

## Compte rendu de la rencontre d'information publique

Reconstruction du pont Saint-Jacques et déviation du collecteur Haut Saint-Pierre

---

### Date de la rencontre

Le mardi 17 mars 2015, à 19 h

### Lieu

Centre communautaire Saint-Raymond – 5600, chemin Upper-Lachine

### Durée de la rencontre

La rencontre a débuté à 19 h 10 et s'est terminée à 20 h 45. 25 minutes de présentation et 1 h de réponses aux questions.

### Présence

Environ 40 personnes se sont présentées à l'assemblée.

Liste des intervenants

- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
  - Monsieur Stéphane Deschênes, directeur du projet Turcot
  - Monsieur Martin Giroux, directeur adjoint du projet Turcot
  - Madame Sarah Bensadoun, porte-parole du Ministère
  
- Ville de Montréal
  - Monsieur James Byrns, chef de division Grands projets
  
- Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
  - Pascal Trottier, chef de division Études techniques
  
- Ville de Westmount
  - Monsieur Benoît Hurtubise, représentant de la Ville
  
- Société de transport de Montréal (STM)
  - Madame Cybele Tran, conseillère corporative, relation avec les partenaires
  
- Morin Relations Publiques
  - Monsieur Sébastien Trottier, animateur de la rencontre

## Déroulement de la présentation

- Monsieur Sébastien Trottier a fait l'animation de la rencontre.
- Monsieur Stéphan Deschênes a fait la présentation des membres du comité de bon voisinage NDG-Westmount.

Présents à la rencontre :

- Madame Jill Precesky
- Madame Karen Urtnowki
- Monsieur Kurt Houghton
- Madame Malaka Ackaoui
- Madame Patricia Dumais
- Madame Marie-José Mastromonaco
- Monsieur Daniel Lambert

Absents à la rencontre :

- Madame Dominique Sorel
- Monsieur Michael Simkin
- Madame Sharon Leslie

- Monsieur Martin Giroux a fait la présentation sur la fermeture de la rue Saint-Jacques et les travaux de déviation du collecteur Haut Saint-Pierre.
- Le reste de la soirée a été consacré à une période de questions.

Les thèmes abordés lors des présentations :

- Présentation des membres du comité de bon voisinage NDG/Westmount
- Rappel des faits et mise à jour de la situation concernant le pont d'étagement de la rue Saint-Jacques et le collecteur Haut Saint-Pierre
- Travaux à effectuer
- Mesures d'atténuation
- Mesures de gestion du bruit
- Rappel des travaux de maintien dans l'échangeur Turcot prévus en 2015
- Communications liées aux travaux et au projet Turcot en général

## Questions et réponses

### Question 1

Merci pour la présentation. Mon nom est Charles Gref, président de Moto internationale et de Harley-Davidson Montréal. Nous sommes situés au coin de Cavendish et de Saint-Jacques, et évidemment, la situation nous inquiète beaucoup. Alors, j'ai participé ce matin à une rencontre d'hommes d'affaires sur la rue Saint-Jacques et on comprend que ça doit être réparé, qu'il y a plusieurs travaux à faire. Ce que l'on veut s'assurer, c'est que la circulation soit fluide. De ce que j'ai pu voir, il semble y avoir une bonne démarche, mais il y a une inquiétude aussi sur Cavendish,

donc Sherbrooke et Saint-Jacques. Il y a beaucoup de monde qui vont tenter de contourner pour se rendre sur Cavendish pour aller aux commerces, soit par le côté ouest, en provenant du côté Angrignon, mais on sait qu'en fin de journée sur l'A-20, c'est extrêmement bloqué. Donc il y a des gens qui vont tenter d'arriver par De Maisonneuve et Sherbrooke, et rentrer par Cavendish. J'aimerais que vous considériez améliorer les feux de circulation et qu'il y ait des policiers pour, à la sortie de fin de journée et le matin, qu'on puisse aller aux commerces sur la rue Saint-Jacques. C'est une grande inquiétude que nous avons et on veut être proactif et éviter les dégâts, comme un article dans la presse qui indique « Saint-Jacques sera coupé en deux », comme si on coupait la ville en deux. Alors tout ce qu'il y aura de mauvaises nouvelles va retomber sur nos commerces. Et pour vous dire que sur Facebook ce matin, un de mes clients, permettez-moi et désolé si je prends un peu plus de temps, mais c'est important, met une photo de la rue Saint-Jacques en réparation ici en bas en disant que c'est très, très magané, et imaginez-vous le pont Saint-Jacques n'est pas encore fermé, et il indique : « j'arrive de chez Harley-Davidson Montréal et les rues sont brisées comme ça ne se peut pas. Je ne veux plus retourner à cette ville en guerre, merde, surtout pas en *bike* ». Alors vous pouvez vous imaginer avec tous les moyens, Twitter, etc., que je ne pourrai pas contrôler les opinions de mes clients. On va peut-être leur vendre une moto, mais on ne pourra pas leur vendre un service. On paye évidemment des grosses taxes et on compte sur vous pour pouvoir nous aider, parce que le délai, on ne parle pas de deux mois, on parle de trois étés complets, on parle de deux ans et sept mois. On espère que le Ministère et monsieur Poëti mettront tous les argents nécessaires pour que ce soit plus court, mais il est important de nous apporter une circulation fluide et en même temps que des policiers soient là parce que ce n'est pas l'électronique qui va régler les problèmes. C'est ce que j'avais à dire. Et si on me le permet, on a envoyé une lettre ce matin à Denis Coderre et au maire Russel Copeman. J'aimerais vous en remettre une copie. Merci beaucoup de m'avoir écouté.

Réponse – Martin Giroux (MTQ)

On vous remercie de votre commentaire. Effectivement, on en parlait, il pourrait avoir des ajustements de feux dans ce secteur, mais on va faire beaucoup d'observation comme je l'ai dit dans les premiers jours. On va voir qu'est-ce qui pourrait être ajusté avec la collaboration de la Ville de Montréal. Les feux sont sous juridiction municipale, donc c'est sûr que l'on fait ça avec leur collaboration. Il est certain que les premiers jours, il faut s'attendre à ce que cela soit difficile. Il va y avoir des ajustements, mais l'objectif est de rendre cela le plus efficace possible. On va essayer de mettre tous les petits moyens qu'on peut mettre afin d'enlever tous les petits grains de sable dans l'engrenage pour que tous les endroits qu'on peut améliorer le soient. On va le regarder, mais si jamais vous voyez des choses de votre côté, ne vous gênez pas de nous en faire part et on pourra y jeter un coup d'œil pour voir s'il y a quelque chose à faire. Pour les policiers, effectivement, il n'y en aura pas à toutes les rues et intersections. On va mettre les policiers aux intersections névralgiques au début. On va observer. C'est sûr que si on a besoin d'ajouter un policier à un endroit où il y a un problème, on le fera. On va s'ajuster en cours de route. Soyez assurés qu'on pourra tout faire pour minimiser les impacts en fonction du projet.

Question 1 (suite)

Parce qu'une fois que les médias sociaux vont être partis, on est fait. Et on va être fait pour trois étés. Alors on souhaite que s'il y a des policiers additionnels qui doivent être mis, on compte sur la Ville de Montréal et le Ministère de faire leur travail. Merci.

## Question 2

Bonjour ! Daniel Lambert, je suis de l'association des cyclistes et piétons de Westmount et de Notre-Dame-de-Grâce et de la Coalition Vélo Montréal. Actuellement, la piste cyclable De Maisonneuve comme vous le savez, c'est la seule piste cyclable est-ouest importante pour les gens de Montréal. Actuellement, 2 000 cyclistes par jour passent par le coin Décarie, donc c'est une piste extrêmement importante. Et c'est protégé tout le long sauf entre Addington et Claremont. La Ville de Montréal prévoit installer une piste protégée entre Décarie et Claremont avant la fin de cette année. Donc, il va rester juste la partie Addington-Décarie pas protégée, et actuellement, il y a un problème important avec l'intersection Décarie. Actuellement, il n'y a pas de moyen pour les cyclistes de traverser sur cette intersection de façon sécuritaire. Il n'y a pas de feux pour les cyclistes, et il y a un feu de six secondes pour les piétons. C'est vraiment, vraiment dangereux pour les cyclistes. Donc, ça fait un obstacle pour les cyclistes. Et on trouve qu'avec tout ce projet Turcot, le vélo, surtout avec une piste à niveau entre Montréal-Ouest et Ville-Marie centre-ville, c'est un moyen évident de réduire le trafic de circulation. C'est encourager les gens à prendre leur vélo. Mais avec cet obstacle actuellement à Décarie, à l'intersection Décarie-De Maisonneuve, c'est vraiment impossible. Et là maintenant avec votre détour, vous allez envoyer encore plus de gens à cette intersection, Décarie-De Maisonneuve. C'est déjà super chargé, et là vous allez ajouter toute cette circulation supplémentaire. Bien sûr, ça bloque pour les gens de NDG qui veulent utiliser leur vélo, également pour Westmount et Ville-Marie, ça fait une circulation supplémentaire parce que ces gens qui ne prennent pas leur vélo vont soit prendre le transport en commun ou leur voiture. Donc, on demande si c'est possible pour vous de mettre des mesures en place pour rendre l'intersection Décarie sécuritaire pour permettre les cyclistes de traverser Décarie. Est-ce que ma question est claire ?

Réponse – James Byrns (Ville de Montréal)

Oui c'est très clair. Je suis d'accord avec vous. C'est surtout peu sécuritaire en direction est. En direction ouest, c'est assez sécuritaire pour traverser l'intersection le soir. C'est le matin que c'est plus dangereux.

Question 2 (suite)

Je m'excuse, mais même pour aller en direction ouest, il n'y a pas de feux pour les cyclistes. Il y a un feu piéton qui dure six secondes puis les voitures peuvent tourner à droite. Donc honnêtement en vélo, ce n'est vraiment pas confortable de traverser. Côté est, c'est extrêmement problématique. Dans les deux sens, les cyclistes ne se sentent pas en sécurité. Il y en a beaucoup. On compte de plus en plus de cyclistes qui disent : je ne le prends plus à cause de cela et Décarie est tellement chargé. Maintenant je ne veux pas prendre Sherbrooke comme rue de détour.

Réponse (suite) – James Byrns (Ville de Montréal)

Il va avoir des modifications apportées à la piste cyclable dans le secteur à court terme par l'arrondissement. Ils vont faire cela très prochainement.

Réponse – Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)

Oui, en fait hier, au conseil d'arrondissement, il y a eu un octroi de contrat pour le réaménagement De Maisonneuve entre Addington et Décarie. Le projet prévoit une sécurisation de la piste cyclable. C'est sûr qu'au niveau de l'intersection elle-même c'est difficile pour nous de venir apporter des mesures à cet endroit-là étant donné la géométrie à cinq branches de l'intersection. Mais je vous inviterais, la semaine prochaine il va y avoir une séance d'information pour justement expliquer et présenter aux citoyens ce réaménagement-là, en vue de l'ouverture du CUSM le 26 avril prochain. Donc, la semaine prochaine, on va parler de cet aménagement-là, de même que du stationnement dans le secteur avoisinant le CUSM. On va avoir les plans, donc on va avoir un petit peu plus de détails.

Question 2 (suite)

Ça, je comprends très bien. Je n'étais pas présent hier soir, mais il y a des membres qui ont participé et qui ont entendu le maire Copeman et ce qu'il a dit. Le problème, c'est qu'il n'y a vraiment aucune mesure prévue. Monsieur Copeman a dit : « bon et bien la solution pour les cyclistes c'est de descendre de votre vélo et de marcher » et courir en fait, parce qu'il y a six secondes pour traverser. Ça, c'est sa solution. Donc nous on considère que si on veut réellement promouvoir le transport actif, il faut régler Décarie.

Réponse (suite) – James Byrns (Ville de Montréal)

Juste une précision. Les gens peuvent traverser à pied confortablement.

Question 2 (suite)

Je vous invite à venir demain matin aux heures de pointe et de traverser avec nous.

Réponse (suite) – James Byrns (Ville de Montréal)

Je connais très bien le coin et je l'utilise. Je sais qu'en direction ouest ça fonctionne assez bien. En direction est le matin, c'est un peu problématique. Mais avec les aménagements que l'arrondissement va faire, on espère que cela va se régler.

Question 2 (suite)

Mais justement, pourquoi je suis ici ce soir, je m'excuse je veux juste finir avec ça, c'est qu'avec le projet Turcot vous allez ajouter encore de la circulation à cette intersection. Donc, je pense que le projet Turcot peut nous aider à améliorer la situation.

Réponse (suite) – James Byrns (Ville de Montréal)

D'accord monsieur, c'est noté. Merci.

**Question 3 (traduite de l'anglais)**

Michael Shafter, quand je pense à la congestion pour les deux prochaines années, je veux vous donner des solutions. Et vous pouvez les commenter, mais je ne pense pas que vous êtes prêts pour ces solutions. Numéro un : nous allons devoir permettre aux automobilistes qui font du covoiturage d'utiliser la voie réservée pour autobus, voie qui est présentement sous-utilisée. Également, vous devriez permettre aux cyclistes d'utiliser cette voie. Numéro 2 : je ne pense pas que nous sommes prêts. Je sais que la STM manque d'autobus. La STM ne peut pas desservir l'ensemble des navetteurs et le nombre de gens utilisant le transport en commun est grandissant. Alors ma première question pour vous : je sais que la STM n'a pas acheté de nouveaux autobus dernièrement et doit composer avec la demande supplémentaire créée par les nouveaux navetteurs. Nous ne semblons pas préparés pour cette demande grandissante. Je sais que pour le trajet 105 sur Sherbrooke, ils ne mettront jamais assez d'autobus. Ils n'ont tout simplement pas les autobus nécessaires, ce n'est pas seulement une histoire de rediriger les autobus existants. Également, je suis préoccupé par les gens du secteur qui vont vivre avec les inconvénients du manque de stationnement. Y aura-t-il des stationnements en bas de Saint-Jacques avec un service de navette pour remonter en haut de Saint-Jacques ? Ces personnes n'auront pas d'espace pour stationner leur véhicule. Alors, je pense que la première question est combien de nouveaux autobus seront utilisés afin de palier au problème auquel nous sommes confrontés.

Réponse – Cybèle Tran (STM)

Bonjour. C'est bien de vous revoir et cela fait plaisir d'entendre vos suggestions à nouveau. L'année dernière, vous avez soumis cette idée de partager la voie réservée avec ceux qui font du covoiturage. La raison pour laquelle nous ne pouvons pas faire cela, c'est que ça ralentirait les autobus.

Question 3 (suite)

J'ai bien dit que la voie est « sous-utilisée ». Cette voie est réservée pour des autobus y circulant occasionnellement.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Aux heures de pointe, l'autobus 105 passe aux cinq minutes environ. Si on ajoute des véhicules dans la voie réservée, les autobus ont plus de chance d'être retardés. Au sujet des cyclistes, la STM est ouverte à partager la voie réservée avec eux. Toutefois, cette mesure requiert une certaine largeur de voie. Sur la rue Sherbrooke, nous n'avons pas la largeur nécessaire. C'est pourquoi nous ne pouvons pas aller de l'avant avec cette mesure. Or, notez que nous avons mis en place cette mesure ailleurs en ville. Par exemple, nous avons un projet du genre sur Viau : les autobus partagent la voie réservée avec les cyclistes.

Question 3 (suite)

C'est l'explication que vous m'avez donnée l'année dernière concernant le fait que les cyclistes ne peuvent pas utiliser la voie réservée sur Sherbrooke.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Pour le covoiturage, la raison est que si nous le permettons dans la voie réservée, nous allons ralentir les autobus. Je sais que vous n'êtes pas d'accord.

Question 3 (suite)

Absolument.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Pour ce qui est de l'achat de nouveaux autobus, si vous regardez les données de la dernière étude de l'AMT Origine-destination, elle montre que les heures de pointe sont de très courtes périodes dans la journée. Si la STM achetait des autobus en fonction de cette très courte période, que ferions-nous avec les autobus le reste de la journée ? Alors, nous tentons de faire de notre mieux avec les autobus à notre service pour cette courte période de temps. Pour le reste de la journée, nous avons assez d'autobus pour répondre à la demande. Toutefois, vous avez raison, durant les heures de pointe, nous travaillons au maximum de nos capacités. Tous les autobus sont utilisés et c'est une période difficile pour les navetteurs, comme c'est le cas sur la route.

Question 3 (suite)

Ce que j'ai dit, c'est qu'auparavant il n'y avait pas assez d'autobus, même si tous les autobus étaient utilisés. Maintenant, nous ferons face à de la congestion majeure et vous n'êtes pas prêts à mettre plus d'autobus parce que vous ne les avez pas. Alors, tout va se complexifier davantage.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Nous suivons la situation sur la ligne 105 particulièrement, puisque c'est l'enjeu principal pour le secteur. Nous avons ajusté nos services sur cette ligne. Il y a des départs supplémentaires, et nous allons en ajouter davantage d'ici l'été ou l'automne. Nous sommes heureux de voir que de plus en plus de gens utilisent le transport en commun au lieu d'utiliser leur voiture. Nous suivons la situation de près.

Question 3 (suite)

J'étais si excité à propos du service aux cinq minutes. Est-ce que ce service sera aux trente minutes maintenant ?

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Service aux 5 minutes ?

Question 3 (suite)

La promesse de la STM d'offrir un service aux cinq minutes, vous vous rappelez ? C'était une promesse : aux cinq minutes, l'autobus arrivera. Il sera vide et tous les passagers pourront y entrer. C'était une promesse de la STM.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Je ne sais pas de quelle promesse vous parlez.

Question 3 (suite)

Je parle de vous, de bien des gens de chez vous, qui nous ont promis un service plus rapide. Mais je ne sais pas comment vous allez le faire. Vous n'êtes pas prêts.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Pour l'autobus 105, le service aux heures de pointe est aux cinq minutes. Je ne sais pas si vous parlez du service aux dix minutes maximum pour certains trajets.

Question 3 (suite)

Ah oui, bien sûr il est passé de cinq à dix minutes. C'est maintenant dix minutes.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Le service promis a toujours été de dix minutes pour certains trajets ciblés. Le temps d'attente pour un autobus est de maximum dix minutes pour certains trajets.

#### **Question 4 (traduite de l'anglais)**

Bonjour. Je crois que je dois m'adresser à James Byrns. Est-ce vous êtes celui qui peut me donner de l'information sur le chemin Upper-Lachine ? À qui dois-je m'adresser pour répondre à certaines questions concernant le chemin Upper-Lachine ? J'ai un entrepôt sur le chemin Upper-Lachine depuis plusieurs années. Il y a cinquante-trois camions qui viennent à l'entrepôt. Ils proviennent d'un peu partout. Ils circulent sur Sherbrooke et Décarie, Upper-Lachine, Melrose et Cavendish. Est-ce que les camions vont pouvoir continuer de circuler sur ces rues afin de faire leur livraison ?

Réponse *non traduite* – Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)

Si les camions circulent via Décarie et Upper-Lachine, il ne devrait pas y avoir de problème. Il n'y a aucune entrave ou fermeture de prévues sur ces chemins-là.

Question 4 (suite) *non traduite*

Et sur l'autre côté, est-ce qu'ils vont pouvoir venir de Saint-Jacques, tourner à gauche sur Belgrave et à droite encore sur Upper-Lachine ?

Réponse (suite) *non traduite* – Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)



Oui, en fait le feu à l'intersection de Belgrave et de Saint-Jacques va faire l'objet d'une surveillance accrue de notre part. Si on doit l'ajuster, on va le faire.

Question 4 (suite) *non traduite*

Donc, il n'y aura pas de problème pour les camions de passer par les deux directions et de livrer leur marchandise ?

Réponse (suite) *non traduite* – Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)

Non, pas selon l'itinéraire que vous nous avez dit.

Question 4 (suite) *non traduite*

Et s'il faut que l'on fasse des rénovations, pensez-vous que cela va être plus difficile d'avoir un permis à cause de la circulation sur la rue ?

Réponse (suite) *non traduite* – Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)

C'est sûr que pour les permis d'occupation temporaire sur les domaines privés, c'est un secteur qui va faire l'objet d'une bonne analyse. Si ce sont des travaux qui ne créent pas d'entrave, il ne devrait pas y avoir de problème.

Question 4 (suite) *non traduite*

Merci.

#### **Question 5 (traduite de l'anglais)**

Bonjour, mon nom est Vanessa et je vis sur Crowley et Prud'homme, donc en plein centre de la carte que vous nous avez transmise. C'est ici que je vis. Nous avons cette maison depuis des générations. La présentation est très intéressante, or son principal défaut est qu'elle ne fait pas mention de l'ouverture du super-hôpital le mois prochain. Les enjeux liés à la circulation réfèrent à ceux que nous avons maintenant. Le nouvel hôpital va ouvrir le 26 avril prochain et je me demande quel sera l'impact sur la circulation avec tous ces gens qui voyageront d'un autre hôpital à celui-ci. Voilà ma question numéro un. Ma deuxième question : sur Prud'homme, la présentation indique qu'il y aura une circulation locale seulement. Nous avons eu cela auparavant, et cela n'a pas réellement fonctionné. Comment allez-vous surveiller cela ? Ma troisième question concerne le boulevard De Maisonneuve. Vers l'ouest, on ne peut pas tourner à gauche sur Décarie. Alors, pour se rendre au super-hôpital, on doit emprunter Crowley qui a une voie par direction. Tous ces gens devront emprunter une toute petite rue pour atteindre le nouvel hôpital.

Réponse – Sarah Bensadoun (MTQ)

Bonjour. Alors concernant l'ouverture du CUSM qui est prévue officiellement cet automne, il y a une étude sur la circulation qui est en train d'être réalisée. Nous travaillons conjointement avec

le CUSM, les arrondissements et la Ville. Au besoin et selon les observations qui seront faites, nous pourrions mettre en place des mesures d'atténuation supplémentaires.

Réponse – James Byrns (Ville de Montréal)

Nous regardons la situation concernant la circulation sur Crowley et nous analysons différentes options.

Question 5 (suite)

Est-ce qu'il y a un règlement sur le nombre de voitures pouvant circuler sur une route ? Parce que c'est une très petite route pour vingt mille voitures.

Réponse (suite) – James Byrns (Ville de Montréal)

Nous en sommes conscients et nous essayons de résoudre le problème avec l'étude que le Ministère est en train de faire afin de s'assurer qu'il n'y aura pas trop de voitures sur cette rue.

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

Vous avez également une question sur De Maisonneuve ?

Question 5 (suite)

Oui, De Maisonneuve et également sur la circulation locale sur Prud'homme.

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

Nous avons ajouté une nouvelle bretelle, et sur cette nouvelle bretelle, vous avez accès à De Maisonneuve. Maintenant, De Maisonneuve est dans une direction uniquement. La Ville de Montréal travaille déjà sur De Maisonneuve et prévoit transformer la configuration existante pour la rendre à deux directions à la fin du mois d'avril. Cela devrait diminuer les impacts sur le secteur en plus de donner un meilleur accès au nouvel hôpital. Est-ce que ça répond à votre question ?

Question 5 (suite)

Oui, alors vous dites que les gens provenant de l'ouest vont pouvoir tourner à gauche sur De Maisonneuve ?

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

Oui.

Question 5 (suite)

Et pour la circulation locale sur Prud'homme ? Il y a des amendes prévues pour ceux qui ne respectent pas l'interdiction aux autres véhicules, or personne n'en donne. Les gens utilisent la rue pour se stationner près de Vendôme et il n'y a pas d'amendes.

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

Pour la circulation locale, elle sera surveillée. Les policiers seront présents. Si ces derniers constatent que certains utilisent la rue pour autre chose que la circulation locale, ils vont donner des amendes. Vous devez habiter dans le secteur pour avoir accès à cette rue.

Question 5 (suite)

Merci.

### Question 6

Bonsoir, Jean Fortier, résident de la rue Melrose, près de Sherbrooke. Alors depuis moins de deux ans, on a vu disparaître une voie sur Notre-Dame-de-Grâce, Côte-Saint-Antoine. On a vu disparaître une voie sur la rue Sherbrooke pour les autobus. Maintenant, on va voir disparaître deux voies, alors que déjà on est à saturation le matin de toutes les rues à partir de Côte-Saint-Luc jusqu'à la rue Saint-Jacques. Je ne vois pas comment plus de 50 % du trafic pour deux ans peut être absorbé par le circuit routier actuellement, surtout avec les travaux de l'échangeur lui-même. Personnellement, je ne comprends pas. À moins que les gens massivement emploient l'autobus, je ne vois vraiment pas comment on peut avoir des mesures de mitigations simplement sur la circulation routière. Déjà, de plus en plus de gens prennent leur vélo même l'hiver, et on voit l'impact sur le transport en commun sur la route 105 comme on l'a décrite et sur la route 104. Quant à moi, il n'y a rien qu'une solution, c'est d'augmenter le nombre d'autobus et d'augmenter la capacité. C'est déjà un problème, même en dehors des heures de pointe. Je m'excuse Madame, mais à neuf heures le soir, les autobus qui partent de la station Vendôme sont pleins. Les gens sont obligés d'attendre sur le quai. Alors de dire que c'est juste un problème aux heures de pointe, ce n'est pas vrai. Et je me souviens que l'automne dernier, la santé publique a fait le constat que la poussière des rues, c'était un danger pour la santé. Mais si vous étiez dans un autobus, vous vous apercevrez qu'il y a un véritable danger pour la santé publique, en particulier pour les personnes âgées. Alors ce qu'on vous demande, s'il vous plaît, c'est de considérer l'addition d'équipement. Madame, je suis certain que les autobus, quand ce projet-là va être fini dans une dizaine d'années, il va avoir un bon usage pour ces autobus-là ailleurs. Et vous allez même réduire les coûts de fonctionnement si vous employez des autobus articulés et si vous achetez les petits bouts de terrains qu'il vous faut pour les faire tourner au bout de l'allée, si vous ajoutez des autobus aussi sur la ligne 104, et je vois qu'on prend des notes, et si vous ajoutez des autobus sur la rue Notre-Dame-de-Grâce. Alors s'il vous plaît, pour un projet qui va coûter plus de cinq milliards, c'est une bagatelle que d'investir un ou deux ou trois millions pour ajouter des autobus articulés. S'il vous plaît, de grâce, parce que la santé du public en dépend, sur la ligne 105 au moins pour commencer.

Réponse – Cybèle Tran (STM)

Bonjour, Monsieur Fortier, ce que je veux dire pour préciser, quand je parlais de l'heure de pointe, c'est vrai que le problème est au niveau de la disponibilité des véhicules pour une courte période. Par contre, au niveau de l'utilisation de la ligne 105, on suit effectivement l'achalandage sur toute la journée, et des ajustements ont été faits.

Question 6 (suite)

Oui, mais madame, ils sont insuffisants, déjà. Il y a une saturation du trafic alors, imaginez-vous dans un mois, dans deux mois, quand les gens vont décider de ne pas prendre leur voiture et de prendre l'autobus. S' il vous plait.

Réponse (suite) – Cybèle Tran (STM)

Tout à fait, mais comme j'ai dit, nous avons ajouté des véhicules sur plusieurs périodes et nous suivons la situation en continu pour continuer d'en ajouter.

Question 6 (suite)

Ce qu'on vous demande, s'il vous plaît, c'est de faire des pressions sur le ministère des Transports et qu'il fasse une dépense en capital à même les budgets du projet Turcot, comme ils font une dépense en capital pour mettre des policiers au coin des rues.

Réponse – Stéphan Deschênes (MTQ)

Si je peux me permettre de faire une petite correction, vous avez parlé de cinq milliards pour le projet Turcot. Je veux juste corriger parce que le montant, c'est 3,67 milliards.

Question 6 (suite)

Et combien ont été dépensés jusqu'à maintenant ?

Réponse (suite) – Stéphan Deschênes (MTQ)

Le projet Turcot au total, c'est 3,67 milliards.

Question 6 (suite)

Oui je sais, monsieur. Mais l'ensemble, le collecteur et tout, ça coûte combien de plus ?

Réponse (suite) – Stéphan Deschênes (MTQ)

Ça fait partie du coût total de 3,67 milliards.

Question 6 (suite)

Alors Monsieur, on se reverra dans cinq ans. Si vous aviez raison, je vais vous donner raison.

Réponse (suite) – Stéphan Deschênes (MTQ)

Merci.

### Question 7 (traduite de l'anglais)

Bonsoir, Karen Urtnowski, du Conseil des aînés. Je vais parler plutôt en anglais s'il vous plaît. Je veux juste renchérir sur la problématique des autobus. Hier, le chauffeur de l'autobus 105 m'a dit que durant les heures de pointe, il doit refuser certains passagers, car l'autobus est plein. C'est encore problématique. Nous sommes très reconnaissants et heureux de l'ajout de nouveaux autobus, mais ce n'est même pas proche d'être suffisant. C'est déjà très problématique maintenant, et la rue Saint-Jacques est encore ouverte. Je pense que c'est impératif que l'ajout de nouveaux autobus soit une priorité, et probablement pas seulement sur le trajet 105. J'ai entendu beaucoup de gens d'un peu partout de Notre-Dame-de-Grâce qui disent que les autobus sont surchargés. C'est un problème, particulièrement pour les gens plus âgés et les baby-boomers qui ont certains problèmes : problèmes aux genoux, aux dos, d'équilibre. C'est difficile pour eux de voyager dans un autobus rempli où l'on doit pratiquement être un athlète pour se tenir en équilibre. C'est difficile. Alors, bien sûr, les gens ne vont pas prendre l'autobus, mais leur voiture. Ma question est adressée au Ministère. Pouvez-vous expliquer comment les mesures d'atténuation prévues peuvent bonifier le service d'autobus dans Notre-Dame-de-Grâce ? Je sais qu'il y a un projet de mesures d'atténuation avec Mobilité Montréal, trente-quatre millions ou quelque chose du genre, mais ce montant n'est pas seulement dédié à Turcot, mais à différents projets dans la Ville. Comment l'argent dédié aux mesures d'atténuation a été dépensé pour le transport en commun ? Est-ce qu'il a été dépensé ? Sinon, quels sont les montants disponibles ? Pouvez-vous nous en parler ?

Réponse – Sarah Bensadoun (MTQ)

Bonjour, nous entendons votre préoccupation à propos des autobus et nous étudierons la question. Pour les mesures d'atténuation, elles font partie du projet Turcot. Il y a également Mobilité Montréal pour lequel il y a différents comités. Depuis 2011, nous avons investi plus de 200 millions de dollars afin d'améliorer la situation dans le secteur, à Montréal, et particulièrement dans le secteur de l'échangeur Turcot, puisque c'est un des enjeux principaux auquel nous sommes confrontés. Nous travaillons conjointement avec nos partenaires. Nous sommes informés des entraves habituellement un an à l'avance. Nous disposons donc d'une année environ afin de planifier les entraves avec nos partenaires et voir si nous devons ajouter des autobus, des wagons de métro ou d'autres mesures d'atténuation. Également, vous aviez des questionnements par rapport au budget dédié au transport collectif. Ce budget est intégré dans le 3,67 milliards de dollars. Désolé, je crois que vous aviez une autre question.

Question 7 (suite)

Oui, est-ce que l'argent a été dépensé pour le transport en commun ? Est-ce qu'il en reste encore ?

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

L'argent pour le transport en commun n'a pas été dépensé dans sa totalité. Nous avons déjà des mesures en place depuis 2013 et 2014, d'autres pour 2015. Nous allons continuer d'ajouter des mesures jusqu'à la fin du projet en 2020. Il y a encore de l'argent disponible. Si vous avez des commentaires ou des suggestions, ne soyez pas gênés de nous en informer, nous allons en prendre note.

#### **Question 8 (traduite de l'anglais)**

Bonjour, mon nom est Anastasia Rebelos et je suis une résidente de Notre-Dame-de-Grâce, vivant sur Addington, entre Sherbrooke et De Maisonneuve. Ma préoccupation est le tournebride de la rue Sherbrooke. En ce moment, nous n'avons pas de stationnement sur les rues durant l'hiver lors des opérations de déneigement. Les stationnements ne sont pas assez nombreux pour les résidents. Il y a d'autres personnes venant de différents quartiers qui se stationnent sur nos rues afin de prendre le métro Vendôme pour se rendre au centre-ville. Cela complexifie notre situation. Nous avons également Chalet Bar-B-Q au coin de la rue qui a beaucoup de clients, et ces derniers ils n'ont pas assez de place dans le stationnement du restaurant pour garer leur voiture. Ils doivent donc se stationner sur nos rues, ce qui fait en sorte que nous avons encore moins d'espace pour se stationner. Lorsque nous revenons à la maison après le travail, si les espaces de stationnement nécessitant une vignette sont remplis, comme ils le sont habituellement, il n'y a plus d'espace ailleurs. Nous devons alors nous stationner à un, deux et même trois pâtés de maisons. Maintenant, avec tout le trafic qui passera dans nos rues, il y a aura les mois d'été où nous ne pourrons plus nous stationner de l'autre côté de la rue, ce qui nous dépanne souvent. Or, cela ne nous sera plus permis. Et pire, vous avez mis un feu de circulation au coin de De Maisonneuve et Addington il y a quelques mois. Je suis sûr que ce feu doit avoir une bonne utilité, mais ce qu'il causera lors des heures de pointe, lorsque la circulation sera dense, c'est une ligne de voiture avec le moteur en marche sur nos rues. Toute la fumée de ces voitures ira dans nos fenêtres. Nous ne pourrons pas ouvrir nos fenêtres. Ce n'est pas une bonne situation. Ce que j'aimerais proposer comme solution, c'est de couvrir le feu de circulation le temps que vous faites vos travaux. Remettez un panneau « Arrêt » à la place, je crois d'ailleurs qu'il y en a déjà un, vous n'aurez qu'à le changer de côté. Et ajoutez des dos d'âne. De cette manière, vous pourrez contrôler la vitesse sur cette rue, ce qui a toujours été un problème. Les gens roulent beaucoup trop vite, et arrêtent brusquement en voyant le panneau « Arrêt » au coin de la rue. Ce n'est pas surveillé. Les résidents ont demandé des dos d'âne depuis longtemps. Nous aimerions les voir, tout comme le panneau « Arrêt ». Cela contrôlera la vitesse des automobilistes, et le remplacement du feu de circulation par un panneau « Arrêt » aidera à la circulation, puisque les gens arrêteront et repartiront, arrêteront et repartiront, au lieu d'attendre que le feu de circulation passe au vert. La priorité pour ce feu de circulation est sur De Maisonneuve, pas Addington. Un autre élément est que les gens sortant de Décarie en direction sud vont emprunter Addington pour aller sur Sherbrooke. Addington est une rue résidentielle, et voilà, c'est leur raccourci. Et je suis contente que les gens ne puissent pas tourner vers l'est, ce qui aurait empiré la situation, qui est déjà assez cauchemardesque, mais ils peuvent tourner vers l'ouest. Alors ils vont faire demi-tour pour aller prendre Sherbrooke et continuer vers l'est. La situation est assez difficile. Peut-être qu'ajuster le feu de circulation aiderait un peu. Et si vous avez d'autres idées, nous apprécierons. Voilà pour la première chose. Si vous avez des commentaires, j'aimerais les entendre. Le deuxième élément dont je veux parler est l'échéancier du projet. Je sais que le respect des délais n'est pas le point fort de l'industrie de la construction

à Montréal. Trois ans deviennent habituellement cinq ans. Quelles mesures ont été mises en place afin de respecter l'échéancier et éviter que cette situation perdure à jamais ? Merci.

Réponse – Sarah Bensadoun (MTQ)

Le stationnement n'est pas de notre juridiction, mais nous travaillerons sur cet enjeu avec nos partenaires. Pour ce qui est du feu de circulation sur De Maisonneuve et Addington, il a été mis afin de permettre la circulation dans les deux directions sur De Maisonneuve, pour faciliter l'accès au nouvel hôpital. Le feu permet actuellement de tourner à droite seulement, mais d'ici la fin d'avril, le feu permettra de tourner dans les deux directions.

Question 8 (suite)

Selon ma compréhension, les gens sortant de l'autoroute Décarie pour prendre la sortie De Maisonneuve se retrouvent à la fin de la sortie au boulevard De Maisonneuve. Et ces derniers pourront prendre De Maisonneuve dans les deux directions. Mais sur Addington, le virage sur De Maisonneuve n'est pas possible dans les deux directions. Est-ce que j'ai raison ?

Réponse – James Byrns (Ville de Montréal)

Oui, vous avez raison.

Question 8 (suite)

Ce feu de circulation est donc inapproprié. Il nous nuit. Nous ne pouvons accepter que les autos s'enlignent en face de nos maisons, le moteur en fonction en attendant deux ou trois minutes que le feu de circulation passe au vert.

Réponse (suite) – James Byrns (Ville de Montréal)

Le feu de circulation et le tournebride ont été mis en place afin de faciliter la circulation des rues à l'ouest d'Addington. Nous savons qu'il y a des problèmes dans le secteur. Nous analyserons la possibilité de mettre des dos d'âne et nous surveillerons le feu de circulation.

Question 8 (suite)

Merci, c'est apprécié.

Réponse *non traduite* – Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)

Je veux juste parler du stationnement. Si jamais vous avez des problèmes de stationnements sur Addington, il est quand même possible de modifier les zones de stationnement réservées pour les résidents de la rue. Il suffit d'en faire la demande au service qui va étudier la demande.

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

Je vais répondre à la question concernant l'échéancier. Notre échéancier est très serré et nos entrepreneurs le savent puisqu'il y a des pénalités en jeu. Alors, nous allons suivre la situation de

très près. Nous sommes également en discussion avec les entrepreneurs pour voir s'il y a un moyen d'accélérer les travaux. Pour Saint-Jacques, la fin prévue est toujours à l'automne 2017. Pour l'échangeur Turcot, la reconstruction complète va se terminer en 2020 et cela est définitif. Pour la reconstruction de l'échangeur, l'entrepreneur a été avisé que la reconstruction doit être terminée pour 2020. Tout retard est inacceptable. Il y a également des pénalités en jeu, et nous nous assurerons de les utiliser si nécessaire puisqu'il y a plus de 300 000 véhicules par jour qui empruntent l'échangeur. C'est un secteur stratégique et ce n'est pas dans notre intérêt de laisser le chantier en plan pendant des années. Alors, soyez assurés que nous suivons de très près l'échéancier.

### Question 9

Bonjour, je suis de l'hôtel Le Chabrol sur Saint-Jacques, à l'ouest de Cavendish. À moins d'avoir été distrait, je vous ai entendu tantôt, vous avez parlé de simulation. Je n'ai pas entendu de chiffres. Pouvez-vous nous préciser quelle est la circulation actuelle sur Saint-Jacques et suite à l'ouverture du CUSM, quelle sera la circulation pour les prochaines années ?

Réponse – Martin Giroux (MTQ)

Sur Saint-Jacques, actuellement, on a fait des relevés avant les Fêtes, il y a vingt et un mille véhicules par jour qui circulent. Aux heures de pointe, il y a mille sept cents véhicules dans les deux directions compilées par heure. Par rapport au débit quand il y aura l'ouverture du CUSM, il faut comprendre que dès qu'il y a des travaux à un endroit, ça vient tout changer le portrait. Donc, on a une étude qui est en cours pour évaluer justement l'influence de l'ouverture du CUSM dans le secteur pour voir comment on va gérer la situation. On a commencé à avoir des rencontres avec nos partenaires et le CUSM pour voir s'il y a des mesures à mettre en place d'ici l'ouverture complète. Il faut comprendre que le CUSM va ouvrir graduellement, donc on va pouvoir ajuster le tir en cours de route pour s'assurer que quand l'ouverture sera complète, s'il y a des mesures à mettre en place, elles le soient. Donc l'étude va pouvoir nous aider à cibler les endroits où il pourrait y avoir des problèmes. En fonction des observations que l'on va faire à la suite de notre fermeture, à partir du 21, on va pouvoir anticiper un peu les différents problèmes et prendre les actions en temps et lieu par rapport à l'ouverture du CUSM.

Question 9 (suite)

Je m'excuse de relancer. Je comprends les modes d'action éventuels, mais il y a huit mille employés, il y a mille patients. Vous êtes en mesure de déterminer quel sera le volume de circulation estimé supplémentaire.

Réponse (suite) – Martin Giroux (MTQ)

Je n'ai pas le chiffre avec moi, mais je pourrai vous apporter le chiffre à la prochaine rencontre. Dans l'étude qu'on est en train de réaliser, ces chiffres-là vont être disponibles. Mais on pourrait vous dire à la prochaine rencontre l'envergure du nombre de véhicules qui vont circuler dans le secteur de plus qu'actuellement.



## Question 10

Bonsoir, Peter McQueen, conseil de Ville de Notre-Dame-de-Grâce. Bonsoir à tous, merci d'être là. J'ai quelques questions factuelles pour débiter. Juste pour l'étude dont vous parlez en ce moment, l'étude est spécifiquement pour comment va être la circulation pendant que Saint-Jacques sera démolie ? C'est ça que vous allez viser spécifiquement et vous allez sortir cette étude dans un mois ou deux c'est ça que j'ai compris ?

Réponse – Martin Giroux (MTQ)

Non, en fait l'étude en soi va nous indiquer les endroits où il peut y avoir certaines problématiques pour tenter de trouver des solutions à celles-ci afin de faciliter la circulation. Peut-être que le scénario qu'on a en place actuellement convient. Donc, il va falloir faire de l'observation et en fonction des différentes analyses que l'on va faire, il y a peut-être des petits endroits où il va y avoir des optimisations. Mais c'est sûr que l'objectif est de faire un suivi et d'ajuster en fonction de l'évolution de la situation. Nous allons suivre la situation de près.

Question 10 (suite)

Parfait. Question factuelle. Est-ce que vous pouvez réexpliquer pourquoi la bretelle Saint-Jacques doit être fermée ? C'est à cause du collecteur d'égout si j'ai bien compris ? Quand exactement et pour combien de temps ?

Réponse – Martin Giroux (MTQ)

Non, si nous n'avions pas à faire la réparation du collecteur, ces travaux-là auraient eu lieu de toute façon. On a construit une structure il y a deux ans pour permettre la sortie de la bretelle. Elle a été fermée pendant deux ans d'ailleurs pour cette construction-là. On a fait une construction sur une certaine distance, mais il faut comprendre que le profil de Saint-Jacques va changer. Donc, l'élévation, par rapport à l'actuel, va être différente. Il va augmenter énormément à des endroits et à des endroits il va baisser. Donc, il faut venir reconstruire les fondations, refaire le drainage partout sur Saint-Jacques. Le tronçon vis-à-vis la bretelle, il faut venir le reconstruire pour le mettre au bon niveau en fonction du projet Turcot. Il n'a pas été reconstruit. La durée de ces travaux est approximativement quatre mois. Actuellement, on n'a pas une date précise parce qu'il y a les travaux du collecteur à faire avant. Ce sera au plus tôt à la fin de l'automne 2015, sinon ça va aller en 2016.

Question 10 (suite)

En hiver ou en été, on ne sait pas ?

Réponse (suite) – Martin Giroux (MTQ)

En hiver, ça peut être plus difficile. Ce sont des travaux de terrassement. Avec les froids qu'on a eus depuis les deux dernières années, ça irait probablement au printemps avant qu'on fasse ces travaux.

Question 10 (suite)

Est-ce qu'au même moment tout Saint-Jacques en descendant la colline vers Saint-Henri, doit être fermée ou en aucun moment ce sera fermé ?

Réponse (suite) – Martin Giroux (MTQ)

En aucun moment ce sera fermé. S'il y a des fermetures, ce sera ponctuel, de nuit. En tout temps, Saint-Jacques est ouverte au minimum une voie par direction. C'est sûr que quand on va venir faire la dernière phase à la sortie de la bretelle Saint-Jacques, tout le reste va avoir été reconstruit. Il va donc y avoir des voies disponibles pour circuler sur Saint-Jacques en tout temps.

Question 10 (suite)

OK. J'ai une question factuelle pour Monsieur Trottier et Monsieur Byrns. Dans la discussion de Crowley avec Madame, est-ce que j'ai bien compris que les gens qui viennent de Westmount, sur De Maisonneuve, qui viennent au coin du boulevard Décarie, qui veulent aller à l'hôpital, vous n'allez pas donner le virage à gauche là, vous aller les continuer sur Upper-Lachine jusqu'à Crowley pour faire un virage à gauche par là ? J'ai mal compris ?

Réponse – James Byrns (MTQ)

Oui, ils peuvent emprunter aussi la rue Sherbrooke. S'ils viennent de Sherbrooke, ils peuvent descendre sur Décarie. Mais c'est sûr que ceux qui viennent peut-être du sud de Westmount...

Question 10 (suite)

Je comprends. Mais il n'y a pas de virage à gauche sur De Maisonneuve pour le boulevard Décarie.

Réponse – James Byrns (MTQ)

Exactement.

Question 10 (suite)

OK, je crois que c'est raisonnable, mais je voulais juste préciser. OK, maintenant pour la partie plus politique, la demande, c'est clair il y a beaucoup de monde, (*traduit de l'anglais*) beaucoup de gens d'affaires de la rue Saint-Jacques qui vont définitivement vivre une période difficile. On parle de trente mois de fermeture sur la rue Saint-Jacques, ça va être difficile. Ils devront tout faire pour passer à travers ces trente mois. Nous nous demandions si Transport Québec peut faire quelque chose pour ces gens, pas seulement pour ces trente mois, mais disons pour une plus longue durée (*fin de la traduction*). Est-ce que c'est possible, durant votre dernière réunion à Notre-Dame-de-Grâce dans la salle en bas, quand vous avez parlé de la sortie sur De Maisonneuve, à ce moment-là, vous avez fait la promesse de repaver De Maisonneuve à l'ouest d'Addington lorsque vous avez ouvert la sortie et vous l'avez fait. Merci beaucoup. Peut-être que ça serait un bon moment pendant que le pont Saint-Jacques est fermé pour les prochains trente mois, de repaver Saint-Jacques au moins jusqu'à Cavendish. De Décarie jusqu'à Cavendish. C'est en terrible condition jusqu'à Cavendish, comme vous savez. C'est en terrible terrible condition.

Je pense que c'est sur la liste des rues que la Ville a besoin de repaver de toute manière. Alors je crois que tous ces commerçants seraient très contents, qu'au moins, à la fin de tous ces travaux dans trente mois, il y aurait quelque chose de meilleur, une rue Saint-Jacques améliorée. Alors, est-ce que ça peut être adressé s'il vous plaît ?

Réponse (suite) – James Byrns (MTQ)

Oui Monsieur McQueen, on va l'adresser.

Question 10 (suite)

Merci beaucoup. Vous avez trouvé des fonds pour repaver De Maisonneuve l'an dernier. Est-ce qu'il y a des fonds encore pour repaver Saint-Jacques ? Est-ce que c'est possible ?

Réponse – Stéphan Deschênes (MTQ)

Le boulevard Saint-Jacques dont vous parlez, c'est la Ville qui va aller le repaver. C'est de juridiction municipale. C'est toutefois évident que quand on va reconstruire le viaduc Saint-Jacques, il va être repavé.

Question 10 (suite)

On espère.

Réponse (suite) – Stéphan Deschênes (MTQ)

Mais au-delà de cela, c'est avec la Ville que vous devez voir ça. Dans le cadre de notre projet, on n'a pas de fonds pour faire ces travaux-là. On en fait un bon bout quand même.

Question 10 (suite)

OK, mais c'est comme on dit, si on ferme une partie d'une rue, tant qu'à fermer une partie, c'est le moment de faire les travaux sur toute la rue. Merci beaucoup.

### **Question 11 (traduite de l'anglais) (même intervenant que celui de la question 3)**

Je suis content que Peter ait parlé du fait que nous traverserons une période difficile pour une longue période. Peut-être que le gouvernement actuel pourrait donner une subvention à la Ville, afin que cette dernière diminue les taxes que les commerçants de la rue Saint-Jacques doivent payer. Voilà comment on pourrait les aider. Sinon, pour tous les gens vivant dans le secteur, nous n'avons pas assez de stationnements à cause des voitures circulant dans nos rues. Et même s'ils ont des permis, qu'ils ont dû payer assez cher, ils ne peuvent pas se trouver un stationnement. Alors, nous avons un choix à faire et je suis sûr que cela est en lien avec Monsieur Byrns : soit donner des permis de stationnement pour plus d'une zone, parce que les résidents ne sont pas capables de se stationner. Ils doivent alors se rendre dans une autre zone et se stationner. La vignette devrait être valable pour plus d'une zone. Ou soit, si le gouvernement du Québec est de bonne volonté, les résidents devraient payer seulement la moitié de leur permis et Québec devrait payer l'autre moitié. Et concernant la STM, j'aimerais connaître, car j'ai oublié de le

demander, avez-vous fait une étude afin d'estimer le nombre supplémentaire de navetteurs avec la fermeture de la rue Saint-Jacques. Nous avons parlé à propos du fait que vous n'étiez clairement pas prêts à mettre plus d'autobus sur les rues, mais combien de nouveaux navetteurs voudront utiliser les autobus ? Et combien d'autobus vont être nécessaires pour répondre à la situation ? Avez-vous fait une étude ?

Réponse – Cybèle Tran

Nous n'avons pas fait ce genre d'études. Nous planifions les transports en fonction du nombre de navetteurs qu'il y a actuellement. Et nous faisons le suivi plusieurs fois par année afin d'ajuster notre planification. Ce faisant, il n'y a pas eu d'étude précisément sur les travaux qui débiteront prochainement. Le nombre de personnes changeant de mode de transport à cause des travaux routiers est une donnée difficile à déterminer à l'avance et un sondage n'est pas suffisant afin de modifier notre offre de service.

Question 11 (suite)

Une autre question. Parlons de transparence. Nous sommes ici pour vous demander combien de temps ce projet durera et quels sont les délais envisagés. La seule manière qui pourrait nous permettre de suivre l'échéancier, c'est d'avoir accès aux contrats liant les ingénieurs et les compagnies de construction. Il y a peut-être des clauses dans ces contrats qui non seulement sont propices à une escalade de coûts, mais également favorisent les délais dans l'échéancier. Cela serait raisonnable et c'est quelque chose que nous avons demandé depuis longtemps. Ça serait bien si ces contrats étaient mis en ligne. Ainsi, tout le monde aurait accès à l'information et je suis convaincu que l'échéancier serait davantage respecté. Alors ma question pour vous est : est-ce que je dois faire une demande d'accès à l'information pour cela ?

Réponse – Sarah Bensadoun (MTQ)

Je vais répondre à votre première question concernant le stationnement et les vignettes. Les stationnements ne sont pas sous notre juridiction puisque notre réseau sur l'île de Montréal touche uniquement les autoroutes. Or, nous regardons ce qu'il est possible de faire et nous en parlerons avec la Ville de Montréal si nous pouvons bonifier nos mesures d'atténuation et nous vous le ferons savoir. Maintenant, pour le contrat, il est public. Il est en ligne sur notre site Internet. Il a par contre mille cinq cents pages, mais nous sommes transparents.

Question 11 (suite)

Désolé, merci.

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

Vous avez toutes les informations. Il y a aussi le système électronique avec les appels d'offres. Vous avez alors tous nos critères, tous nos contrats que nous avons donnés. Nous avons tout mis en ligne, apparemment personne ne l'a remarqué.

**Question 12 (traduite de l'anglais) (même intervenant que celui de la question 7)**

Encore concernant le financement des mesures d'atténuation, Monsieur Coderre a parlé dernièrement d'un quarante millions pour les projets de Montréal, incluant le projet de l'échangeur Turcot. Je me demandais si vous pouvez nous donner des détails sur la manière dont ces quarante millions seront dépensés.

Réponse – Sarah Bensadoun (MTQ)

Je ne suis pas certaine de quels quarante millions vous parlez puisque le maire de Montréal et le MTQ n'ont pas nécessairement le même budget. Pour Mobilité Montréal, concernant les mesures d'atténuation dans la région de Montréal, ce qui englobe les couronnes nord et sud, nous avons dépensé deux cents millions depuis 2011. À l'automne 2015, nous annoncerons de nouvelles mesures. Pour les quarante millions, peut-être que mon collègue James peut répondre à ce sujet.

Réponse – James Byrns (Ville de Montréal)

Malheureusement, je ne suis pas au courant alors nous allons faire les recherches nécessaires et nous aurons l'information à notre prochain comité de bon voisinage.

Question 12 (suite)

D'accord. Est-ce possible lors de la prochaine rencontre du comité d'avoir une description détaillée du financement des mesures d'atténuation ainsi que l'organisation, par exemple la STM, finançant les mesures ?

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

La ventilation que vous mentionnez, à ce jour, nous ne sommes pas capables de vous donner des montants précis puisque c'est un travail en continu. Nous sommes constamment en train d'ajuster nos mesures afin de s'assurer qu'elles répondent au besoin de tous les citoyens concernés. C'est un budget qui fait partie des 3,67 milliards. Nous serons en mesure de le faire assurément d'ici la fin de 2020, je suis simplement honnête, mais nous essayerons de voir s'il est possible d'avoir des chiffres approximatifs pour la prochaine rencontre de bon voisinage.

Question 12 (suite)

D'accord. Nous espérons voir des autobus articulés sur le trajet 105 sur la rue Sherbrooke, mais ils ne peuvent pas en mettre, car le terminus est trop petit et il doit être réaménagé. Ces travaux pourraient être financés en partie par le MTQ. Avez-vous entendu parler de ce projet ?

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

L'autobus articulé, oui, nous avons déjà entendu parler de cela.

Question 12 (suite)

Et le tournebride Elmhurst ?

Réponse (suite) – Sarah Bensadoun (MTQ)

Malheureusement, je ne peux pas vraiment répondre sur ce sujet. Ce n'est pas ma spécialité.

Réponse – Cybèle Tran (STM)

Nous avons toute l'information à savoir pourquoi il n'est pas possible en ce moment d'avoir des autobus articulés et nous avons eu rencontre à ce sujet dernièrement. Or, comme vous le savez, la raison pour laquelle nous n'avons pas d'autobus articulés, c'est le manque d'espace au tournebride Elmhurst.

Question 12 (suite)

Merci.

### **Question 13 (traduite de l'anglais)**

Bonjour. Je vis près du concessionnaire Mazda sur Décarie. La magnifique vue de chez moi est l'hôpital. J'ai deux petites questions. Premièrement, pour le pont Saint-Jacques, combien de jours par semaine, parce que j'ai entendu lors de la présentation qu'ils travaillent six jours sur sept, 24 heures sur 24 ? Est-ce que les travaux vont se poursuivre à cette cadence ? (*Fin de la traduction.*) Est-ce que le bruit va se faire de la même façon ?

Réponse *non traduite* – Martin Giroux (MTQ)

En fait, les restrictions de bruit la nuit sont plus sévères et aussi les niveaux à respecter. Pour votre information, c'est depuis le mois de novembre que l'on travaille 24 heures sur 24. Il faut penser que si on veut réduire l'échéancier du projet pour rapidement rouvrir Saint-Jacques, il faut travailler sur plus d'un quart de travail.

Question 13 (suite) *non traduite*

Je suis d'accord avec ça, c'est juste que l'été on veut ouvrir nos fenêtres. La journée, je ne suis pas là, je travaille. Donc, c'est plus la nuit que j'ai un peu d'incertitude.

Réponse (suite) *non traduite* – Martin Giroux (MTQ)

C'est sûr que dans ces périodes-là, il faut être proactif, mettre les mesures en place et s'assurer qu'elles sont bien mises, que l'entrepreneur met les protections adéquates. On va faire un suivi en fonction des critères qui sont beaucoup plus restrictifs la nuit. Ils doivent être respectés.

Question 13 (suite) *non traduite*

Ma deuxième question, c'est qu'en ce moment, les feux sur Décarie flashent. C'est fatigant pour traverser parce que les autos n'arrêtent pas. Est-ce que ça va être changé le 21 ? Ou demain ?

Réponse *non traduite* – James Byrns

On est conscient de cela. On travaille sur l'alimentation. Il y a un problème d'alimentation dans le secteur et on attend les réparations d'Hydro-Québec.

Question 13 *non traduite* (suite)

Encore ? S'il vous plaît, ne me dites pas que vous allez rouvrir la rue encore ?

Réponse (suite) *non traduite* – James Byrns

Non, c'est juste l'alimentation. Les conduites ont été installées.

Question 13 (suite) *non traduite*

Bon, au moins.

Réponse (suite) *non traduite* – Martin Giroux (MTQ)

À la fermeture, s'il y a encore des problèmes à ce niveau-là, il y aura des policiers pour s'assurer que ça circule bien.

Question 13 (suite) *non traduite*

On en a besoin tout de suite.

#### **Question 14 (traduite de l'anglais)**

Pour être franc, je couvre cet événement pour un journal, or je vis également dans le quartier. (*Fin de la traduction.*) Il y a une question assez pressante pour les résidents du coin. Monsieur Giroux a parlé de vingt et un mille voitures par journée qui passent par Saint-Jacques. Là, ceux qui rentrent de la Ville montent Décarie, OK. Sens unique, ça va être difficile. Ils vont se rendre à l'intersection, à la lumière. On tourne sur Upper-Lachine. On continue sur Upper-Lachine, et là, Monsieur Giroux pardonnez-moi, mais votre scénario tombe à plat. Moi je vous dis, très franchement, ils ne vont pas tourner, ils ne vont pas prendre leur gauche sur Girouard. Ils vont continuer directement sur Upper-Lachine pour reprendre Saint-Jacques plus loin. Ce qui veut dire que, vous savez, trente mois, ça se fait, et on parle de vingt et un mille voitures, et puis on n'a pas commencé à compter les nouvelles voitures. Donc selon moi, on a peut-être un problème. (*Traduit de l'anglais.*) Si vous aimez parier, je vous parie que les gens vont continuer sur Upper-Lachine, et personne n'a parlé de cela lors de cette soirée. Et cela soulève bon nombre de questions pour tous les gens circulant à Beaconsfield. Il y a également la nouvelle école. Nous avons une nouvelle école qui ouvre en septembre prochain, en plein sur Upper-Lachine.

Réponse *non traduite* – Martin Giroux (MTQ)

On ne s'attend pas à ce que les vingt et un mille véhicules prennent les détours qu'on annonce. Les gens vont se répartir dans le réseau. La première journée, ils vont essayer le détour, ça ne marchera pas. Ils vont prendre un autre itinéraire, s'ils arrivent du centre-ville, ils vont aller

prendre Sherbrooke, Côte-Saint-Luc. Je ne dis pas que ça va être facile, je n'ai pas prétendu cela ici ce soir, mais les gens vont essayer de se réaffecter à des endroits qui sont moins difficiles. C'est sûr que l'on encourage les gens à prendre le transport en commun. On encourage les gens à modifier leur horaire de travail. C'est sûr que l'heure de pointe va s'allonger. Il y a des gens qui vont partir plus tôt, il y a des gens qui vont partir un peu plus tard. Donc, avec tout ça, c'est sûr que ça va atténuer le problème. Effectivement, on est conscient que ce n'est pas les vingt et un mille véhicules qui vont prendre notre détour, mais nous, on affiche un détour pour la personne qui n'est pas du coin et qui s'en va dans NDG. Pour les autres, les gens qui connaissent le quartier, ils vont prendre le chemin qu'ils vont considérer le plus efficace pour rentrer à la maison.

#### Question 14 (suite) *non traduite*

Upper-Lachine, c'est beaucoup plus efficace. Upper-Lachine va devenir Cavendish en heure de pointe. Ça va changer la vie de tout le monde dans le quartier. On ne parle pas de quelques maisons, on parle de milliers de personnes dans ce quartier-là.

#### Réponse (suite) *non traduite* – Martin Giroux (MTQ)

On s'entend que les gens qui vont l'utiliser se dirigent principalement dans le quartier NDG. Ce sont des gens qui demeurent dans le quartier. Donc oui, ça va changer un peu le scénario de circulation, mais il faut passer par là pour faire la reconstruction du pont. On comprend qu'on enlève un axe, mais on met des mesures en place le plus possible pour minimiser les impacts pendant la durée du projet. Et comme je vous le dis, il ne faut pas oublier qu'on va continuer, on va observer, on va améliorer certaines petites choses. Si vous avez des commentaires, on va regarder s'il y a des choses que l'on peut faire pour améliorer la situation. Mais je ne prétends pas que ça va être facile. Je pense qu'au départ, ça va être difficile et à un moment donné, ça va un peu s'atténuer. Aussi, il ne faut pas oublier qu'avec l'entrepreneur on va regarder, pour la déviation du collecteur et pour la reconstruction du pont, des façons d'accélérer les travaux. Il avait été prévu deux ans de travaux, mais on veut essayer de réduire cette durée-là. Donc, quand on vous parle de l'automne 2017, on a déjà commencé à regarder pour une réduction de durée des travaux.

#### Réponse *non traduite* – James Byrns (Ville de Montréal)

J'aimerais juste rajouter un commentaire concernant la nouvelle école sur Upper-Lachine. On va mettre la zone de vitesse à trente kilomètres à l'heure. Il va y avoir un nouvel affichage et aussi la présence de policiers.

#### Question 15 *traduite de l'anglais*

Bonjour, je vis près de Melrose et d'Upper-Lachine. Je veux simplement confirmer certains éléments sur la voie réservée sur Upper-Lachine. Qu'en est-il exactement ?

#### Réponse *non traduite* – Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce)



C'est entre Girouard et Crowley en direction est et entre Décarie et Girouard en direction ouest.

Question 15 (suite)

Alors c'est déjà une section qui n'a pas de stationnement ?

Réponse – James Byrns (Ville de Montréal)

Il y aura quelques espaces de stationnements perdus sur Girouard au sud de Upper-Lachine, car nous envisageons beaucoup de voitures, alors il y a aura 2 voies.