

**Projets d'aménagement  
du domaine public  
Analyse des impacts de la  
consultation publique sur  
les grands projets à Montréal**

Pour l' Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM)  
Présentation Powerpoint par Pierre Brisset  
du Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRUHM)  
Montréal le 4 septembre 2013.

# NON À L'AUTOROUTE!



Sources : Archives du GRUHM / Auteur : Dupras 1971

par Dupras!

1 de 2



EN FAIT C'EST PAS VRAI... ET ÇA NE CHANGERA RIEN AU PROBLÈME DU CASÉGE, PUISQUE ÇA VA CRÉER SEULEMENT 4000 à 5000 JOBS TEMPORAIRES... ET...



Les derniers développements : [www.mobilisation-turcot.info/](http://www.mobilisation-turcot.info/)

1- Caricature du rapport populaire de 1971, une des premières consultations publiques à Montréal et qui sera à l'origine de la formation du BAPE (Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement).





# NON À L'AUTOROUTE!

Sources : Archives du GRUHM / Auteur : Dupras 1971

par Dupras!  
2 de 2



Un mille d'autoroute coûte \$ 39,000,000.00



un mille de métro ne coûte que \$ 13,000,000.00 et il transporte 8 fois plus de passagers que l'autoroute.

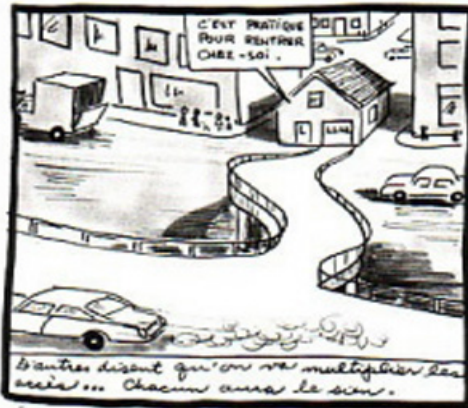


Et puis l'autoroute ça veut dire 60,000 voitures de plus à Montréal chaque jour...

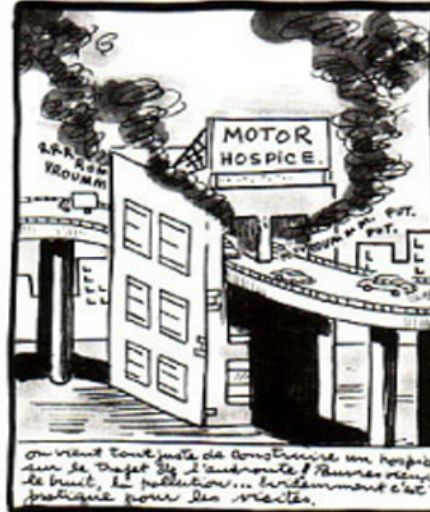


Certains disent qu'il n'y aura pas de sorties à Montréal, alors comment on va faire pour monter dessus...

Consultez les documents du GRUHM à [www.zovile.com/projets/mprojets.html](http://www.zovile.com/projets/mprojets.html)



Beaucoup disent qu'on va multiplier les sorties... Chacun aura le sien.



On veut tout juste de construire un hospice sur le budget de l'autoroute! Pourquoi venir de bruit, la pollution... évidemment c'est pratique pour les visiteurs.



Pour les Montréalais l'autoroute n'apporte rien, mais c'est pratique pour les touristes américains.



Et puis, les pauvres qui n'ont pas pu être déplacés... on les loge sous l'autoroute...

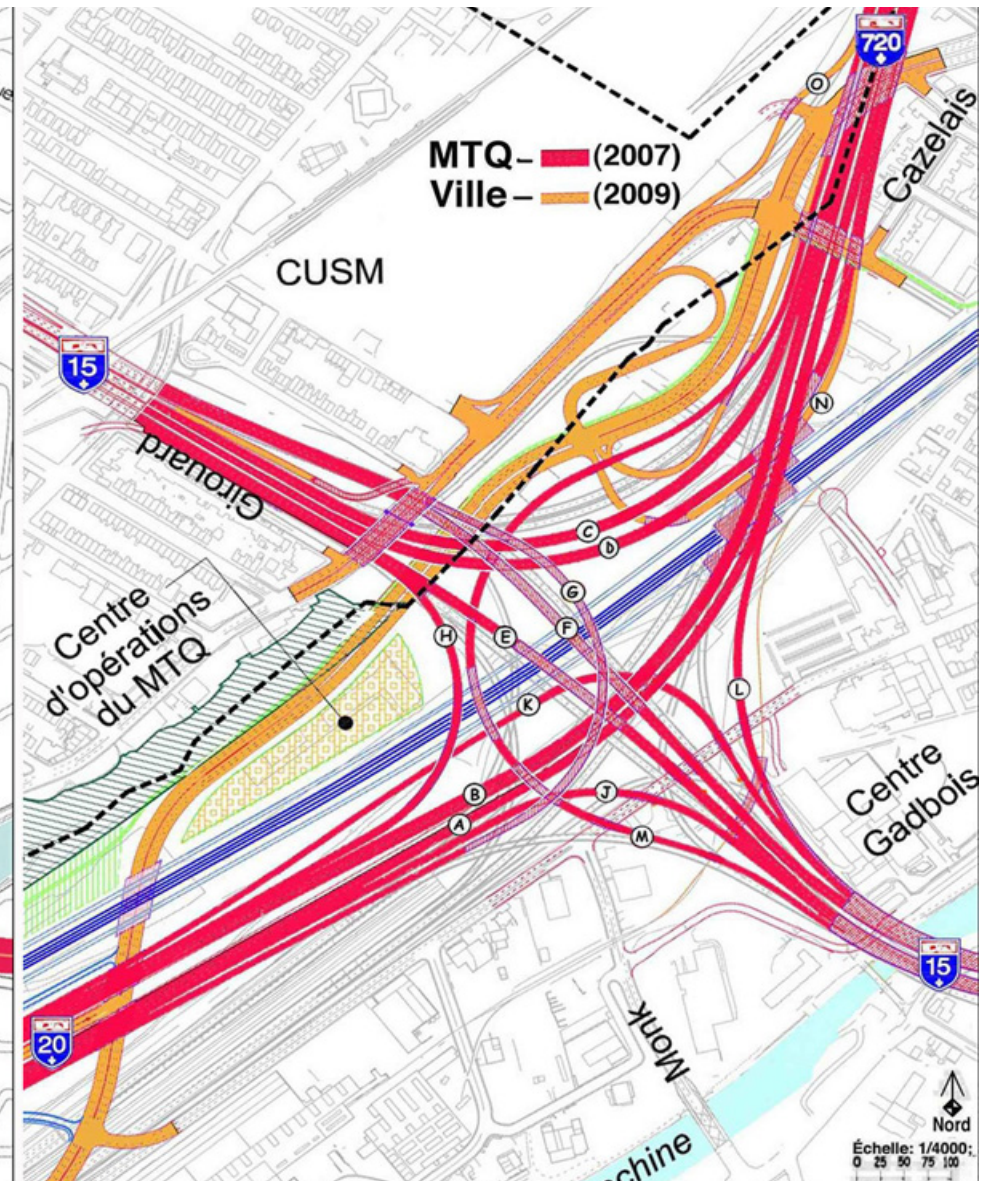
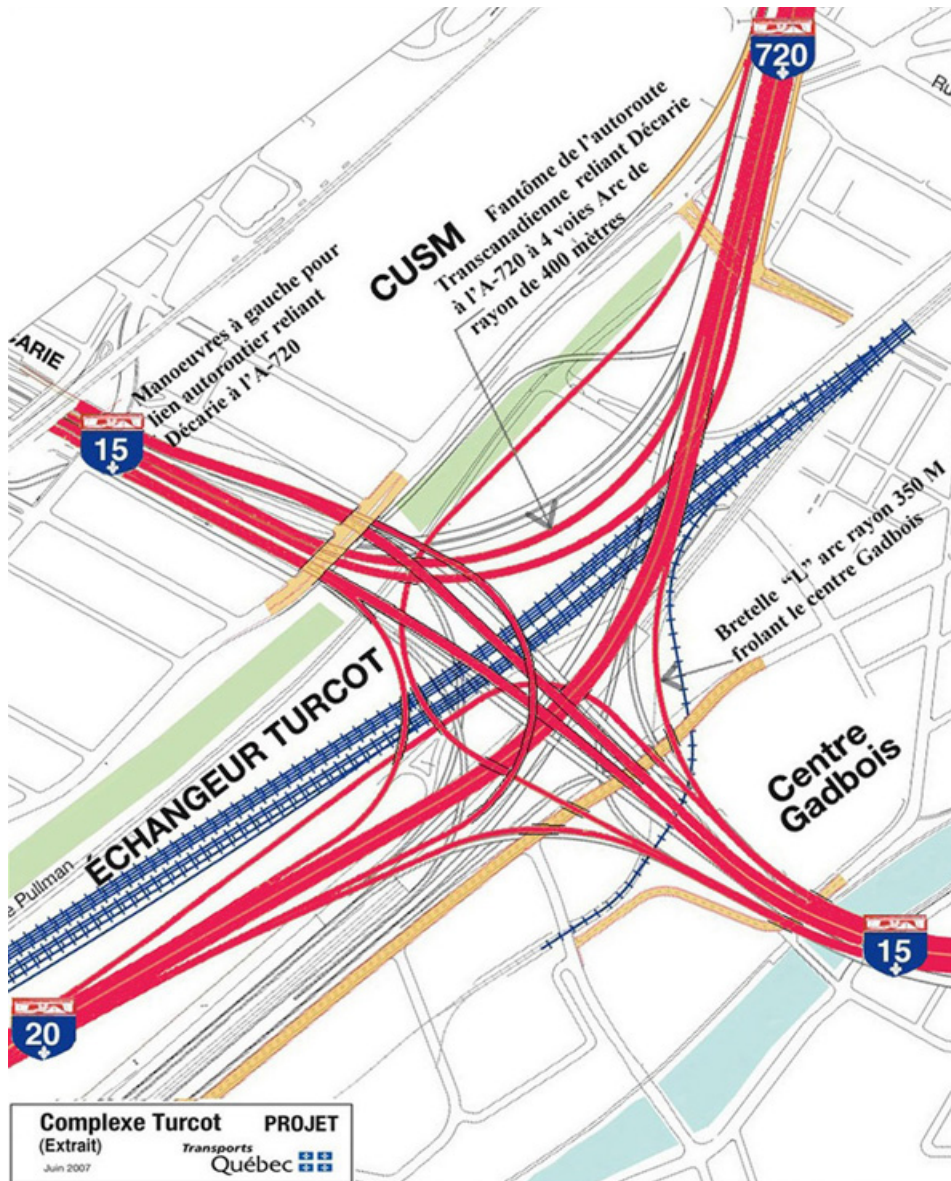
2- Par la suite l' OCPM. (l' Office de Consultation Publique de Montréal) fut formé sur le même modèle. Pourtant, dans toutes les grandes villes (Incluant la ville de Québec) on tend à enlever ce type d'intrusion.





**Année 1969: Turcot, prévision raccord à Ville-Marie, là où l'autoroute aurait dû rester !**



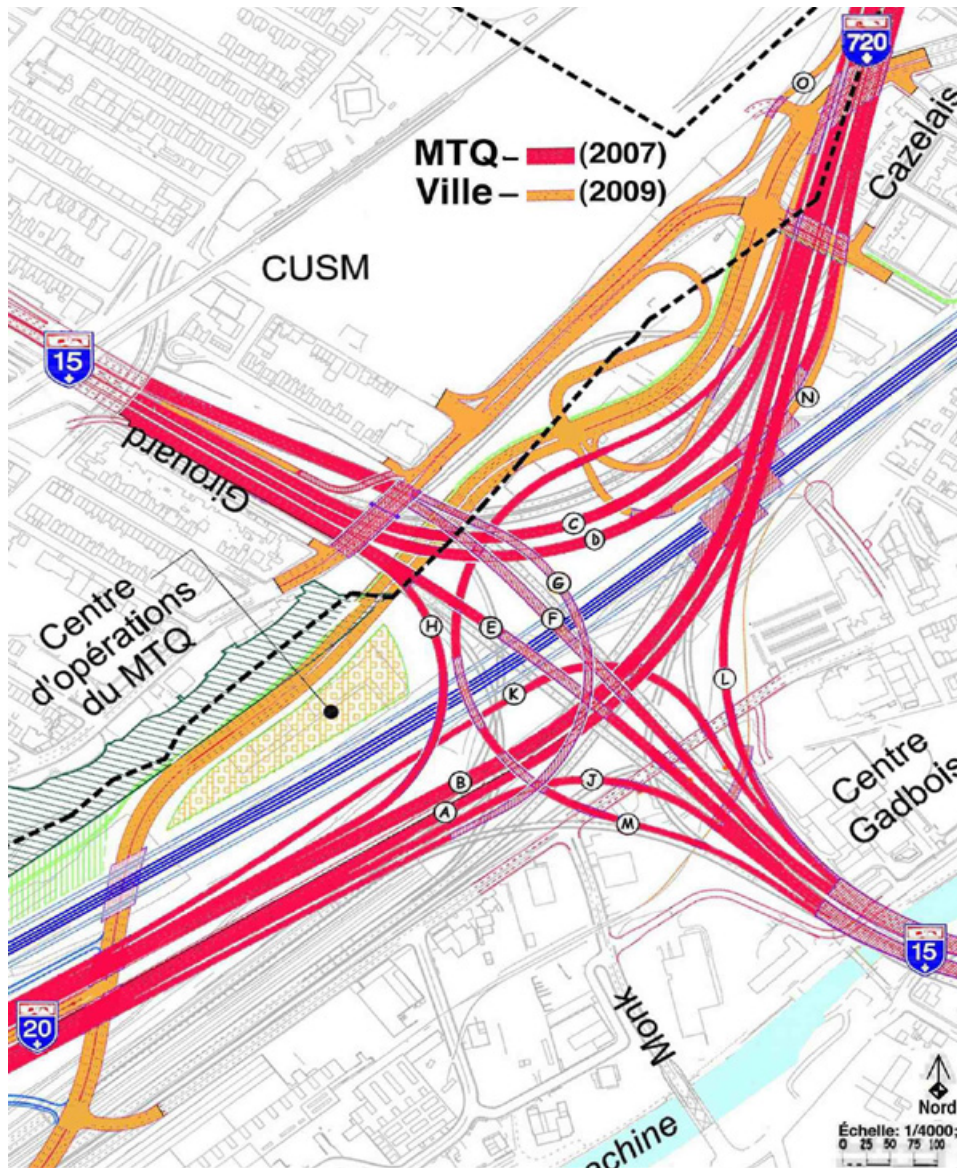


**Proposition MTQ 2007**

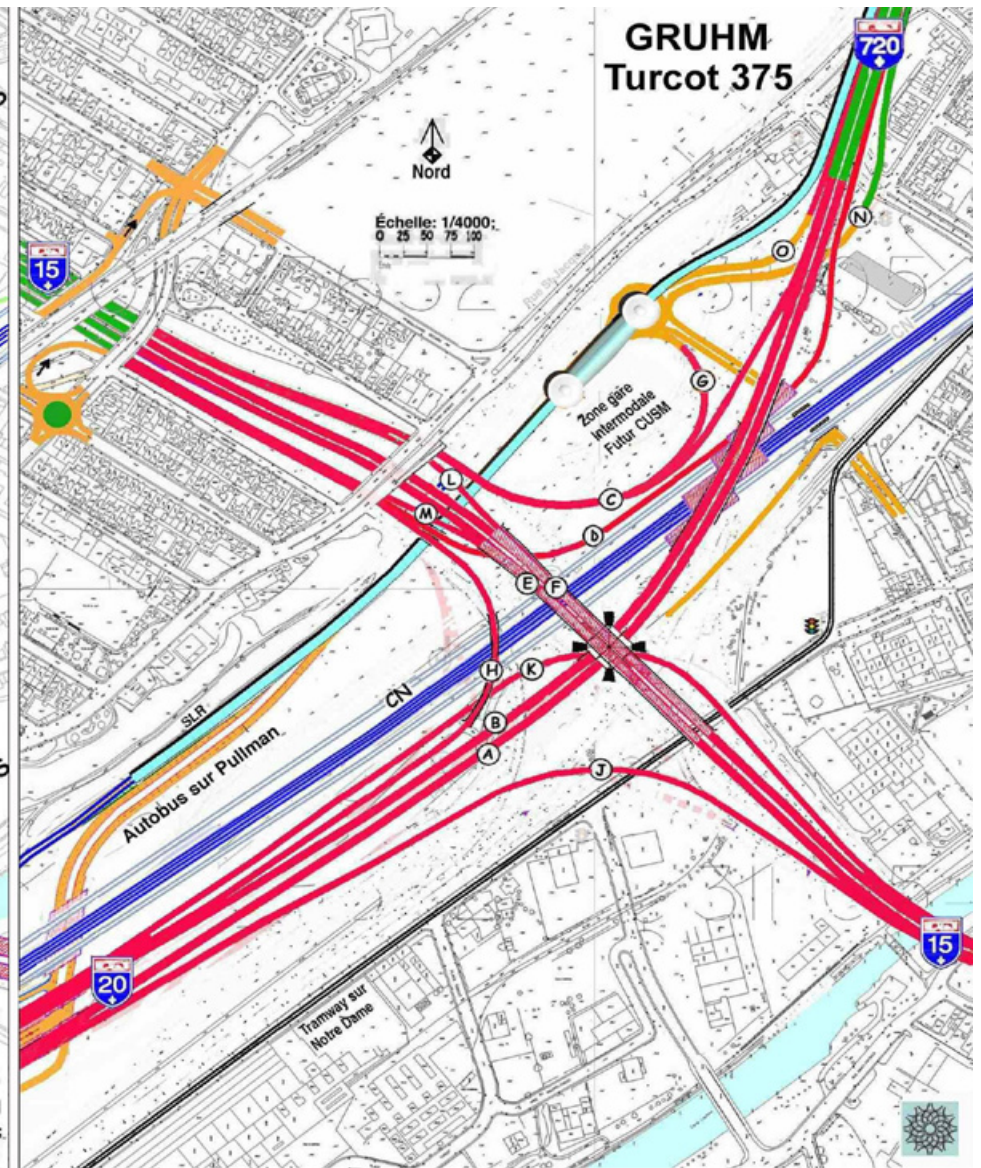
**Proposition MTQ/Ville 2011**

3- Comparaison des options depuis 2007, permettant de constater que le MTQ n'a fait aucune modification sur le réseau avec ses 12 mouvements ainsi que le maintien du fantôme de la Transcanadienne (lien Décarie/Ville-Marie).





## Proposition MTQ/Ville

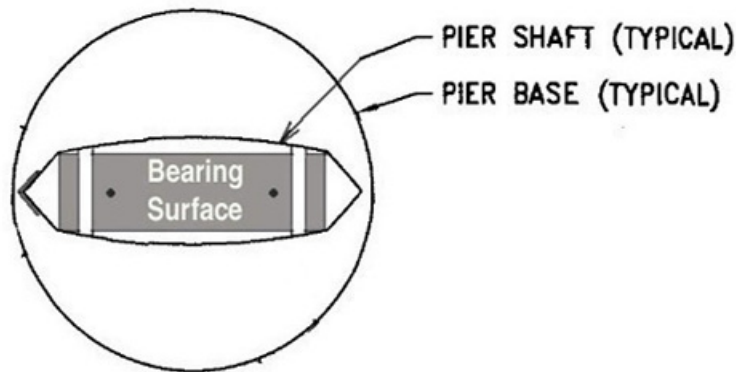
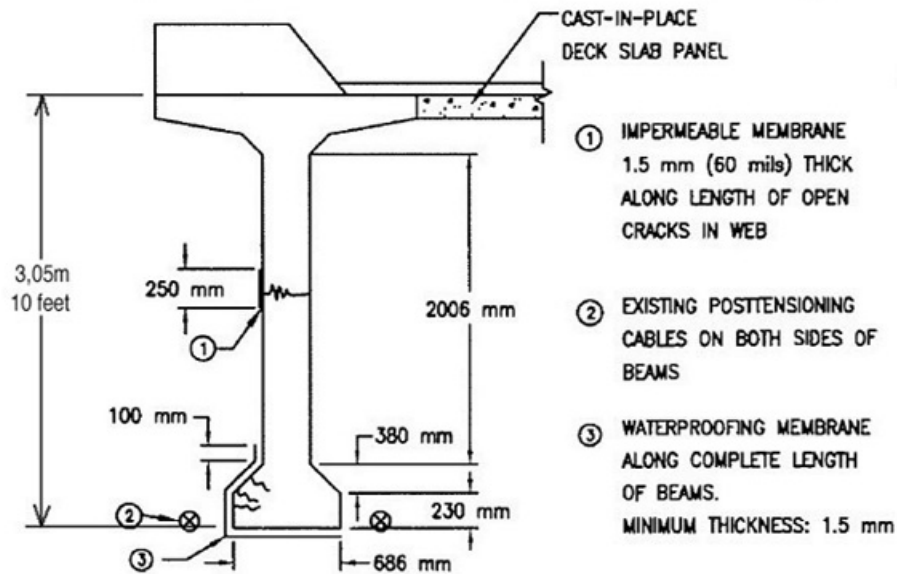


## Proposition Société Civile

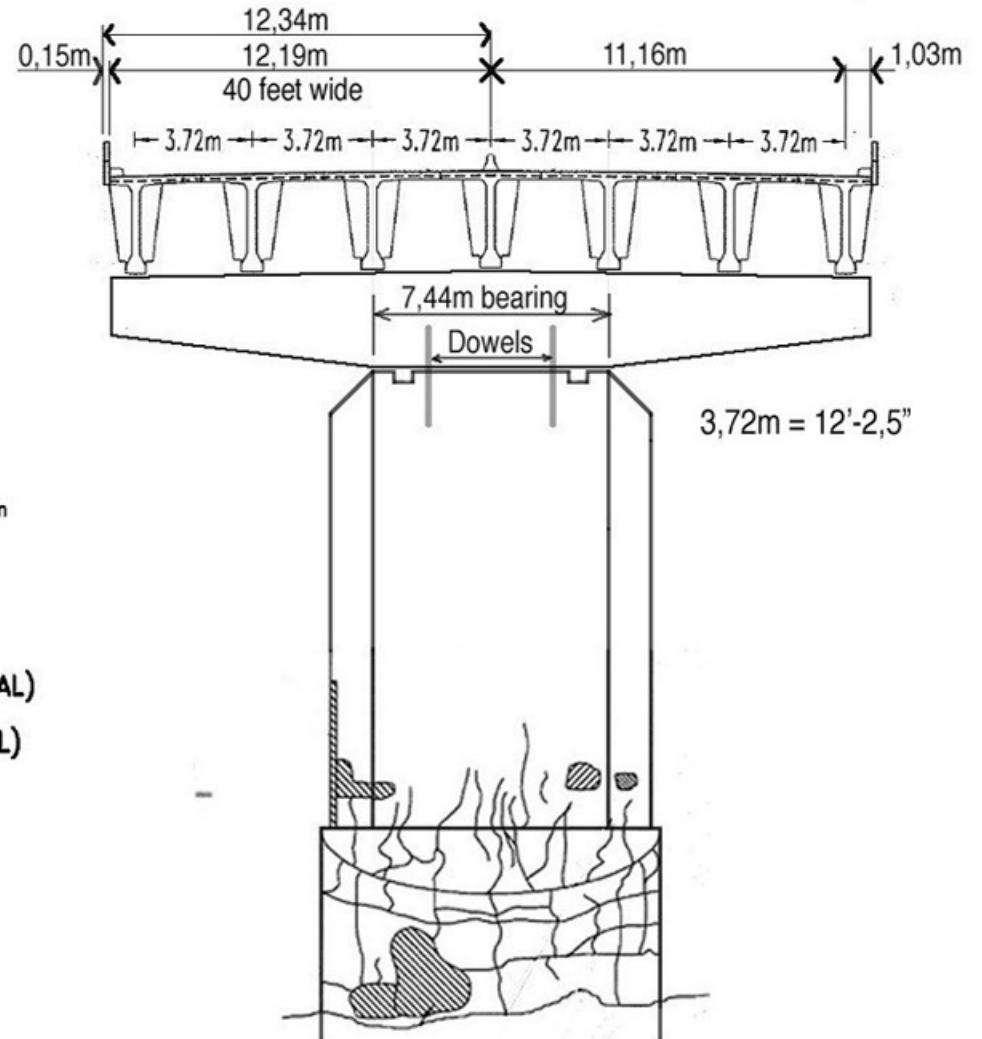
4- Proposition de la société civile répondant aux exigences urbaines basée sur les mémoires au BAPE ainsi que sur les recommandations de la DSP et de plusieurs experts externes présentée sous le nom de Turcot 375 (Pierre Gauthier).



**Fig. 11.** Impervious membrane applied to lower girder regions.

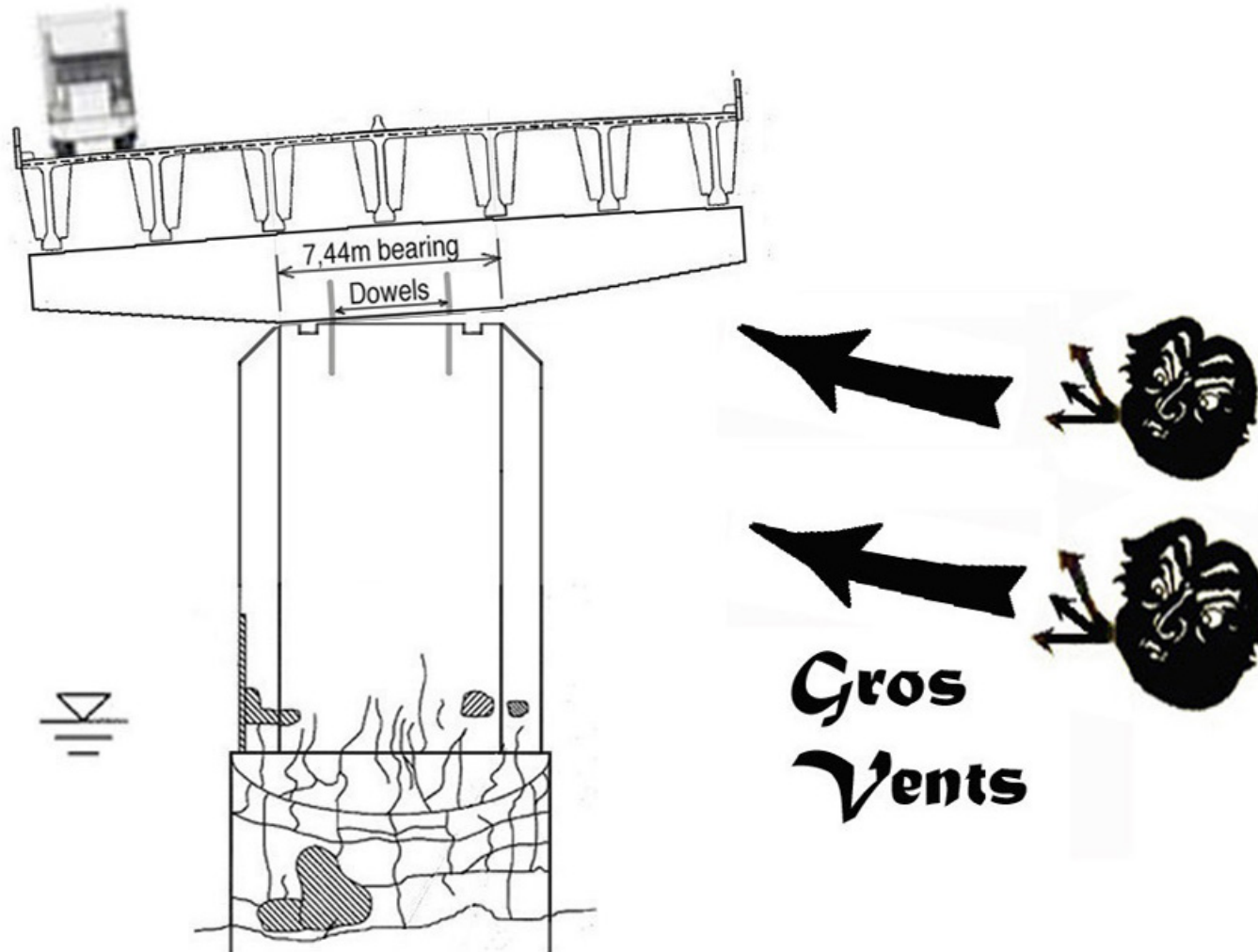


**Fig. 12.** Transversally posttensioned deck.



## Existing structural configuration

5-Faiblesses du pont Champlain: sommets de colonnes instables et poutres de rives détériorées par le sel de déglçage.  
**Mais, 80% de la structure est en bon état.**



## Effets de gros vents sur structure combinés avec charges concentrées d'un côté.

6- Dans les documents en annexe, nous exposons deux façons de stabiliser la structure, toutes deux de sources indépendantes, soit l'ingénieur René Thérien ainsi que le GRUHM



**Merci de votre attention.  
Des questions?**

***Pierre Brisset, Architecte.***  
**GRUPE ea RECHERCHE URBAINE  
(GRU)**

**Transports, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire**

4344 Bourbonnière, MtL, Qc, H1X 2M4  
Tel: (514)899 5314, Cel (514) 668-1781  
Courriel: [gruhm@sympatico.ca](mailto:gruhm@sympatico.ca)  
WEB: <http://zovile.com>

