

Débites de circulation projetés et réels pour les infrastructures routières dans la région de Montréal

Infrastructures routières	Débites avant les travaux	Débites projetés par le ministère	Débites actuels	Différence entre les débits projetés et les débits actuels
Autoroute Décarie*	30 000	90 000	166 000	+76 000 (+85%)
Autoroute 13 (Pont Bisson)**	—		131 000	
Autoroute Métropolitaine***	—	100 000	175 000	+75 000 (+75%)
Notre-Dame (Ouest de Dickson)****	55 000	94 000	?	?

Sources :

- * Construction de l'autoroute Décarie (1965-1967), site internet du ministère des Transports.
- ** Ministère des Transports, Service de la circulation et service des inventaires et du plan, Direction Ile-de-Montréal.
- *** «La fin du Calvaire total ; 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine», André Pratte, La Presse.
- **** Chapitre 1 : Mise en contexte, Modernisation de la rue Notre-Dame, ministère des Transports du Québec, page

162
 DC6
 Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
 par le ministère des Transports
 Montréal
 AUC6211 06 057

Régions: Île-de-Montréal:

Construction de l'autoroute Décarie (1965-1967)

Album photo

Communiqués d'ouverture (24 avril 1967)

L'autoroute Décarie en ce moment

Entrepris le 23 mars 1965, les travaux de construction de l'autoroute Décarie ont pris fin tout juste à temps pour que le nouveau tracé de la route Transcanadienne puisse servir de voie d'accès au site de l'exposition universelle de Montréal en 1967.

L'autoroute Décarie constitue un axe de circulation unique, desservant un important bassin de population provenant tant du nord que du sud. Reliée à l'autoroute Métropolitaine (A-40), elle absorbe un fort débit de circulation en provenance de l'est et de l'ouest de l'île. L'autoroute Décarie représente de plus en plus un itinéraire très important pour le trafic commercial. Par conséquent, ce lien est devenu le plus sollicité du réseau routier québécois, quelque 178 000 véhicules l'empruntant chaque jour.

En 1978 et 1986, la chaussée de l'autoroute Décarie a fait l'objet de travaux majeurs.

L'autoroute Décarie compte vingt-huit structures, dont un tunnel long de 230 mètres construit afin de préserver la tranquillité des riverains et pour éviter l'expropriation d'une maison d'enseignement, l'école Notre-Dame-de-Grâce, d'un monastère et d'une église. De ce nombre, vingt-deux structures d'étagement permettent aux automobiles d'enjamber l'autoroute, et deux autres permettent le passage des voies ferrées du CP. On trouve aussi deux passerelles pour piétons et trois structures d'étagement en forme de «U» à l'intention des automobilistes qui veulent retourner en sens inverse.

Toutes ces structures font l'objet d'inspections régulières et de travaux ponctuels, mais aucune n'a fait l'objet d'une réfection majeure. Trente ans d'utilisation intensive par un nombre d'utilisateurs qui a quadruplé depuis sa construction on rendu nécessaire la réalisation de travaux majeurs.

Notes historiques

Le mardi 25 avril 1967, soit trois jours avant l'ouverture de l'Expo 67, à 6 h du matin, l'autoroute Décarie et les voies de l'échangeur Turcot étaient ouvertes à la circulation. Cet événement suivait la visite officielle des lieux par M. Daniel Johnson, premier ministre du Québec, le ministre de la Voirie et des Travaux publics, M. Fernand J.-Lafontaine, et le ministre d'État à la Voirie, M. Paul-E. Allard.

Ils avaient fait une visite en autobus du quadrilatère d'autoroutes encadrant le centre-

ville de Montréal en compagnie du maire de Montréal, M. Jean Drapeau, et le président du Conseil exécutif de la Ville, M. Lucien Saulnier, le Commissaire général d'Expo 67, M. Pierre Dupuy, et le ministre fédéral des Travaux publics M. George James McIlraith.

Construction

La construction de 21 viaducs a été réalisée en un temps record de quatre mois, soit entre décembre 1966 et mars 1967. Dix-huit de ces structures ont été en quelque sorte préfabriquées au moyen de poutres d'acier ou en béton précontraint. Les trois autres viaducs ont été coulés sur place.

Les chaussées se trouvent à une profondeur moyenne de 23 pieds sous le niveau du sol (de 7 à 8 m). On voulait ainsi traverser un secteur densément peuplé sans masquer le paysage urbain et tout en faisant littéralement disparaître les 90 000 véhicules qui devaient l'emprunter.

Il est à noter que l'autoroute Décarie a été ouverte à quatre voies en 1967. Ces voies étaient recouvertes d'une couche temporaire d'asphalte. Le ministère de la Voirie devait fermer partiellement ces voies durant trois mois, au printemps 1968, afin de recouvrir les six voies rapides d'une dalle de béton de ciment et pour construire la bande centrale.

Il a fallu par ailleurs déplacer ou reconstruire quelque 32 kilomètres de canalisations d'égoût et d'aqueduc ainsi que creuser 45 tunnels pour faire passer ces conduites à une profondeur moyenne de 15 m. Des stations de pompage ont été construites tout près des voies rapides.

Volume de circulation

Le trafic quotidien sur l'ex-boulevard Décarie était de 30 000 véhicules au maximum. On disait que le nouvel aménagement routier permettrait d'accroître la capacité totale à 120 000 véhicules par jour, incluant le trafic sur les voies de service situées de part et d'autre de la voie rapide. Le trafic y est de plus de 166 000 véhicules par jour, et ce, sur l'autoroute seulement.

Expropriation

Sur les 70 M\$ affectés à l'ensemble du projet, (30 M\$ de Québec, 26 M\$ d'Ottawa, 14 M\$ de la Ville de Montréal), 25 M\$ ont été consacrés aux seules fins d'expropriation. (On payait 125 p. 100 de la valeur marchande des propriétés. On achetait même le mobilier, et il y avait compensation de loyer).

Échangeur Turcot

L'échangeur Turcot constitue la plus importante plaque tournante de la circulation dans la région de Montréal.

Coûts : 24 M\$ (12,5 M\$ de Québec, 10,5 M\$ d'Ottawa, 1,5 M\$ de la Ville de Montréal)

Pour construire l'échangeur Turcot, il aura fallu 220 000 verges cubes de béton et 21 000 tonnes d'acier. Il y a également un tunnel de 1400 pieds sous l'échangeur afin de protéger trois voies importantes du Canadien National.

Il est à noter que l'éclairage des voies de l'échangeur Turcot courait le long des garde-fous, à une hauteur d'environ 1 m. On disait alors que l'on ne pouvait trouver meilleur système pour délimiter exactement la largeur des voies.



© Gouvernement du Québec, 2000
Dernière modification de cette page : 07 novembre 2000





La Société des ponts
fédéraux Limitée



The Federal Bridge
Corporation Limited



English La Société Site des médias Occasions d'emplois Coordonnées

■ ACCUEIL

Perspective médiatique

La Presse
2000.08.05
Actualités A4
Pratte, André

La fin du "calvaire total?" ; 760 millions pour corriger les plus gros défauts de la Métropolitaine

L'échangeur Côte-de-Liesse, ou la rencontre de trois autoroutes... A l'heure actuelle, l'automobiliste se retrouve au milieu d'un véritable spaghetti de bretelles et de feux de circulation. Ceux qui vont de la 520 à la 40 doivent croiser ceux qui vont de la 40 à la 15, un fouillis auquel se mêle la circulation locale. Depuis quelques années, la densité de la circulation sur la Métropolitaine diminue peu entre les pointes du matin et de l'après-midi.

Un après-midi de juillet, en plines vacances de la construction. Il est 13 heures. Et l'autoroute Métropolitaine est congestionnée!

Cet après-midi là, il a fallu à l'automobiliste plus d'une demi- heure pour parcourir la distance entre les Galeries d'Anjou et IKEA, sur le boulevard Cavendish. Un accident? Non. Des travaux? Non plus. Tous les Montréalais le savent: depuis quelques années, quelle que soit l'heure ou la saison, la 40 est susceptible d'être bouchée.

"La Métropolitaine, c'est un calvaire total! lance Claude Robert, président de Koëbert Transports. Lorsqu'on arrive aux heures de pointe, il faut ajouter une heure, une heure et quart, des fois plus (à la durée des trajets)!"

Les données du ministère des Transports du Québec (MTQ) confirment que la Métropolitaine est la plus congestionnée des voies rapides de la région, les retards moyens aux heures de pointe se situant entre 20 et 30 minutes. Pire, la circulation est désormais presque aussi dense hors pointe.

Jouissant enfin de ressources financières suffisantes, le ministère a décidé de s'attaquer au problème. Au cours des dix prochaines années, il consacrera plus de 760 millions à la rénovation de l'épine dorsale du réseau routier montréalais. On ne parle pas ici d'asphaltage, de nouveaux panneaux de signalisation ou d'autres correctifs mineurs, tels ceux qui ont été apportés dans le passé. Cette fois-ci, c'est la conception même de l'autoroute qui sera revue et corrigée. De sorte qu'en 2010, la Métropolitaine devrait être débarrassée des aberrations qui font jurer les automobilistes et les camionneurs, notamment les sorties à gauche.

"La Métropolitaine a été construite (dans les années 1950) avec des designs d'avant-guerre, pour des vitesses beaucoup plus basses que celles d'aujourd'hui, souligne le directeur du MTQ à Montréal, Pierre-André Dugas. Des sorties à gauche, les gens à l'époque n'y voyaient pas de problème. Mais on

ne croyait pas que les automobilistes rouleraient de manière constante à 60 milles à l'heure! Et puis l'autoroute a été conçue pour 100 000 véhicules, alors qu'on en a aujourd'hui 175 000."

Claude Robert est de ceux qui croient que le principal problème de la Métropolitaine vient des camions qui l'empruntent pour se rendre en Ontario et aux États-Unis, sans s'arrêter à Montréal, ce qu'on appelle le camionnage de transit. Sa propre compagnie envoie sur l'autoroute "300 à 400 transits par jour". La solution à la congestion de la 40, selon lui comme pour l'Association du camionnage du Québec, passe par l'achèvement de l'autoroute 30, sur la Rive-Sud. "L'économie de Montréal passe par une route de ceinture, comme ça se fait dans toutes les grandes villes, affirme M. Robert. On n'a pas le choix, si on veut que Montréal grandisse, il faut construire des routes de contournement. Automatiquement, il y a une partie de l'activité qui va s'en aller là, ça va créer une croissance autour de Montréal, et ça va dégager."

Le MTQ ne voit pas les choses du même oeil. S'il est favorable à l'achèvement de la 30 - Ottawa s'apprêterait à donner un gros coup de pouce financier à ce projet de 530 millions - le ministère croit que de toute façon, et en priorité, la rénovation de la Métropolitaine s'impose.

D'abord, contrairement à M. Robert, le gouvernement du Québec ne souhaite pas voir d'entreprises quitter Montréal pour s'installer le long de la 30. "Si on veut que Montréal continue d'être une ville dynamique, où les entreprises s'installent plutôt que d'aller à l'extérieur, il faut leur donner des conditions intéressantes. Agir sur la Métropolitaine, c'est aider ces entreprises", affirme Christine Duby, chef du service du plan et des affaires régionales au MTQ.

Surtout, selon une étude du ministère, l'achèvement de la 30 soulagerait la Métropolitaine d'à peine 750 camions par jour, sur les 7000 à 10 000 qui l'empruntent quotidiennement entre 6 heures et 19 heures.

Un spaghetti

Après une étude minutieuse de la circulation sur l'autoroute Métropolitaine, les fonctionnaires et leurs consultants ont conçu plusieurs projets visant à améliorer la situation. Des projets qui devraient réduire les entrecroisements sur l'autoroute, empêcher le trafic local de l'encombrer, et rationaliser les entrées et les sorties.

Cela commence par la reconstruction, ou plutôt la reconception des trois principaux échangeurs de la 40 - Côte-de-Liesse, L'Acadie et Décarie.

Prenons le cas de Côte-de-Liesse, où trois autoroutes se rencontrent. A l'heure actuelle, l'automobiliste se retrouve au milieu d'un véritable spaghetti de bretelles et de feux de circulation. Ceux qui vont de la 520 à la 40 doivent croiser ceux qui vont de la 40 à la 15, un fouillis auquel se mêle la circulation locale. Le MTQ veut démêler tout ça en aménageant, entre l'autoroute et les voies de service, de nouvelles voies baptisées "collecteurs". C'est sur ces collecteurs, plutôt que sur l'autoroute ou sur les voies de service, que se feront les changements de voie permettant aux automobilistes de se diriger vers la route de leur choix. Ainsi, une voiture venant de l'ouest, sur la 40, et voulant emprunter l'autoroute Décarie, sortira de la Métropolitaine pour aller sur le collecteur qui la mènera directement à la 15, sans arrêts ni feux.

Une personne voulant quitter la 40 à cet endroit pour rejoindre le réseau local quittera rapidement le collecteur pour emprunter la voie de service. L'automobiliste demeurant sur la 40 vers l'est pourra filer sans encombre. Des collecteurs seront construits de Côte-de-Liesse jusqu'à l'échangeur de la 15 nord. Une personne venant des Laurentides et désirant se rendre sur Décarie n'empruntera plus la Métropolitaine, mais un collecteur. Même chose en sens inverse, de sorte qu'on ne verra plus d'automobilistes monter sur la 40 à droite, puis se faufiler à travers deux voies pour pouvoir prendre la prochaine sortie à gauche.

Le réaménagement des échangeurs Côte-de-Liesse et Décarie permettra au ministère de reconfigurer les bretelles, dont les courbes ont été conçues pour des vitesses trop basses. On se défera enfin des sorties à gauche - un concept illogique, puisque la voie de gauche devrait être la plus rapide.

A la hauteur de Décarie, on éliminera le Y qui, à toutes fins pratiques, coupe la 40 ouest en deux (une branche vers la 15 sud, l'autre continuant vers l'ouest). Les gens qui vont vers la 15 sud emprunteront un collecteur, puis sortiront à droite pour revenir sous la Métropolitaine et atteindre Décarie. Ceux qui continuent sur la 40 fileront en ligne droite (fini les courbes!).

Rond-point vicieux

Échelonné sur dix ans, ce gigantesque facelift commencera au rond-point L'Acadie, qui devrait être méconnaissable d'ici deux ans. L'idée de base ici, c'est d'éviter que des déplacements de très courte distance viennent encombrer l'autoroute et ses sorties. "Une grande partie de la Métropolitaine est utilisée pour des déplacements très, très locaux, souligne Pierre-André Dugas, du MTQ. Par exemple, vous avez des gens qui rentrent par Rockland, empruntent la Métropolitaine pour éviter les feux (du rond-point), et sortent à Saint-Laurent. Ces gens-là viennent congestionner la Métropolitaine."

Les plans du ministère ne sont pas finalisés, mais il est certain que le rond-point, comme tel, n'existera plus. Les voies de service qui viennent s'y échouer passeront désormais sous les viaducs, le long de l'autoroute, ce qui évitera les blocages qui se répercutaient sur la 40. L'automobiliste venant de Rockland, dont parlait M. Dugas, n'aura plus à attendre aux feux de circulation, et par conséquent, sera moins tenté de grimper sur l'autoroute pour faire moins d'un kilomètre.

Pour sa part, l'automobiliste venant du sud et qui souhaite continuer sur l'Acadie fera aussi l'économie du poireautage aux feux. Il passera par dessus la Métropolitaine en continu, sur un viaduc de trois voies.

Sur plusieurs tronçons de la 40 entre Saint-Laurent et Pie-IX, une quatrième voie sera ajoutée de façon à ce que les automobiles entrant ou sortant de l'autoroute n'emcombrent pas trop le flux principal de circulation. Les sorties seront refaites pour que les courbes soient moins prononcées, d'où moins de refoulements sur la voie rapide.

Entre Iberville et Pie-IX, le ministère projette de faire le ménage des entrées et des sorties. "À l'époque de la construction, raconte Pierre-André Dugas, du MTQ, il y avait des villes différentes; à Pie-IX c'était une ville, St-Michel c'était une autre ville. Chacun construisait son échangeur, et voulait une entrée et une sortie. Finalement, on a eu plus d'entrées que de sorties. On rentre trop de monde, alors c'est certain qu'il y a congestion." Des sorties et des entrées seront fermées ou déplacées.

"Grosses améliorations"

Bref, des travaux aussi imposants que complexes, qui à court terme entraîneront nécessairement... de la congestion. "C'est évident qu'il va y avoir un peu d'emmerdes quand on va faire les travaux, mais on va essayer de les tenir au minimum", dit Pierre-André Dugas. "On pense être capable de donner un 15-20 ans de bon fonctionnement à la Métropolitaine", estime M. Dugas. Avec, en prime, une sécurité accrue. En effet, la conception désuète de l'autoroute expliquerait, en bonne partie, pourquoi le taux d'accident y est jusqu'à cinq fois plus élevé que celui de l'ensemble du réseau autoroutier québécois. "On ne veut pas seulement faire passer du monde, on veut qu'ils passent de façon sécuritaire, dit le grand patron du ministère sur l'île de Montréal. Quand un camion renverse dans une bretelle, ça congestionne, et ça peut être grave."

Reste à savoir si la fluidité retrouvée attirera de nouveaux automobilistes et camionneurs sur la Métropolitaine. Allons-nous nous retrouver, dans 20 ans, dans la même situation qu'aujourd'hui? "On veut régler les problèmes actuels sans attirer une clientèle qui n'a pas d'affaire là. Nos interventions ne visent pas à ajouter de la capacité", assure M. Dugas.

Entretemps, l'industrie du camionnage reste sur sa faim. Mis au fait des plans du ministère, Nil Fortier, responsable des ressources humaines au groupe TransForce, réagit en deux temps: "C'est sûr que c'est important de rénover la Métropolitaine parce qu'il y a de l'industrie et des affaires à Montréal, et il faut desservir ces gens-là. Les travaux projetés amèneront de grosses améliorations. Mais pourquoi amener sur l'île les camions qui n'y ont pas affaire, qui brisent les routes et créent de la circulation quand ils n'ont même pas besoin d'être là?"

Un train léger?

Les fonctionnaires du ministère des Transports se laissent parfois aller à rêver. Ainsi, sur l'une des esquisses de la nouvelle Métropolitaine, on aperçoit un train léger circuler d'est en ouest, sous l'autoroute!

"Nous sommes en train de commencer à réfléchir - le concept n'est pas du tout élaboré - à un système de transport en commun multimodal intégré dans l'axe de la Métropolitaine, a confié à La Presse Mme Christine Duby..."

Le projet est à l'état exploratoire plus que d'ébauche. "Dans les pôles Anjou-Saint-Léonard et Dorval-Saint-Laurent, le transport en commun n'est pas très efficace, explique Mme Duby. Or, il s'agit de destinations majeures. Quand Nortel fait des gros investissements le long de la 13, les gens qui travaillent dans ces nouvelles installations ne peuvent pas utiliser les transports en commun. Ils sont obligés de prendre leur voiture."

Il existe donc un besoin. De là à construire un système léger sur rail (SLR) sous la Métropolitaine, d'Anjou à la 13, il y a un monde. S'il est certain qu'un système de transport en commun serait utile dans cet axe, il n'est pas sûr qu'un train léger soit la meilleure solution. Peut-être un métrobus? Avant d'aller plus loin, il faut savoir aussi dans quelle mesure le prolongement du métro à Anjou et à Laval, de même qu'un éventuel métrobus dans l'axe Henri-Bourassa, combleront une partie des besoins des nouveaux pôles de développement.

Enfin, il faudra trouver des sous! Québec a déjà beaucoup de mal à dénicher l'argent nécessaire au projet de train léger sur l'estacade du pont Champlain, projet qui dort sur les tablettes depuis plusieurs années.

Pour l'instant, dit le directeur régional du MTQ à Montréal, Pierre-André Dugas, il s'agit surtout de garder cette idée en tête en traçant les plans de la Métropolitaine améliorée: "Comme on investit dans les infrastructures, il ne faut pas s'empêcher de faire des choses dans l'avenir. S'il faut déjà prévoir un espace, on va le prévoir. Ça ne paiera pas nécessairement un SLR, mais au moins

[RETOUR](#)

| [English](#) | [La Société](#) | [Salle des medias](#) | [Occasions d'emplois](#) | [Coordonnées](#) |