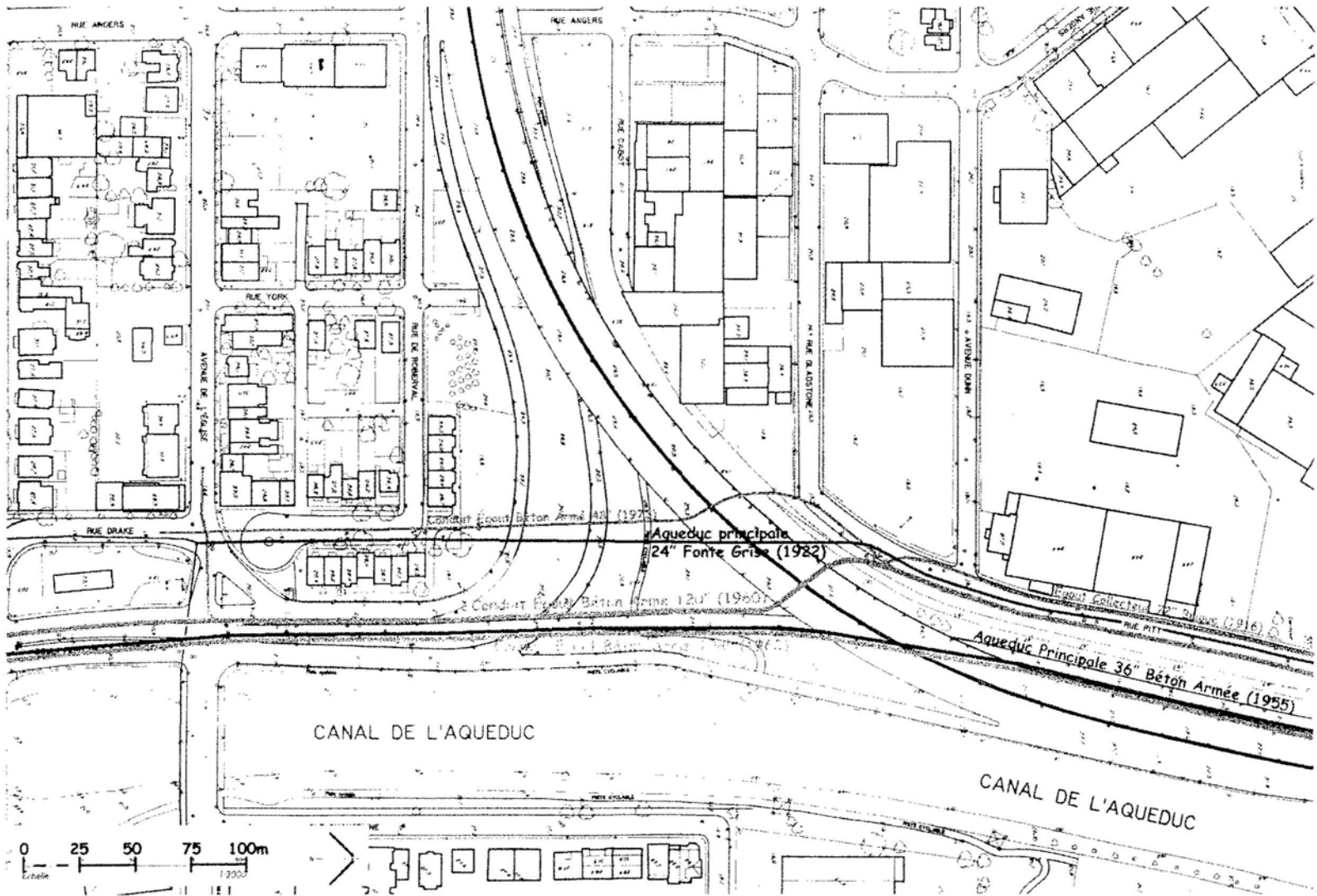
Pierre Brisset

PS, Y aurait-il possibilité d'avoir les configurations géométriques des chaussées autant l'existant que le nouveau. Les dessins que j'ai annoté était le plus précis que j'ai trouvée dans les documents du BAPE.

Bref, en superposant l'existant sur le nouveau, je ne vois toujours pas comment vous allez aménager la traverse du canal de Lachine ainsi que l'approche nord. En temps que je sache, des "sky-hooks" pour supporter des chaussées de cette taille ne sont pas encore sur le marché.

PB.

----- Fin du message transféré



CANAL DE L'AQUEDUC

CANAL DE L'AQUEDUC

0 25 50 75 100m
Echelle 1:2000

avec D.M.E 2018 (à 1.5 m de sol)

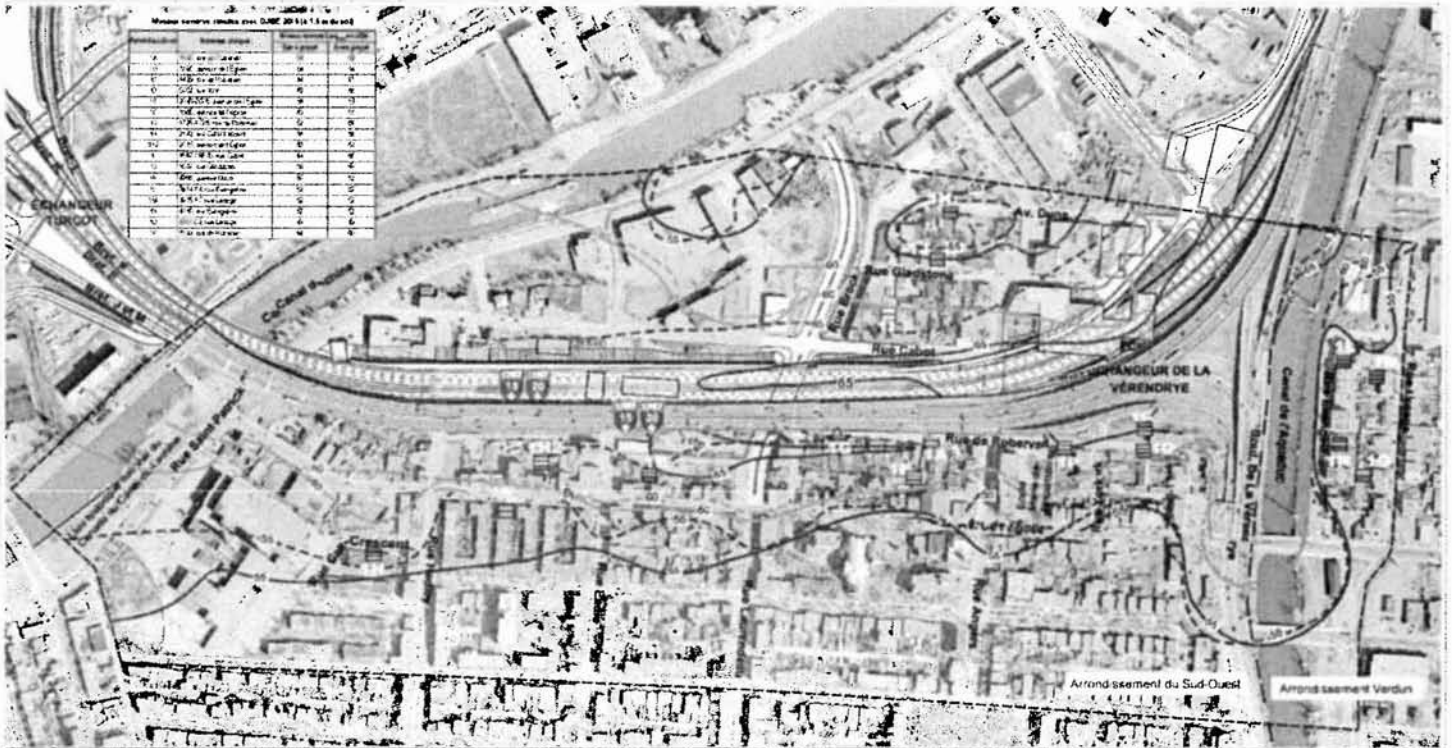
Date	Niveau avant les travaux	
	Niveau avant	Niveau après
a1	0	0
a2	0	0
a3	0	0
a4	0	0
a5	0	0
a6	0	0
a7	0	0
a8	0	0
a9	0	0
a10	0	0
a11	0	0
a12	0	0
a13	0	0
a14	0	0
a15	0	0
a16	0	0
a17	0	0
a18	0	0
a19	0	0
a20	0	0



Arrondissement du Sud-Ouest

Arrondissement Verdun





MILIEU RECEPTEUR
 Niveau sonore (dB) - Niveau sonore (dB) + 2.5
 Niveau sonore (dB) - Niveau sonore (dB)
 Niveau sonore (dB) - Niveau sonore (dB)

IMPACTS SONORES
 20 dB(A)
 25 dB(A)
 30 dB(A)

LEGÈDE
 Zone sensible à l'étude
 Municipalité
 Infrastructure
 Route projetée

ÉCHELLE
 0 50 100 m

NOTES
 Les données sont fournies à titre indicatif et ne constituent pas une garantie de précision. Elles sont susceptibles d'être actualisées en fonction de l'évolution de la situation sur le terrain.

Étude d'impact sur l'environnement
 Projet de reconstruction du complexe Turcot

Carte n° 11
 Impacts sonores
 Zone sensible au bruit n° 1 (De La Vérendrye)

Transports Québec **DESSAU** SM

Projet: F. Côté
 Client: G. Lefebvre
 Date: 2015

Projet: F. Côté
 Client: G. Lefebvre
 Date: 2015

Projet: F. Côté
 Client: G. Lefebvre
 Date: 2015

068|P013202|1500|001|BV|11|03

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]

Envoyé: 20 mai 2009 10:40

À: Gélinas, Monique (BAPE); Olivier, Julie (BAPE); BAPE - Communication Web

Cc: Philippe Larochelle; Jody Negley; Pierre Gauthier; Alain Dubé ; Geneviève Locas; Philippe Côté

Objet: 090520 Dépôt de documents

Bonjour madame Gélinas,

Nous remarquons que les documents demandés en audience ne sont pas encore en ligne, mais la période permise de poser des questions termine à midi aujourd'hui.

Nous trouvons ce processus criblé de manque d'information antidémocratique est contraire à la raison d'être du bureau des audiences publiques.

Enfin, nous espérons que vous porteriez bon jugement de prolonger la période de questions afin de donner une chance aux citoyens de se familiariser avec la documentation manquante.

Ayant un plan que j'ai pu obtenir d'un organisme qui a pu obtenir l'information via une clé USB, chose qui n'était pas annoncé pendant les audiences, nous avons ces questions suivantes.

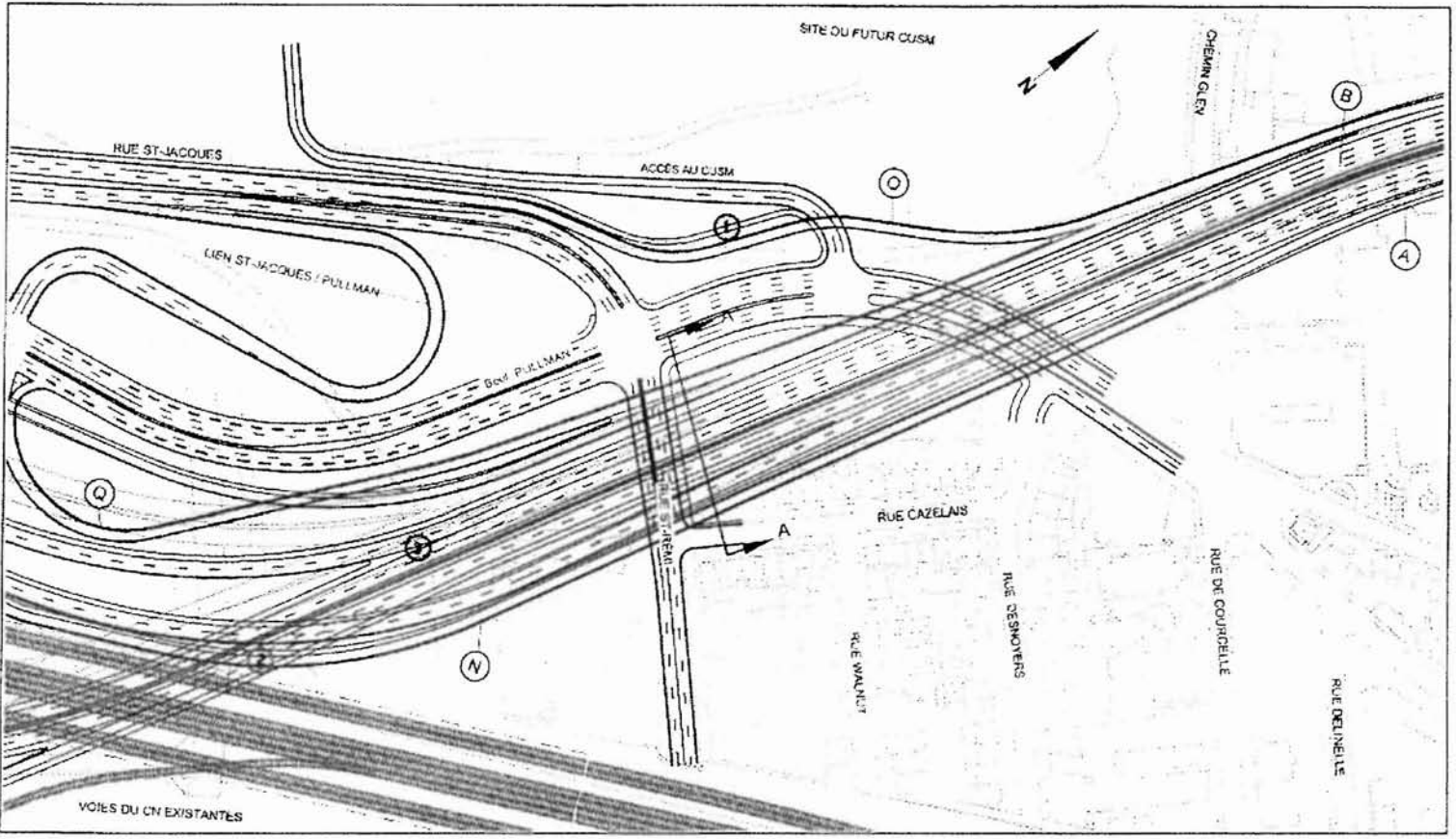
Plan A-720 secteur Cazalais.

1. Par où le piéton passe pour se rendre à la rue St Jacques en provenance de Cazalais1St-Rémi pour se rendre sur la montée de la rue St Jacques sans faire un grand détour par l'entrée du CUSM plus à l'Est de l'intersection? Est-ce raisonnable d'exiger un tel détour pour un déplacement urbain à pieds?
2. Nous remarquons que ce plan ne suit pas les normes géométrique du MTQ, soit la convergence de la bretelle L sur la voie principale qui est trop courte!
3. La bifurcation vers la bretelle "C" Décarie Nord est une transition trop abrupte pour ce type de sortie d'autoroute.

Est-ce que ces deux dernières mises aux normes vont exiger le prolongement du tunnel St Rémi la rendant plus hostile pour les piétons qui devra l'emprunter?

Nous aurions aimé d'avoir les autres documents avant mais hélas lus de recours de question.

Pierre Brisset



LÉGENDE :
 --- VOIES DU CN EXISTANTES
 --- VOIES PROJETÉES

Transports Québec
 Québec
 TECsULT

NOUVEAU PROJET
 BUREAU DE PROJET
 DU COMPLEXE TURCOT
 NOMBRE DE VOIES
 A-720 SECTEUR CAZELAIS

DATE	2009-05-11
ÉCHELLE	1:2000
PROJETANT	M.L.
REVISION	00
IDENTIFIANT	M2-01-01-003

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Pierre Brisset [gruhm@sympatico.ca]
Envoyé: 20 mai 2009 13:01
À: Gélinas, Monique (BAPE)
Cc: Jody Negley; Philippe Larochelle
Objet: Re: Turcot

Bonjour Madame,

À 12:48 rien sur le site,

Aussi, pourquoi la coupe Cazalais n'a pas été faite dans le passage sous-terrain St Rémi, comme je l'ai demandé en audience???

Au plaisir,

Pierre Brisset

Le 20/05/09 12:17, « monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca » <monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca> a écrit :

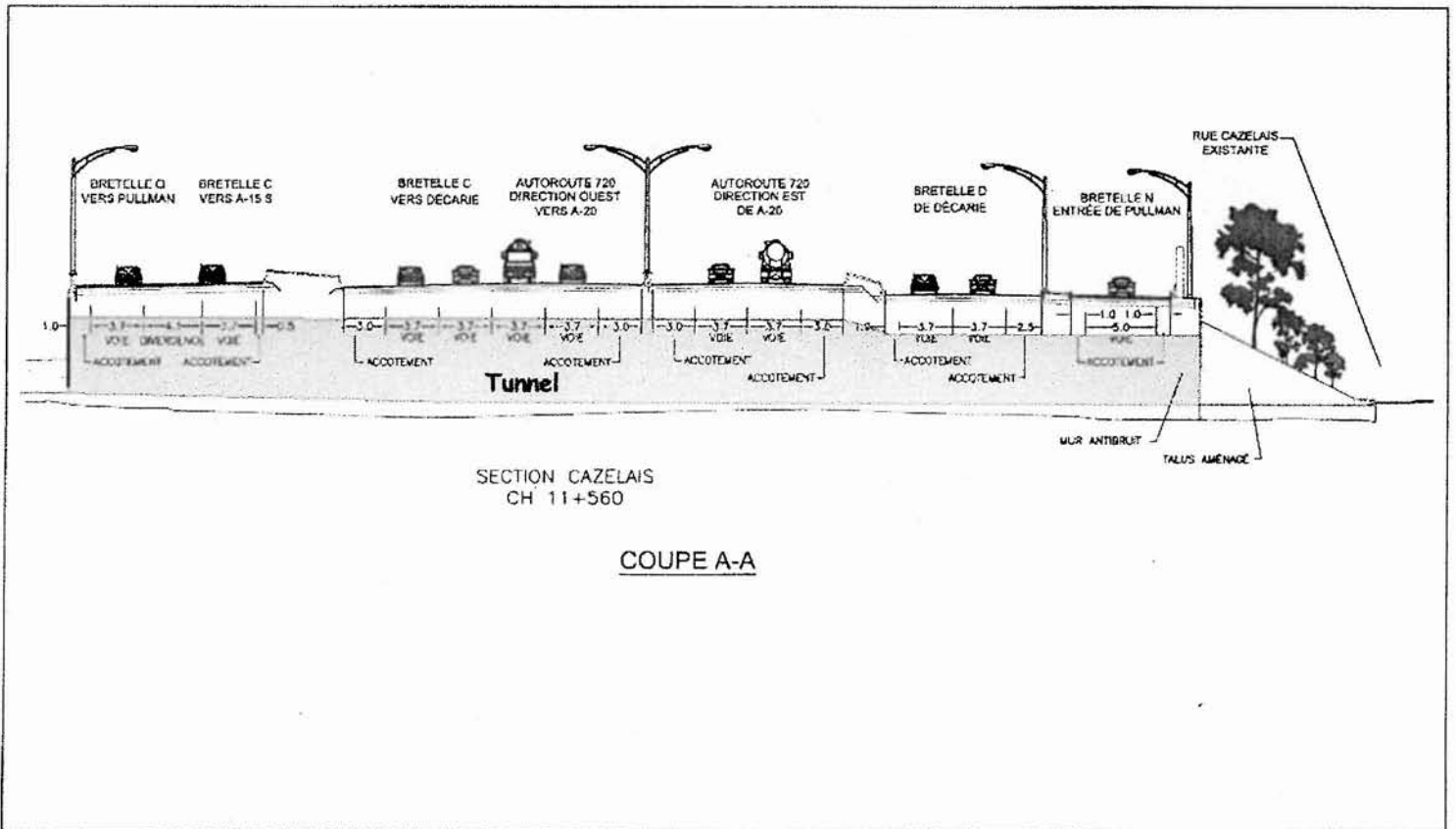
Bonjour Messieurs,
Pour votre information, les documents sont en ligne.

Monique Gélinas
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Qc) G1R 6A6
Téléphone : 418-643-7447 poste 423
Sans frais : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
monique.gelinas@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca <<http://www.bape.gouv.qc.ca>>



Devez-vous vraiment imprimer ce courriel ? Pensons à l'environnement !

Avis de confidentialité : L'information transmise dans ce courriel est de nature privilégiée et confidentielle. Elle est destinée à l'usage exclusif du destinataire identifié ci-dessus. Si vous n'êtes pas le destinataire visé, vous êtes par la présente avisé qu'il est strictement interdit d'utiliser cette information, de la copier, de la distribuer ou de la diffuser. Si cette communication vous a été transmise par erreur, veuillez la détruire et nous en aviser immédiatement. Merci de votre collaboration.



SECTION CAZELAIS
CH 11+560

COUPE A-A

Transports Québec <small>DESIGN</small> TECSULT	<small>NUMÉRIQUE</small> BUREAU DE PROJET DU COMPLEXE TURCOT	<small>DATE</small> 2009-05-11
	<small>TITRE DU PROJET</small> NOMBRE DE VOIES A-720 SECTEUR CAZELAIS COUPE A-A	<small>ECHELLE EN TERRES</small> 1:2500
	<small>PROJET</small>	<small>ÉCHELLE EN PLAN</small> M.L.
	<small>PROJET</small>	<small>PROJET</small> M2-01-01-004
		<small>PROJET</small> 00

Gélinas, Monique (BAPE)

DC

De: lofts 780 [lofts780@gmail.com]
Envoyé: 20 mai 2009 12:40
À: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca
Objet: Questions par écrit du comité lofts780

A qui le droit,

Après notre conversation téléphonique avec Madame Danielle Hawey de ce matin qui nous assura que nos questions seront pris en compte jusqu'à 16h30 cet après-midi, on vous envoie nos questions par écrit au nom des résidents des lofts situés au 780 rue Saint-Rémi.

Salutations agréées,
 Raphaële Leclerc
 pour
 le comité lofts780

NB: Voir aussi pièce jointe; document word, 2 pages

Questions par écrit au BAPE
 du comité lofts780

- Que prévoit le MTQ pour éviter la dégradation de nos conditions de vie pendant et après les travaux?
 - Comment le MTQ prévoit-il remplacer nos conditions locatives actuelles et dans quel délai?
 - Quelles garanties les locataires du 780 recevront du MTQ que les conditions de relocalisation seront similaires à leur situation actuelle?
 - Sous quelle loi sommes les expropriés contraint de devoir rentrer dans les paramètres d'accès logis, c. à. d. du logement social?
 - Est-ce que le MTQ prévoit de faire une étude de faisabilité pour reconstruire le même nombre et la même typologie de logement qu'elle enlève du quartier avec son projet tel qu'il est proposé en papier en public?
 - Comment le MTQ appuie et promeut un transport collectif ou actif et comment s'engage-t-il pour améliorer efficacement les liens avec les réseaux déjà en place?
 - Sous quelles considérations urbanistiques le MTQ conclut que la démolition d'édifices résidentiels et l'enclavement du quartier par le rabaissement des bretelles est la meilleure solution pour intégrer l'échangeur dans son milieu urbain?
 - Quel est le coût de conserver un part du bâtiment au 780, rue Saint-Rémi et celui de dévier la circulation durant les travaux vis à vis le coût des expropriations?
 - La réutilisation des structures existantes a-t-elle été envisagée par le MTQ à d'autres fins que la circulation par voies rapides, puisque les voies seront construites selon les informations fournies, parallèlement aux voies existantes?
- Si non, pourquoi pas?
- Quel est la position du MTQ face à la perte de cet « icône » de la ville de Montréal et l'ingénierie Québécoise?
 - Comment la population limitrophe va pouvoir profiter de la végétation qui entourera les remblais? Est-ce qu'elle aura accès aux zones vertes prévues dans votre projet? Si affirmatif, de quelle façon? Si non, pourquoi pas?
 - Comment le MTQ n'aura pas les mêmes problèmes remarqués avec ses murs de son végétal avec ses remblais verts?
- Réf. Questions posées par de la résidente de la rue Cazalais Carole Thériault dans la première partie publique du BAPE .
- Avez-vous des représentations plus fidèles à l'échelle humaine (piéton, cycliste) des secteurs qui cotaient les quartiers? Pourquoi vous n'avez pas produit un modèle 3D ou une maquette du point de vue des résidents qui circuleront à côté et en dessous des remblais et leurs tunnels?
 - La réduction du trafic pendulaire a-t-elle été envisagée par le MTQ et sous quel argumentaire cette option a-t-elle été rejetée?
 - Est-ce que le MTQ a comparé Les coûts d'entretien récurrents » des structures aériennes au bien-être des quartiers traversés par celles-ci, et cela, aussi « pour les générations futures » sur un plan socio-économique? Est-ce que le MTQ considéra d'utiliser des péages aux accès, tel que plusieurs grandes villes ont déjà mis en application, afin de rentabiliser

2009-05-20

et compenser pour son utilisation coûteuse? Motiver la réponse s.v.p.

D'un autre point de vue, les technologies actuelles ne nous permettent-elles pas de refaire cette réalisation de façon plus durable sans devoir remblayer la ville?

- Pourquoi choisir la formule PPP, en pleine crise économique ? Comment le MTQ pourra assurer que ces partenaires privés trouveront les fonds nécessaires pour entreprendre ces énormes travaux ? Comment le MTQ respectera les dates de livraison si une ou plusieurs des entreprises engagées feront faillite ?

- Est-ce que le MTQ va déposer un plan de phasage et un échéancier détaillé au public ? Motiver la réponse s.v.p.

- Est-ce que le MTQ prévoit un « 1% » pour la création d'un œuvre d'art comme avec tout les grands investissements gouvernementaux au Québec ?

Questions par écrit au BAPE du comité lofts780

- Que prévoit le MTQ pour éviter la dégradation de nos conditions de vie pendant et après les travaux?
- Comment le MTQ prévoit-il remplacer nos conditions locatives actuelles et dans quel délai?
- Quelles garanties les locataires du 780 recevront du MTQ que les conditions de relocalisation seront similaires à leur situation actuelle?
- Sous quelle loi sommes les expropriés contraint de devoir rentrer dans les paramètres d'accès logis, c. à. d. du logement social?
- Est-ce que le MTQ prévoit de faire une étude de faisabilité pour reconstruire le même nombre et la même typologie de logement qu'elle enlève du quartier avec son projet tel qu'il est proposé en papier en public?
- Comment le MTQ appuie et promeut un transport collectif ou actif et comment s'engage-t-il pour améliorer efficacement les liens avec les réseaux déjà en place?
- Sous quelles considérations urbanistiques le MTQ conclut que la démolition d'édifices résidentiels et l'enclavement du quartier par le rabaissement des bretelles est la meilleure solution pour intégrer l'échangeur dans son milieu urbain?
- Quel est le coût de conserver un part du bâtiment au 780, rue Saint-Rémi et celui de dévier la circulation durant les travaux vis à vis le coût des expropriations?
- La réutilisation des structures existantes a-t-elle été envisagée par le MTQ à d'autres fins que la circulation par voies rapides, puisque les voies seront construites selon les informations fournies, parallèlement aux voies existantes?
Si non, pourquoi pas?
- Quel est votre position face à la perte de cet « icône » de la ville de Montréal et la ingénierie Québécoise?
- Comment la population limitrophe va pouvoir profiter de la végétation qui entoura les remblais? Est-ce qu'elle aura accès aux zones vertes prévues dans votre projet?
Si affirmatif, de quelle façon? Si non, pourquoi pas?
- Comment le MTQ n'aura pas les mêmes problèmes remarqués avec ses murs de son végétal avec ses remblais verts? Réf. Questions posées par de la résidente de la rue Cazalais Carole Thériault dans la première partie publique du BAPE .
- Avez-vous des représentations plus fidèles à l'échelle humaine (piéton, cycliste) des secteurs qui cotaient les quartiers? Pourquoi vous n'avez pas produit un modèle 3D ou une maquette du point du vue des résidents qui circuleront à côté et en dessous des remblais et leurs tunnels?
- La réduction du trafic pendulaire a-t-elle été envisagée par le MTQ et sous quel argumentaire cette option a-t-elle été rejetée?

- Est-ce que le MTQ a comparé *Les coûts d'entretien récurrents* » des structures aériennes au bien-être des quartiers traversés par celles-ci, et cela, aussi « *pour les générations futures* » sur un plan socio-économique? Est-ce que le MTQ considéra d'utiliser des péages aux accès, tel que plusieurs grandes villes ont déjà mis en application, afin de rentabiliser et compenser pour son utilisation coûteuse? Motiver la réponse s.v.p.

D'un autre point de vue, les technologies actuelles ne nous permettent-elles pas de refaire cette réalisation de façon plus durable sans devoir remblayer la ville?

- Pourquoi choisir la formule PPP, en pleine crise économique ? Comment le MTQ pourra assurer que ces partenaires privés trouveront les fonds nécessaires pour entreprendre ces énormes travaux ? Comment le MTQ respectera les dates de livraison si une ou plusieurs des entreprises engagées feront faillite ?

- Est-ce que le MTQ va déposer un plan de phasage et un échéancier détaillé au public ? Motiver la réponse s.v.p.

- Est-ce que le MTQ prévoit un « 1% » pour la création d'un œuvre d'art comme avec tout les grands investissements gouvernementaux au Québec ?

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Louis Bourque [louibourque@yahoo.ca]

Envoyé: 19 mai 2009 23:20

À: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca

Objet: Questions destinées au MTQ

Madame Monique Gélinas,
Coordonnatrice du secrétariat
Commission consultative sur la réfection
De l'échangeur Turcot
BAPE

Bonjour Madame,

Lors de ma présence à l'audience publique tenue dans le cadre du projet de réfection de l'échangeur Turcot, vous m'avez candidement donné l'assurance de pouvoir poser, par votre intermédiaire, les questions que le déroulement de l'audience ne m'a pas permis. Selon vos indications, voici ces questions adressées aux personnes représentant le MTQ. Elles concernent la nature et le déroulement du processus de planification des transports dans la région de Montréal. En ce sens, les deuxième et troisième questions sont les plus importantes. Je vous invite donc à les poser en priorité, bien que la première soit introductive. Tout dépendant des termes de l'équité publique.

Merci beaucoup pour votre patience, et votre diligence!

Louis Bourque
Participant à l'audience.

1. Il a été établi en audience que le tracé, la capacité véhiculaire, et dans une certaine mesure la forme de l'échangeur Turcot dépendent de la demande générée par les autres composantes du réseau autoroutier. Comment alors isoler l'étude des impacts générés par l'échangeur sur le milieu de vie de celle des impacts générés sur ce milieu par l'ensemble du réseau autoroutier? Retrouve-t-on ici une différence de définition (ou d'échelle) d'un milieu, entre celui servant à justifier le projet (par ses impacts favorables, tels la possibilité des échanges régionaux), et celui supportant l'impact délétère des infrastructures assurant ces mêmes échanges?

2. L'interdépendance des composantes du réseau (établie en audience) régional pose le problème de la justification d'un projet comme Turcot, lorsque les éléments générant une demande sur l'échangeur sont également à l'état de projet. On peut apporter l'exemple de la rue Notre-Dame Est, de l'A-25, de Bonaventure, de tronçons de diverses voies rapides compris au «Complexe Turcot», voire de «projets» dont la nécessité est facilement envisageable comme la réfection du Métropolitain. Notons d'ailleurs que les structures mentionnées font partie d'un quadrilatère dont l'intégrité apparaît déterminante à leur efficacité conçue par le MTQ comme étant réciproque, voire «équilibrée» (documentation présentée pour le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame).

Dans ce contexte, comment expliquer ou justifier le mode actuel de planification (élaboration, présentation) des

infrastructures «par projets», faisant chacun l'objet d'une consultation différente au niveau territorial et administratif? Pourquoi ne pas présenter à la région montréalaise le programme autoroutier que recèle l'ensemble de ces projets dans leur interdépendance?

3. Lors d'une réponse à M. André Porlier en scéance d'information, les professionnels du MTQ affirmaient ne pas avoir évalué les impacts cumulatifs des projets du Ministère sur le milieu de vie; milieu étant alors compris comme les quartiers du centre de Montréal. L'évaluation de ces impacts cumulatif, suggérait-on, pourrait (devrait) être réalisée dans le «cadre d'un plan de transport». À quels documents de planification de la région montréalaise ce Plan devrait-il être en concordance.(conformité), et quel rôle ce Plan devrait-il jouer s'il était élaboré actuellement? Quelles en seraient les grandes lignes?

Je remercie les professionnelles et professionnels du MTQ de trouver réponse à mes questions. Dans la mesure où elles visent la cohérence et la bonification du processus de planification des transport à Montréal.

Cordialement,

Louis Bourque
Participant à l'audience
louis.bourque@umontreal.ca

...Document au contenu identique attaché en pièces jointes.
Merci.

À la recherche du cadeau idéal? **Offrez Flickr!**

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Daniel Guilbert [danguilb@gmail.com]

Envoyé: 20 mai 2009 11:46

À: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca

Objet: Question sur le projet Turcot

Bonjour,

Quels accomodations sont prévus pour les pietons et cyclistes, pour aller de Saint-Henri à N.D.G. (ou l'inverse), le long de la rue St-Jacques?

Merci,

Daniel Guilbert

Gélinas, Monique (BAPE)

De: Daniel Guilbert [danguilb@gmail.com]

Envoyé: 20 mai 2009 11:36

À: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca

Objet: Questions relatif à l'échangeur Turcot

Bonjour,

Lors des séances de la première partie de l'audience publique du 11 au 14 mai 2009, on nous a informé que le publique pouvait poser des questions par courriel, jusqu'au 20 mai. Pourquoi n'y a t'il aucune indication de cette possibilité sur votre site internet?

Deuxièmement, qui a fait la demande de déplacer l'Autoroute 20 contre la faïaise St-Jacques?

Merci de l'attention que vous allez porter à ces questions.

Daniel Guilbert

Gélinas, Monique (BAPE)

De: John Burcombe [aucourant@sympatico.ca]
Envoyé: 20 mai 2009 10:30
À: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca; Gélinas, Monique (BAPE)
Cc: CÔTÉ Philippe; BRISSET Pierre; BOUCHARD Daniel
Objet: Turcot BAPE 1er partie, questions écrites

La commission a fixé aujourd'hui, le 22 mai 2009, comme échéance pour la réception des questions écrites suite à la première partie des audiences qui a pris fin le 17 mai.

Or, il n'y a toujours aucun document découlant des audiences disponible sur le site Internet de la commission.

Comment donc peut-on formuler des questions?

John Burcombe
Mouvement Au Courant
4711 ave Palm, Montréal (Québec), H4C 1Y1
tél: (514) 937-8283, téléc: sur demande
aucourant@sympatico.ca

Gélinas, Monique (BAPE)

De: John Burcombe [aucourant@sympatico.ca]

Envoyé: 21 mai 2009 09:04

À: complexe-turcot@bape.gouv.qc.ca; Gélinas, Monique (BAPE)

Cc: CÔTÉ Philippe; BRISSET Pierre; BOUCHARD Daniel; pierreg@alcor.concordia.ca

Objet: Re: Turcot BAPE 1er partie, questions écrites

DA-12, p. 8 Transfert modal 2016: veuillez expliquer les autos sortantes (chiffres en rouge)

DA-15 Trame hauteur de chaussée: légende mauve illisible
(- 3, 5, 6 ou 8 m?)

DA-33 Le contenu = DA-22 plutôt que *Transparent relatif à l'impact du projet sur le réseau local, A-720 (ppam 2016)*, 1 page.

Veuillez fournir un tableau pour colliger les informations fournies sur les superficies de terrain discutées le 12 mai en soirée. (DT-3 pdf p. 17+, p. 82+)

Veuillez préciser quand et comment le public aura accès à la maquette physique du projet.

Y aura-il une consultation publique sur les plans définitifs découlant de la démarche PPP?

Le document que j'ai soumis le soir du 11 mai 2009 (ci-joint) n'est pas déposé.