

Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine –
Hochelaga/Maisonneuve (GRUHM)
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc, H1X 2M4
Tél.: (514) 899-5314, Courriel: gruhm@sympatico.ca
Site Web (projets): <http://www.zovile.com/>

Annexe G
Présentation faite devant
L'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM)

Projet d'aménagement du domaine public
Secteur des abords du CUSM et du quartier Saint Raymond
Par Pierre Brisset du GRUHM
(Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve)
À Montréal le 11 mars 2013.

Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine – Hochelaga/Maisonnette (GRUHM)
**Sommaire Exécutif du mémoire sur les projets d'aménagement du domaine public
dans les secteurs entourant les abords de la CUSM pour l'OCPM**

Objet: Projet d'aménagement du domaine public, Secteur des abords du CUSM et de St. Raymond.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Commissaires, Mesdames et Messieurs,

Voici le sommaire exécutif de notre mémoire nous permettant l'évaluation du projet d'aménagement public avancé par la ville de Montréal et ses partenaires dans les secteurs des abords de la CUSM et du quartier de Saint Raymond. Au GRUHM, nous oeuvrons activement dans le domaine du transport urbain depuis plus de 10 ans et espérons que les suggestions, avancées dans ce mémoire, sont prises en considération par l'OCPM.

Malheureusement certains de nos propos ont été utilisés comme source de ridiculisation de la part de certains promoteurs ou de leur consultant comme on le retrouve dans le chapitre 6 du rapport de Dessau 2007 sur la mise à jour du rapport des études d'impact sur la circulation qui ont utilisé ce médium pour discréditer nos efforts en citant des chiffres (niveaux) de références erronées mais que nous n'avions jamais pu contester.

Non, nous ne détenons pas de loges au Centre Bell pour tenter de séduire les décideurs dans des réceptions garnies de Champagne et de Caviar, mais oeuvrons avec la sueur de nos fronts pour faire avancer des idées.

Dédicataire du mémoire:

Nous voulons dédier ce mémoire à notre ancien collègue et co-fondateur du GRUHM, M. Philippe Côté, ardent participant de plusieurs dossiers au sein de l'OCPM qui est décédé d'un cancer d'une véracité extrême le 25 août 2011.

Première Intervention: Intersection Décarie/de Maisonnette:

Nous avons fait une recherche afin de savoir d'où provient le débat d'une intersection à 5 branches qu'on doit absolument rectifier. Dans nos recherches, nous avons constaté que l'intersection en question est composée d'une série de compromis pour satisfaire aux exigences du temps mais en aucun temps représentait un risque plus élevé d'ailleurs étant devenue une intersection à 4 directions avec un embranchement en aval de celui-ci sur une des directions qu'on voit aussi à l'intersection Pie-IX/Sherbrooke là où débute la rue Rachel.

En effet la 5^{ème} branche qui rendait l'intersection ingérable a été rajouté lors d'une décision unilatérale de changer la direction des rues sur plusieurs parcours sans faire de sérieuses analyses d'impacts dans le secteur et ce, plus que juste des comptages de véhicules. De couper une artère principale (Main Street) donnant accès à un secteur nous semble être un bris de la loi fondamentale des servitudes donnant droit à l'accès à la ou des propriétés à Montréal.

Deuxième Intervention: La multitude de sorties de l'autoroute Décarie dans le secteur:

Nous avons aussi analysé la complexité des nombreuses sorties de l'autoroute Décarie dans ce secteur pour en arriver à la conclusion que le nombre de sorties en question excède ce qui est normalement accordé pour une région donnée. De plus, nous avons observé que la sortie actuelle menant à la rue Sherbrooke est excessivement inconvenue voire même dangereuse à cause de ses pentes consécutives pour accommoder le tournebride Botrel. Nous recommandons donc une reconfiguration plus efficace de cette sortie en vue d'optimiser la hiérarchie des fonctions des rues urbaines de ce secteur.

Troisième Intervention: L'échangeur Upper-Lachine/Saint-Jacques

Nous sommes surpris que le viaduc d'étagement ne soit pas déjà démolé puisqu'on parle de sa fragilité extrême depuis 2005 et qu'on parlait d'un remplacement avec une intersection conventionnelle avec feu de circulation comme ce l'était pendant les années 50'

Pierre Brisset, architecte
Groupe en Recherche Urbaine – Hochelaga/Maisonnette (GRUHM)
**Sommaire Exécutif du mémoire sur les projets d'aménagement du domaine public
dans les secteurs entourant les abords de la CUSM pour l'OCPM**

Quatrième intervention : Le remplacement de la rue et le viaduc St. Jacques: (Pas d'images)

Nous ne comprenons pas la raison qui motive le remplacement de ce viaduc en considérant les suivants :

1. Le viaduc porte déjà une signature de main très élégante qui ne nécessite pas son remplacement et conçu par un ingénieur renommée M. Francis Boulva, frère du défunt Architecte Pierre Boulva.
2. Il semblerait que le pilier principale de cette structure encombre le passage de la courbe autoroutière à grand rayon qui était nécessaire lorsque la trans-canadienne passait par la pour relier Décarie à Ville Marie mais qui ne serait plus nécessaire aujourd'hui avec l'abandon de ce trajet pour cette autoroute pancanadienne en 1976.
3. Selon le sommaire exécutif de la justification du projet Turcot présenté devant le BAPE en 2009, ce raccord Décarie/Ville-Marie comportait six des onze point noirs de dangerosité à cause de ces manoeuvres à gauche pour les raccordements autoroutiers, autant du côté de l'autoroute Décarie que ceux qui sont sur Ville-Marie.
4. Selon les normes de conception autoroutière basée sur l'American Standards Highway Association (ASHA) que Transport Québec ont traduit et incorporé avec l'aide de l'Association Québécoise des Transport et des Routes (AQTR), les manoeuvres à gauche comme ceux avancée dans le nouveau plan de Turcot sont fortement déconseillé considérant que ce n'est qu'un raccordement entre une autoroute et une route nationale (R-136) maintenant défini par Transport Québec..
5. Avec des raccordements normalisés à partir de voies collectrices (voies de services) de part et d'autre de l'autoroute nationale A-15, ces grandes courbes pourraient être normalisés comme bretelles de connexion, nécessitant plus le déplacement du pilier central du viaduc actuel et donc, éviterait le remplacement du viaduc en question.
6. Dans le nouveau plan de l'avant projet définitif (APD) du ministère, le pente de la rue ST Jacques entre Décarie et son intersection avec les rues Pullman et St-Rémi est augmenté de 5 à environ 7,5 % avec une courbe raide en bas de la côte juste avant le feu de circulation. Selon nos informations, ceci représente une source importante d'accidents grave comme on le voit dans l'échangeur A-20/A-13 à Lachine.

Donc ici, nous faisons mention de ce fait que le viaduc ni la configuration actuelle de la rue St. Jacques ne doivent pas à être remplacées, même si ce n'est pas dans le mandat de l'OCPM de revoir la conception de l'échangeur Turcot. Ceci est fait afin d'illustrer l'étendu des décisions erronées entourant ce projet.

Conclusion synthèse du Mémoire :

Pour conclure, nous avons fait ces études après de multiples participations de consultations publiques à ce sujet, autant devant le BAPE que de l'OCPM et nous avons préparé ce mémoire à la demande de plusieurs autour de la table du présent projet incluant le service d'urbanisme de l'arrondissement. Nos conclusions portent sur l'optimisation de ce que nous avons déjà et qui fonctionne bien comme principe de développement durable et non de toujours démolir et reconstruire afin de renflouer les poches de certains qui pourrait résulter au dépôt de ce mémoire devant la commission Charbonneau. Ainsi, les vraies raisons qui motivent certaines décisions pourraient être enfin dévoilés.

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

Powerpoint en images Projets d'aménagement du domaine public Secteur des abords du CUSM et du quartier Saint Raymond

Présentation en Powerpoint
faite devant la
L'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM)
Par Pierre Brisset du GRUHM
(Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve)
À Montréal le 11 mars 2013.



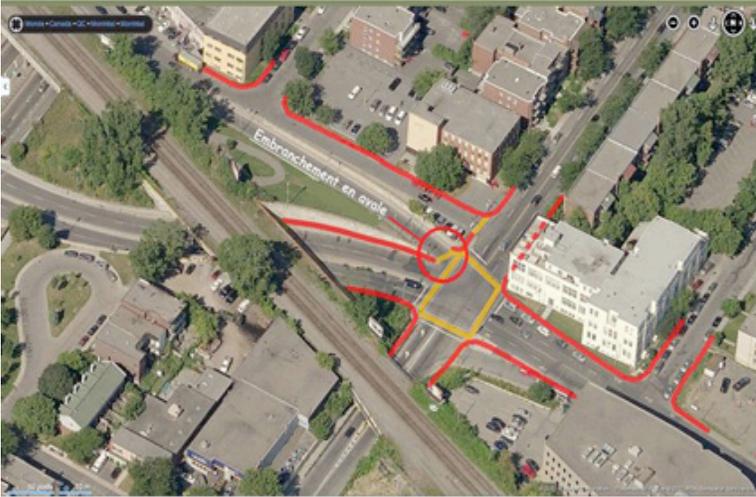
Projets d'aménagement du domaine public

Secteur des abords du CUSM et du quartier Saint-Raymond

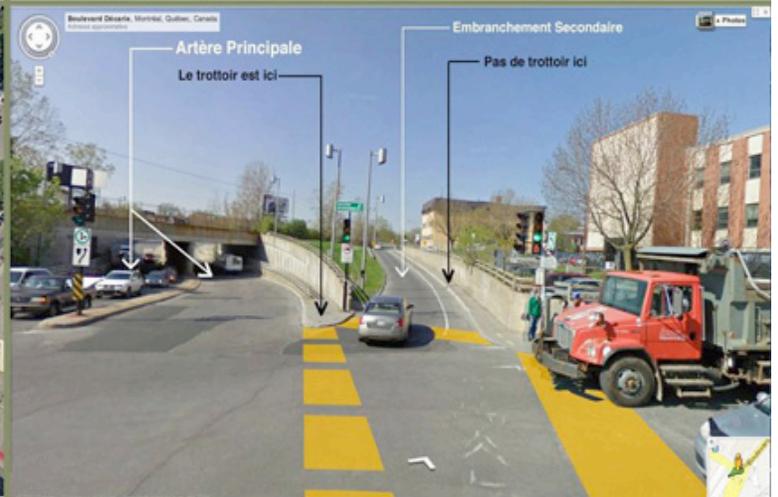
15 janvier 2013

Montréal 

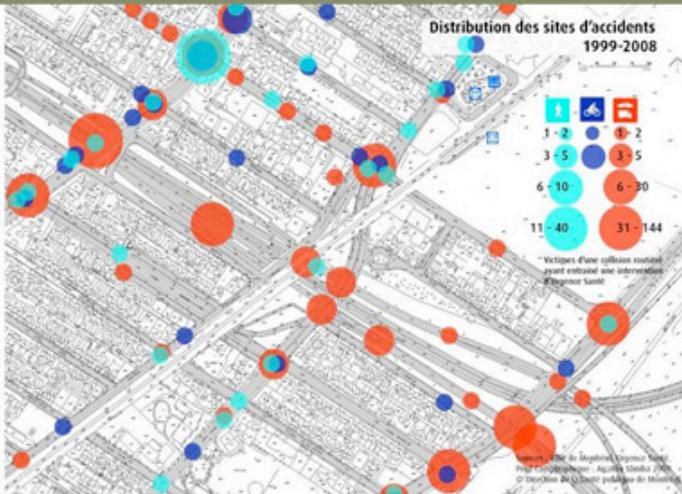
1- Analyse de l'intervention proposée à l'intersection Décarie-Maisonneuve avancé par la Ville de Montréal



2- L'intersection Décarie/Maisonneuve actuel à 4 directions standard avec embranchement en aval (Comme Pie-IX et Sherbrooke)



3- L'intersection Décarie/Maisonneuve actuelle, même le camion de la Ville ne respecte pas les lignes d'arrêt!!



4- L'intersection Décarie/Maisonneuve actuel dans le contexte sites accidents, pas pire que Décarie/Sherbrooke et moins pire qu'à la sortie de l'autoroute.

Montréal 

Objectifs

- Rappeler le contexte entourant l'accès véhiculaire au futur CUSM
- Présenter les projets d'aménagement du domaine public dans le secteur :
 - le carrefour des boulevards Décarie et De Maisonneuve et l'espace public Upper-Lachine
 - le boulevard Décarie
 - l'échangeur Upper-Lachine-Saint-Jacques
- Présenter les améliorations prévues au réseau cyclable et les trajets alternatifs possibles aux circuits d'autobus
- Présenter le calendrier de réalisation des travaux

2

5- L'intersection Décarie/Maisonneuve actuel dans le contexte de l'ensemble

Montréal 

Contexte entourant l'accès véhiculaire au futur CUSM

- Objectifs :
 - Canaliser la circulation de transit sur les grands axes routiers tout en minimisant son impact sur les rues locales
 - Accroître la sécurité des usagers
 - Favoriser le transport actif et collectif
 - Offrir divers accès rapides aux usagers du CUSM en intégrant les besoins des citoyens

5

6- Objectifs nobles pour le réseau routier avoisinant l'hôpital incluant l'intersection Décarie/Maisonneuve actuel.

Montréal 

Contexte entourant l'accès véhiculaire au futur CUSM

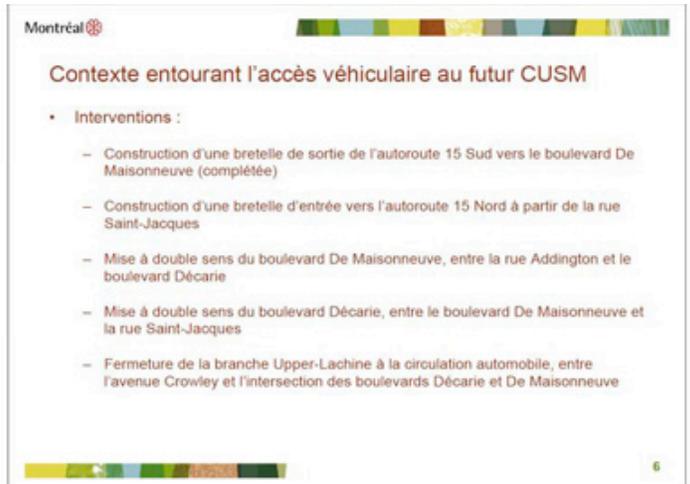


4

7- Hypothèse de renverser le sens des rues et de créer la problématique engendré avec une intersection à 5 branches connu depuis le début



8- C'était connu depuis le début qu'en inversant les directions de circulation affecterait l'intersection Décarie/Maisonneuve actuel.



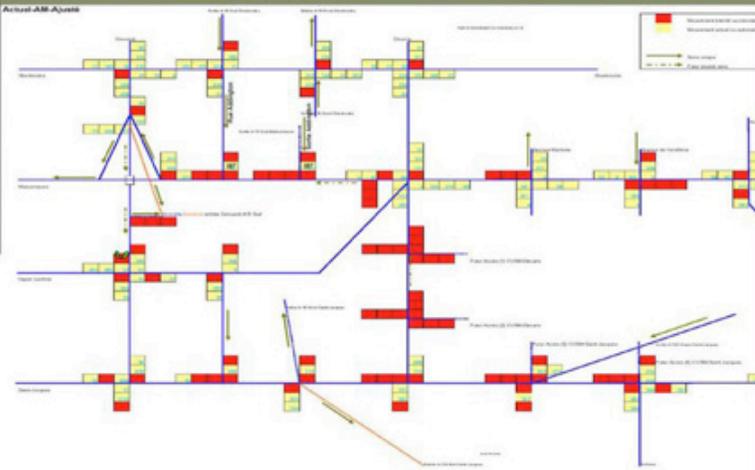
9- La liste d'épicerie pour justifier les démarches entourant l'intersection Décarie/Maisonneuve actuelle.



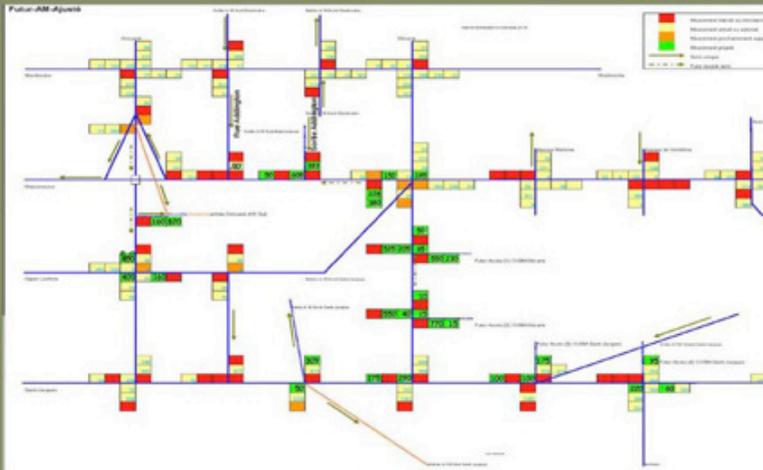
10- Le non sens de quatre des cinq points énumérés entourant l'accès à la nouvelle hôpital par manque de respect au bon voisinage.



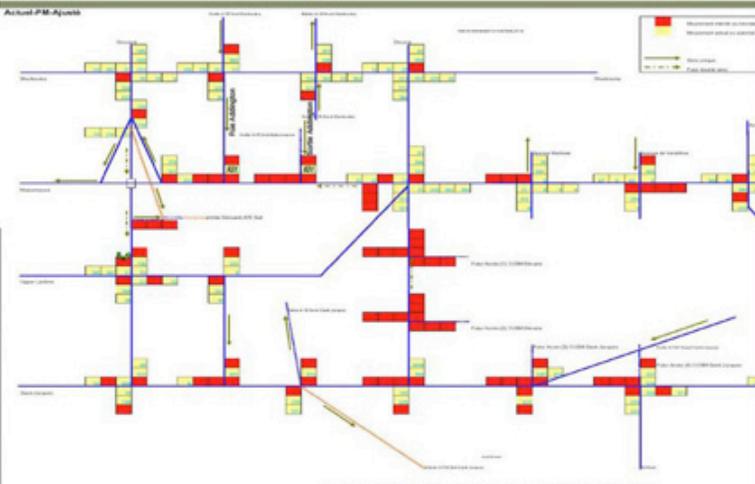
11- Les débits de circulation en 1998 (blanc) et 2010 (noir) qui n'ont jamais fait objet d'analyse, surtout les **10 000 vpj** sur Upper Lachine.



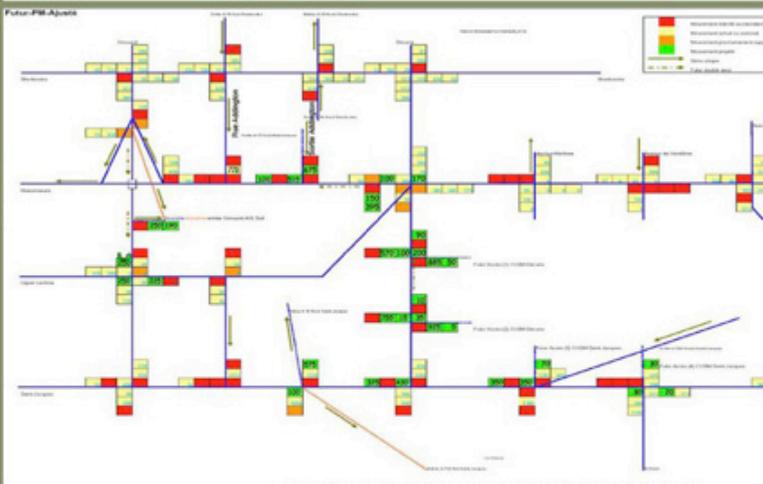
12- Prévisions faite le matin en simulant la non existence d'Upper-Lachine et l'exploitation de la sortie Addington (**587 véhicules**) pas encore en service non seulement dans la sortie mais aussi sur la rue Addington elle même.



13- Après l'ouverture de l'hôpital, le volume de trafic à l'heure de pointe le matin diminue à **383 véhicules??** De plus 75% de ce trafic ne va même pas à l'hôpital



14- Mêmes observations à la pointe du soir avec **931 véhicules** dans la sortie et sur la rue Addington



15- Mêmes observations pour l'après l'ouverture de l'hôpital où le volume diminue à **775** sur la rue et **675** dans la sortie qui confirme que la plupart des utilisateurs n'ont pas l'hôpital comme destination.



24- L'intersection Décarie/Maisonneuve suggéré avec bretelle Addington conservée et giratoire sur l'avenue Girouard afin de permettre un virage en tournebride (180 dég) sécuritaire avec feux de circulation à cet endroit.



25- L'intersection Décarie/Maisonneuve suggéré avec l'éventuelle possibilité de conversion de l'ancienne rue Western (Maisonneuve ouest de Décarie) en rue de tournebrides comme c'était dans les années 50'. (Objet d'une autre étude)

2- Sorties de l'(A-15) autoroute Décarie

Pierre Brisson, architecte,
 4000 Boulevard, P.Q., Q.C. H3C 2R4
 Tél. (514) 353-1111, Cell. (514) 353-1111
 Courriel: pbrisson@pbrisson.ca
 Web: www.pbrisson.ca



26- La dangerosité des trois sorties Décarie direction sud concentrés à cette endroit (Botrel, Sherbrooke et Addington)



27- La sortie à une remonté abrupte pour permettre son raccord au tournebride Botrel à gauche.



28- La sortie à une remonté abrupte pour permettre son raccord au tournebride Botrel à gauche, aussi source d'accidents avec le nombre de stries visible dans la peinture sur la parapet dans la courbe raide.



29- Convergence avec la rue Addington actuelle avant sa descente apique.



30- Descente apique de la rue Addington avant son arrivé à la rue Sherbrooke témoigné avec l'intensité de feux arrière de freinage qui avec les camions est source de bruit supérieur à la limite toléré en milieu résidentiel.



31- Descente apique de la rue Addington avant son arrivé à la rue Sherbrooke témoigné avec l'intensité de feux arrières de freinage qui avec les camions est source de bruit supérieur à la limite toléré en milieu résidentiel.



32- Descente apique de la rue Addington avant son arrivé à la rue Sherbrooke, vue vers le nord ou on voit bien la difficulté de se ranger.



33- Le profil de la bretelle d'entrée de l'autre côté de l'autoroute parfaitement horizontale qui devrait servir de modèle pour le profile de la sortie.



34- La fusion des trois sorties Décarie direction sud concentrés à cette endroit (Botrel, Sherbrooke et Addington) en une sortie horizontale (à trois voies indépendantes qui serait mieux gérable à l'arrivée sur Sherbrooke.

3- Intersection St-Jacques et Upper-Lachine

Pierre Brisset, Architecte
CONSEIL EN SERVICES URBAINS
 (GRL)

Transport, Développement,
 Intégration des usages de territoire

4084 Boulevard, 186, Qc, H3C 2R4
 Tél: (514) 999-1114, Cell: (514) 999-1781
 Courriel: pbrisset@brisset.ca
 Web: brisset.ca



35- Intersection (échangeur) Upper lachine/St-Jacques avec étagement existant. L'état du viaduc en question requière son remplacement dans les plus bref délais.



36- Reconfiguration de la connexion Upper-Lachine/St-Jacques en intersection conventionnelle comme ce l'était dans les années 50' avec feu de circulation à la rue Hampton.

- On croyait que le viaduc était déjà démolit puisqu'on en parlait depuis 2005 comme étant une structure très fragile!!

Merci, Questions?

Pierre Brisset, Architecte
CONSEIL EN SERVICES URBAINS
 (GRL)

Transport, Développement,
 Intégration des usages de territoire

4084 Boulevard, 186, Qc, H3C 2R4
 Tél: (514) 999-1114, Cell: (514) 999-1781
 Courriel: pbrisset@brisset.ca
 Web: brisset.ca

