

-----Message d'origine-----

De : Pierre Brisset [mailto:gruhm@sympatico.ca]

Envoyé : 26 juillet 2009 10:25

À : Gélinas, Monique (BAPE)

Cc : Philippe Côté

Objet : 090724 Turcot, questions de réalisation, suite

Bonjour Mme Gélinas.

Je le sais que cette requête est tardive mais n'ayant pas l'information en détail pour le maintiens de la circulation ni celle du phasage avant et qui fut remis le vendredi 12 juin 2009. Il nous était donc impossible de vous avertir de cette mise en garde avant. Donc, pourriez vous remettre cette observation critique à M. Germain?

Au plaisir de mieux vous servir,

Pierre B.

Bonjour M. Gervais,

Nous vous écrivons ce court commentaire en guise d'assistance pour vous guider à surmonter la tâche complexe qui vous fait face en préparant votre recommandation pour le 11 septembre 2009. Contrairement aux autres projets que vous avez analysé, celui-ci requière une attention particulière pour corriger défectuosité majeur de nos infrastructures dans son insertion au milieu urbain ultra sensible.

En effet, après analyse des nombreux documents forts complexes de phasage et de maintiens de circulation qui nous ont été remises en fin de la partie citoyenne des audience, nous croyons vraiment que dans un premier temps, le projet doit se limiter à l'urgence du remplacement des 12 bretelles défectueuse de l'échangeur Turcot au nord du canal de Lachine et non au projet élargie allant de Ville St. Pierre à la rue Atwater avancé par Transport Québec qui commanderait des interventions majeurs, incluant des expropriations de quartiers résidentielles.

Précisons que la partie à risque est bien l'échangeur Turcot lui même construit utilisant le concept importé de la Californie (poutres caissons) d'une rapidité dangereuse en 1966 par Janin Construction pour être prêt pour l'Expo 1967.

Maintenant, pour la partie Ouest de Ville Marie entre les rues St-Rémi et Atwater, il n'y a jamais eu de démonstration de la faiblesse des structure de cette partie de l'autoroute contrairement aux propos avancés dans la rectification du MTQ (DA76 page-2). Au contraire, au début des années 70', le MTQ avait bien pris une politique de la durabilité de ces structures majeures de 75 ans dont l'A-720 faisait partie (DA76 page-1 et DA-51). Nous vous implorons de bien vérifier la dizaine de rapports sur les réparations de la Ville Marie depuis 2000 que nous n'avons pas réussi à obtenir depuis plus d'un ans qui validerait probablement notre hypothèse.

De plus, appart quelques travées sur le viaduc Angrignon, il y a eu aucune démonstration que les viaducs de type dalles évidés étaient à risque dans le complexe de Montréal Ouest.

Image 1a:

On doit préciser ici que cette échangeur principale consiste bien ici d'un croisement de deux autoroutes et donc est à 4 direction nécessitant 12 manoeuvres soit 3 destinations pour

chacune des quatre entrées. De ces douze manoeuvres, 6 sont à une voie pour les bretelles de raccordement et 6 sont à deux voies pour les travées principales donnant ainsi 18 voies de roulements dans l'échangeur.

En analysant cette répartition de voies dans les bretelles nous remarquons certaines anomalies.

Pourquoi les bretelles C et D reliant Décarie à Ville Marie, étant initialement conçues à deux voies, on retrouve maintenant que celle connectant l'A-720 à Décarie direction nord (Bretelle C) fut réduite à une voie dans la courbe. N'y aurait-il pas lieu d'uniformiser ces deux raccordements à une voie large chacune pour être en conformité avec les autres bretelles de raccordements en courbe en ce qui concerne la notion de sécurité d'usage relative à la visibilité.

De plus, comme nous l'avons précisé en audience, les raccordements (Bretelles L et M) reliant l'A-15 Sud à la Ville Marie (A-720 Est) sont redondants dans le fonctionnement de ce nœud en milieu urbain. Bref, le trafic en provenance du pont Champlain ne se rendait jamais et ne viendra jamais jusqu'à Turcot pour aller au centre-ville, même avec le déclassement de la Bonaventure.

Donc, dans notre proposition de réfection, le nombre de voies réservées au transport routier pourrait être diminué de 18 à 14 voies permettant ainsi l'aménagement de voies réservées pour le transport collectif dans l'enceinte de l'échangeur. (Le nombre de bretelles étant diminué de 12 à 10 bretelles).

Images 2 et 3:

Phase 1;

Après la phase préparatoire de relocaliser la ligne du CN ainsi que la démolition des bretelles L et M, les travaux peuvent commencer tout de suite sur la travée direction Ouest afin de l'abaisser en préparation de l'abaissement de l'ensemble de l'échangeur. Bien entendu, une greffe temporaire serait requise à la hauteur du viaduc Angrignon pour raccorder les deux segments de la travée direction Ouest tel qu'illustré dans notre document de base déposé en audience.

Phase 2;

Une fois la direction Ouest reconstruite, et remis au nord de la direction Est, les travaux d'abaissement et de remplacement sur l'ensemble de l'échangeur peuvent s'entamer.

Sur la 3^{ème} image nous montrons les étapes à franchir pour remplacer la partie Ville Marie dans l'échangeur en regroupant toute la circulation sur une travée de l'autoroute Ville Marie. (Bretelles indiquées en mauve sur ces images). Ceci serait requis si les structures indiquées en mauve soient irrécupérables.

Donc, M. Gervais, nous osons croire que le projet de reconstruction de seulement l'ensemble défectueux de cet échangeur répondrait mieux à la demande de réparation ou remplacement de structures défectueuses sans s'élancer dans de grands débats de société relatifs aux expropriations et enclavements de quartiers que le présent projet du promoteur semblerait vouloir engendrer.

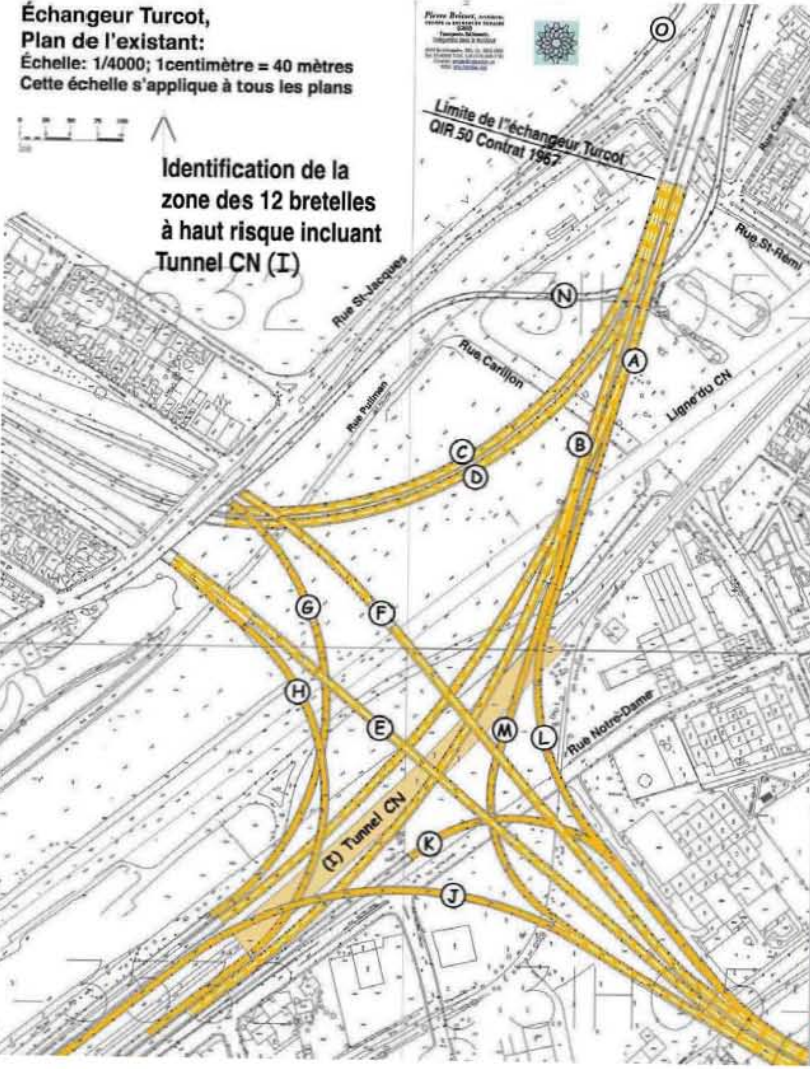
Espérant que ces commentaires porteront un peu de lumière sur votre analyse très complexe.

Au plaisir de mieux vous servir,

Pierre Brisset

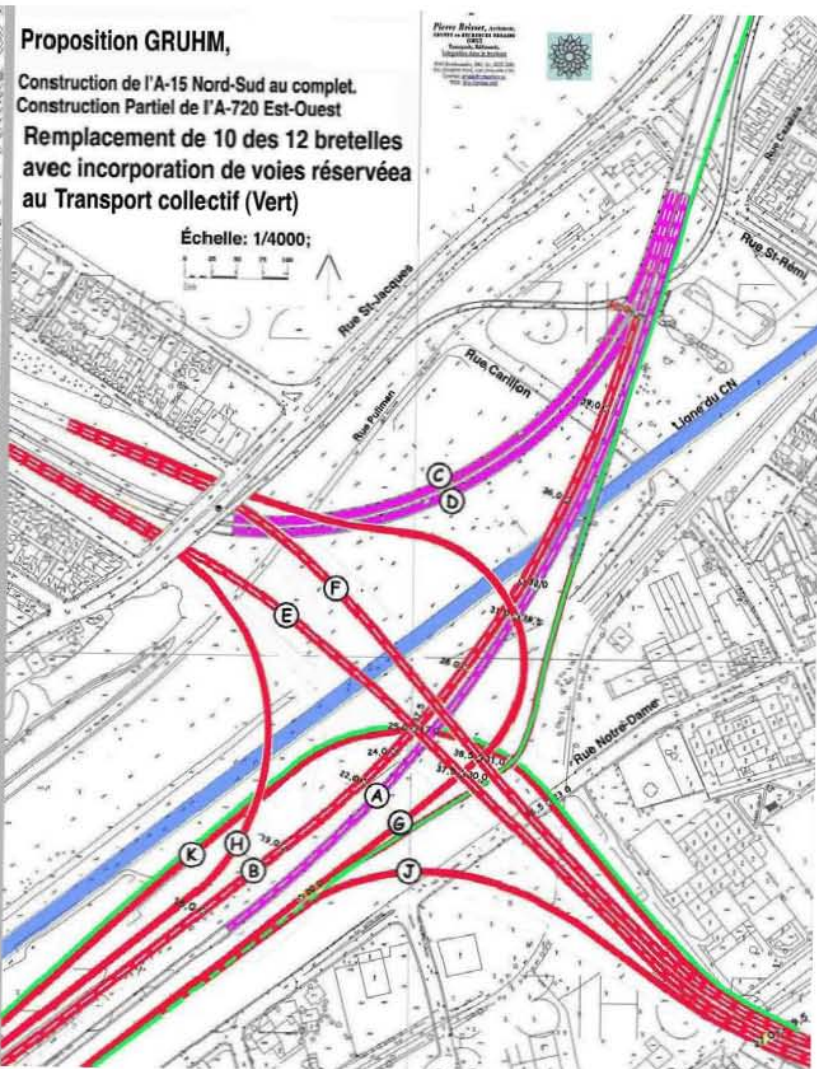
**Échangeur Turcot,
Plan de l'existant:**
Échelle: 1/4000; 1centimètre = 40 mètres
Cette échelle s'applique à tous les plans

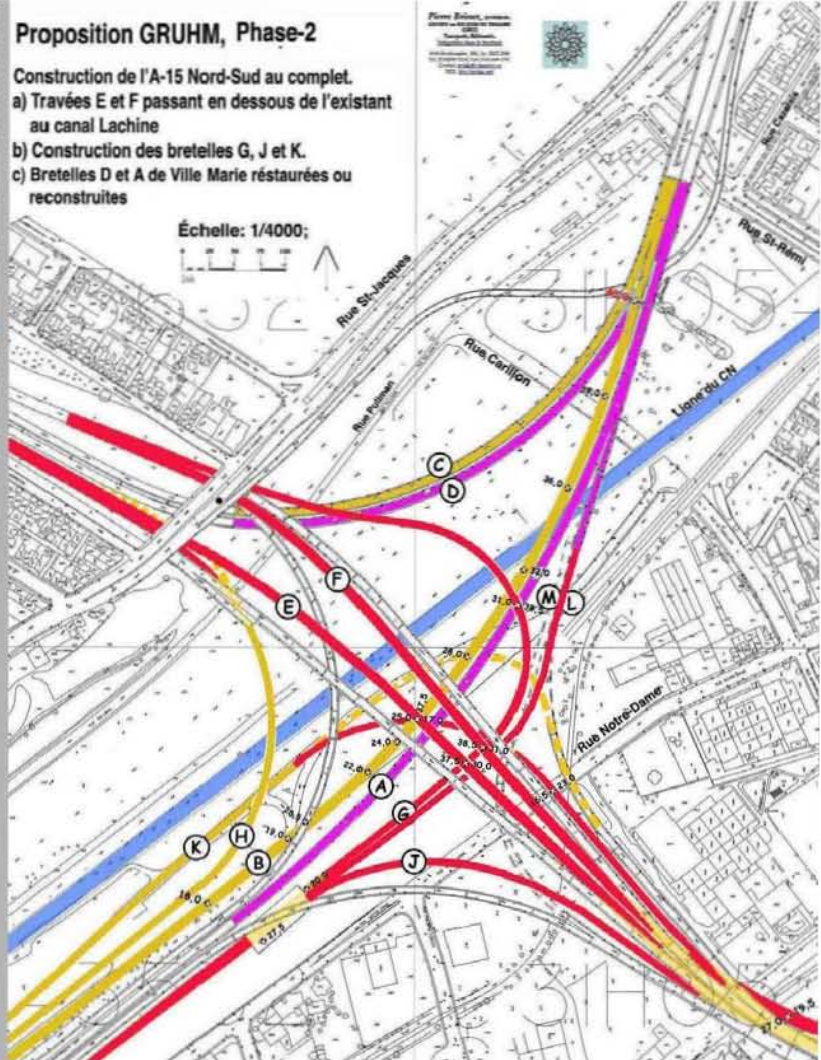
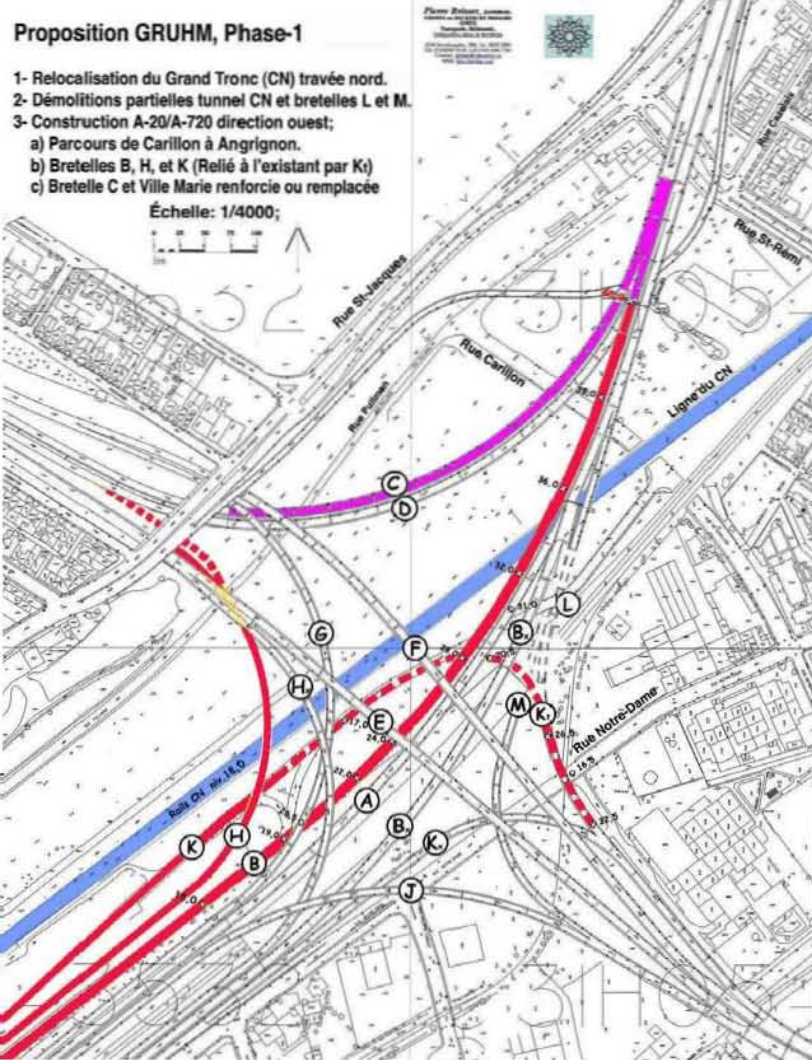
Identification de la zone des 12 bretelles à haut risque incluant Tunnel CN (I)



Proposition GRUHM,
Construction de l'A-15 Nord-Sud au complet.
Construction Partiel de l'A-720 Est-Ouest
Remplacement de 10 des 12 bretelles
avec incorporation de voies réservées
au Transport collectif (Vert)

Échelle: 1/4000;

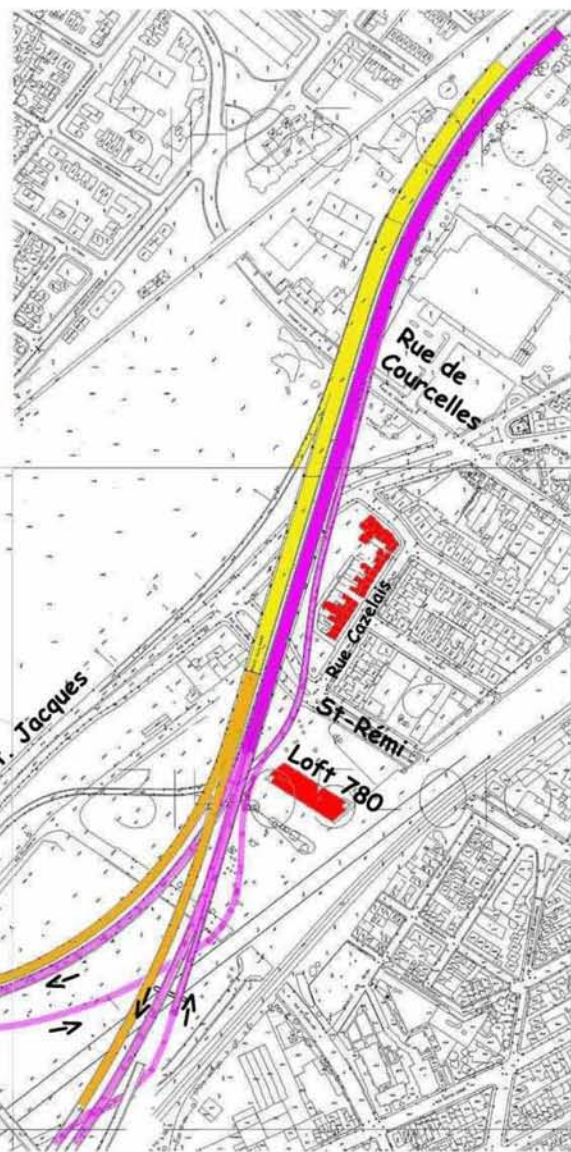




En jaune travées direction ouest en construction.

En mauve
Toute circulation regroupé sur la travée direction Est.

Pierre Briset, architecte,
GROUPE DE RECONSTRUCTION URBAINE
(GRU)
Travaux, Matériaux,
Intégration dans le territoire
4101 Boulevard, 380, St. Rémi
Tel: (514) 333-1111, Cell: (514) 444-1711
Courriel: pierre@briset.com
Web: www.briset.com

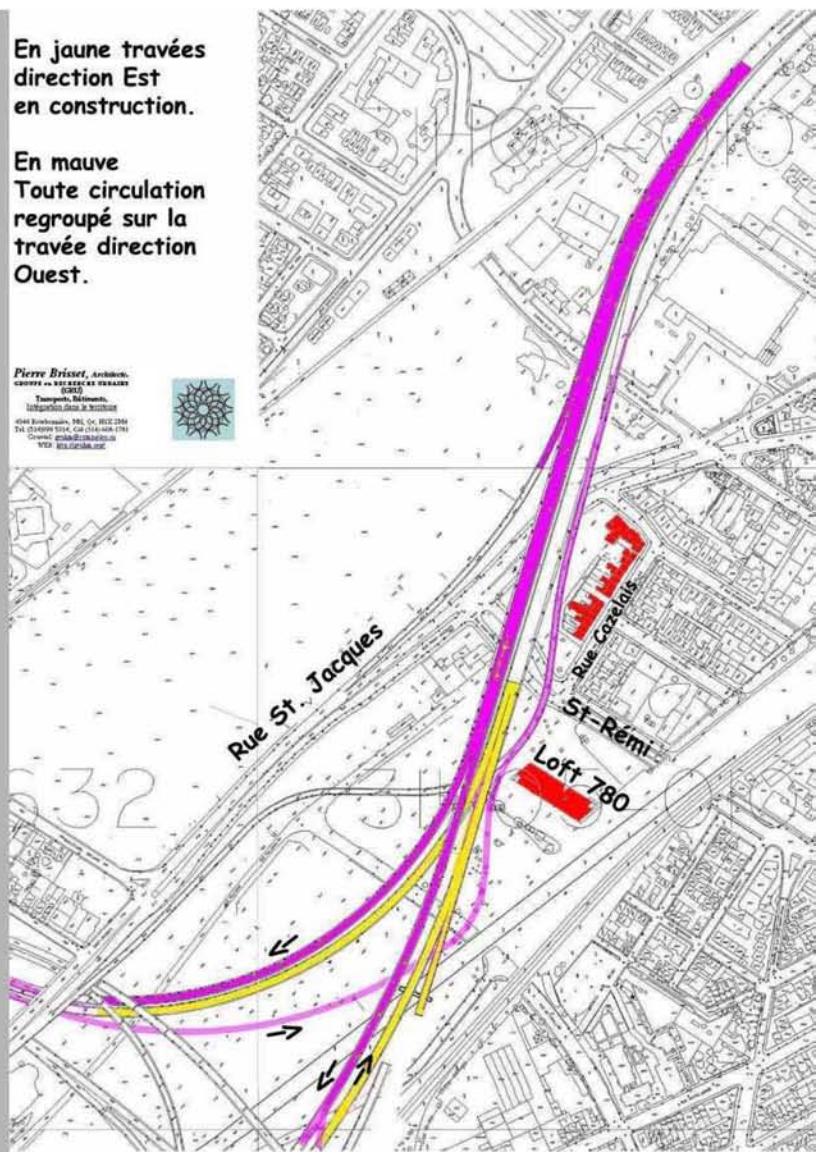


Phase 1: Reconstruction direction Ouest

En jaune travées direction Est en construction.

En mauve
Toute circulation regroupé sur la travée direction Ouest.

Pierre Briset, architecte,
GROUPE DE RECONSTRUCTION URBAINE
(GRU)
Travaux, Matériaux,
Intégration dans le territoire
4101 Boulevard, 380, St. Rémi
Tel: (514) 333-1111, Cell: (514) 444-1711
Courriel: pierre@briset.com
Web: www.briset.com



Phase 2: Reconstruction direction Est