

## Comité de bon voisinage Turcot – NDG-Westmount

Rencontre n° 1

21 mars 2015, tenue au Centre communautaire Saint-Raymond (5600, chemin Upper-Lachine)

---

Début à 19 h 10

Présents à la table des intervenants

- Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
  - Pascal Trottier, chef de division Études techniques
  
- Citoyens membres du comité
  - Mme Malaka Ackaoui
  - Mme Patricia Dumais
  - Mme Marie-Josée Mastro Monaco
  - Mme Jill Precesky
  - Mme Dominique Sorel
  - Mme Karen Urtnowski
  
- Centre universitaire de santé McGill (CUSM)
  - Mme Julie Paquet, chef des communications
  
- Gestion AECOM-BPR
  - M. Martin Dorais, équipe qualité du milieu du Ministère
  
- KPH Turcot
  - M. David Maréchal, directeur qualité et environnement pour le projet Turcot
  
- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
  - Mme Line Gamache, ingénieure en acoustique
  - M. Martin Giroux, ingénieur, projet Turcot
  - Mme Cynthia Martin, conseillère en communication
  - Mme Sandra Sultana, directrice adjointe du projet Turcot
  
- Morin Relation Publiques
  - M. Sébastien Trottier, animateur de la rencontre
  
- Ville de Montréal
  - Mme Marie-Sophie Couture, chargée de projet
  - M. Sébastien Deshaies, ingénieur à la division des Grands Projets
  
- Ville de Westmount
  - M. Benoît Hurtubise, directeur Hydro-Westmount

La rencontre du comité de bon voisinage se tient en séance publique. Environ 35 personnes étaient présentes dans la salle.

## **Introduction**

- L'animateur ouvre la réunion et souhaite la bienvenue à tous les participants
- Il explique la démarche du comité de bon voisinage : mandat, objectifs, fonctionnement
- Tour de table afin de présenter les intervenants
- Plan de la soirée
  - Mise à jour des travaux en cours (MTQ)
  - Présentation du consortium sélectionné (KPH Turcot)
  - Présentation sur la gestion du bruit (MTQ)
  - Plan d'intervention (Ville de Montréal)
  - Mise à jour du projet de redéploiement (CUSM)

## Présentations

### Mise à jour des travaux en cours

Présentation par M. Martin Giroux (MTQ)

Bonsoir tout le monde. Je vais vous faire un bref retour sur les travaux du pont Saint-Jacques et du secteur. Dans la mesure où il y a beaucoup de présentations ce soir, je vais essayer d'y aller de manière un peu plus concise. Vous pouvez toutefois consulter notre site Internet. Il y a plusieurs présentations qui ont été faites par rapport à ces travaux-là. Vous pouvez consulter les présentations en ligne si vous voulez plus de détails.

#### A. Pont Saint-Jacques

On va commencer avec les travaux du pont Saint-Jacques. On peut voir sur la présentation ce que l'on a annoncé à la dernière rencontre qui a eu lieu ici même le 17 mars dernier. La fermeture du pont Saint-Jacques est en place depuis le 21 mars 2015. En ce moment, on procède à la reconstruction du collecteur Haut Saint-Pierre. Le nouveau collecteur cheminera au sud de la rue Saint-Jacques.

On peut voir également le chemin de détour qui a été mis en place. À la fermeture, on a fait un suivi de la circulation et en fonction de nos observations, on a fait une série de petites modifications. Le détour que l'on présente reste le même : Décarie, Upper-Lachine et Girouard. L'accès par Addington en direction est demeure ouvert. À noter que seule la circulation locale est permise sur Prud'homme et Addington. Les piétons peuvent circuler sur le pont jusqu'à la fin de 2015.

Pour ce qui est de l'échéancier, cet hiver, nous avons fait des travaux de renforcement. Ces travaux sont complétés. Les températures froides de cette année ont grandement aidé. Une fois le renforcement complété, on a commencé la déviation du collecteur. Les travaux de déviation ont débuté au début du mois d'avril. La mise en service du nouveau collecteur se fera à la fin de 2015, mais certains travaux vont continuer en 2016 en coordination avec les chantiers adjacents. Après la mise en service du nouveau collecteur, on pourra commencer les travaux de reconstruction du pont Saint-Jacques. Ces travaux-là devraient durer de l'hiver 2016 jusqu'à l'automne 2017. Je vous réfère à la présentation publique du 17 mars dernier pour avoir plus d'information.

En plus des travaux sur le collecteur, on a déplacé les écrans acoustiques plus près des résidences, sur le bord des trottoirs de la rue Saint-Jacques. Vous pouvez voir sur l'image qu'il y a des ouvertures. Celles-ci s'expliquent par le fait que des toiles acoustiques devront être mises en place. Pourquoi met-on des toiles acoustiques ? C'est pour permettre des interventions d'urgence. Nous avons convenu de ces aménagements-là avec les policiers et les différents services d'urgence de la Ville de Montréal. L'installation d'écrans acoustiques a pour but de minimiser les nuisances sonores. Les murs ont été déplacés dans la semaine du 7 mars. Les murs mesurent cinq mètres de haut et ils seront en place jusqu'à la fin des travaux de reconstruction du pont Saint-Jacques, soit jusqu'en 2017. Dans la mesure où la collecte d'ordure n'est plus possible puisque ce tronçon de la rue Saint-Jacques est interdit à la circulation, on a mis en place, avec l'entrepreneur, un système de récupération des ordures et du recyclage aux mêmes moments. Les résidents n'ont qu'à déposer leur ordure sur le bord du trottoir et il y a quelqu'un qui va les ramasser. Si jamais il y a une modification sur cette façon de faire, les résidents seront avisés.

Avant d'aborder l'ouverture du CUSM, sachez que l'on a fait énormément de suivi et de monitoring sur les impacts de la circulation dans le secteur. On avait des gens sur place qui, matins et soirs, faisaient des relevés et des constats sur le réseau. Je crois aussi que la Ville et l'arrondissement ont fait ce suivi-là. Ces suivis on permit de constater les endroits où il y avait certaines problématiques et on a fait les ajustements nécessaires. Bien attendu, il y aura l'ouverture du CUSM. Une seconde phase de déménagement aura lieu en fin de semaine. Au tableau, voici les débits de circulation. Avant la fermeture du pont Saint-Jacques, vous pouvez voir les débits en heure de pointe le matin ou le soir dans le quadrilatère De Maisonneuve, Décarie, Saint-Jacques jusqu'à Saint-Rémi. Dans ces secteurs-là, en heure de pointe du matin, il y avait 4 840 véhicules qui se déplaçaient, alors que pour l'heure de pointe du soir, on avait 5 480 véhicules. Avec la fermeture du pont Saint-Jacques, le nombre de véhicules pour ce secteur-là a diminué. C'est normal, les gens ont trouvé des chemins alternatifs pour se rendre dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce en passant par d'autres axes. On est passé à 3 180 pour l'heure de pointe le matin et 3 560 pour celle du soir. Avec l'ouverture complète du CUSM, prévue pour la fin mai, on parle d'un ajout véhiculaire total de 1 500 véhicules par heure de pointe. Cela veut dire qu'une fois le déménagement du CUSM complété, le nombre de véhicules prévu en heure de pointe du matin sera d'environ 4 730 et en heure de pointe du soir, de 5 110. Vous constaterez que l'on revient pratiquement aux chiffres d'avant la fermeture du pont Saint-Jacques. Il faut comprendre que lundi prochain, on ne sera pas à ces chiffres-là. Lundi prochain, on devrait être autour de 4 000 - 4 500 parce que le CUSM ne sera pas ouvert complètement.

Après avoir obtenu ces données, on a fait une rencontre avec la Ville, l'arrondissement et la STM pour faire le point sur la situation. Puisque la situation se passe assez bien, notamment avec la présence de policiers et les ajustements au niveau des feux de circulation, il a été convenu de faire de l'observation pour voir comment cela va se passer avec l'ouverture du CUSM. Si on observe une situation problématique, il a été également convenu qu'on s'assoierait ensemble afin d'essayer d'améliorer les déplacements dans le secteur. Or, il faut comprendre que les solutions envisageables diminuent, plusieurs d'entre elles ayant déjà été mises en place. Vous conviendrez que les options additionnelles sont tout de même limitées.

Il faut aussi parler des accès au CUSM pour comprendre les 1 500 véhicules supplémentaires possibles en heure de pointe. Il y a trois accès au CUSM. Il y a deux accès sur Décarie et un accès sur Saint-Jacques. Ce dernier accès est pour les employés, les livraisons et les urgences. Les accès sur Décarie sont pour le public. La circulation va donc se répartir parmi ces accès.

Le plan d'action est de faire un suivi constant sur le terrain. On va s'assurer que tout fonctionne bien, que tout est en ordre. L'ouverture du CUSM étant graduelle, cela va nous permettre de faire un meilleur suivi. C'est sûr que s'il y a des problématiques, il y a différents aménagements qui pourront être regardés. Il y a des modifications aux feux de circulation qui pourront se faire afin d'optimiser les déplacements dans le secteur. Dès la semaine prochaine, avec le déménagement d'une section du CUSM, les policiers seront dans le secteur pour s'assurer que tout se passe bien. Vous avez sûrement remarqué que les policiers sont là depuis un certain temps. On a peu diminué leur nombre, mais à partir de la semaine prochaine, ce nombre pourrait augmenter si besoin il y a.

Revenons sur la structure du pont Saint-Jacques. Ce sera un pont à haubans. Il aura 28 mètres de large. Avec le mât, il atteindra 55 mètres de haut. C'est une structure intéressante. C'est un pont signature. La mise en lumière est prévue à la fin du contrat. Sur la présentation, on peut voir la zone des trottoirs pour l'aménagement futur et également toute la zone concernée par le projet de reconstruction du pont

Saint-Jacques. On reconstruit le pont, mais il faut également se rappeler qu'il faut construire les approches de ce pont.

Pour faire suite aux questions lors de la dernière rencontre, on va vous présenter certains détails du pont. Les images que l'on peut voir en avant sont très techniques. Les glissières sur la structure sont normalisées afin de sécuriser l'accès au pont. Il y aura également un aspect architectural, soit un panneau métallique avec des trous pour permettre une certaine ouverture. Actuellement, c'est le concept retenu qui est prévu dans le contrat de l'entrepreneur.

**Période de discussion**

**Aucune intervention.**

**B. Réaménagement des rues Saint-Rémi, Saint-Jacques et Pullman**

Je vais faire un bref retour sur le réaménagement des rues Saint-Rémi, Saint-Jacques et Pullman. Les travaux ont repris après notre hiver rigoureux. Les travaux vont s'intensifier. On a une très grosse année de travaux dans ce secteur. Il y aura des entraves sur les rues Saint-Rémi et Saint-Jacques selon les différentes phases des travaux. Comme on l'a déjà mentionné, il va y avoir éventuellement la fermeture de la sortie Saint-Jacques venant du centre-ville en 2016. On va vous en parler éventuellement. Ce sera pour une durée d'environ quatre mois. Également, au début mai, la rue Saint-Rémi devra être fermée entre Saint-Jacques et Cazalais puisque l'on doit reconstruire le tronçon de cette rue. L'intersection sera relocalisée. Sur notre site Internet, vous pourrez voir tous les détails relatifs à cette fermeture-là, qui devrait durer environ 45 jours.

<b>Intervention</b>	<b>Réponse</b>
(Jill Precesky) Les gens qui doivent prendre Saint-Rémi pour accéder à l'autoroute 15 et au pont Champlain vont passer par où ?	(Martin Giroux, MTQ) On est en train de regarder avec la Ville. On a une rencontre jeudi pour en discuter. De Courcelle et Atwater sont les axes les plus près. C'est sûr que l'on va tenter de ne pas rediriger les gens vers l'ouest. On prend en considération la fermeture de la rue Saint-Jacques. On va regarder les différents scénarios possibles en fonction des travaux dans le secteur afin d'optimiser la circulation.
(Malaka Ackaoui) Merci d'abord de la présentation. C'est vraiment apprécié. C'est extraordinaire. Ce que l'on voit ici, sur le plan du futur pont Saint-Jacques, c'est du côté du trottoir, c'est ça ?	(Martin Giroux, MTQ) Oui, exact.
(Malaka Ackaoui) Et la partie qui est perforée, elle va jusqu'à où ?	(Martin Giroux, MTQ) C'est 1,4 mètre de hauteur.
(Malaka Ackaoui) 1,4 mètre, ce n'est pas beaucoup. C'est plus bas que moi.	(Martin Giroux, MTQ) C'est à partir du sol. Le piéton, autrement dit, a 1,4 mètre de protection.
(Malaka Ackaoui) Est-ce qu'il y aurait un moyen de	(Martin Giroux, MTQ) Modifier le concept du

<p>monter la hauteur ? Plus haut, comme autour de 2 mètres ? Je pense que cela serait mieux. Même moi qui ne suis pas grande, je peux voir par-dessus. Cela ferait une meilleure protection.</p>	<p>pont, à l'heure où l'on se parle, c'est un peu difficile. On a parlé avec la Ville et convenu des différents aménagements. La protection à ce niveau est à 1,4 mètre. Cela est suffisant pour assurer la protection des piétons.</p>
<p>(Jill Precesky) Pour les adolescents, je ne sais pas. Parce que présentement, même sur Upper-Lachine, la hauteur en place n'est pas assez sécuritaire. Sur la rue Sherbrooke et le chemin Queen-Mary, près des bureaux de l'arrondissement, c'est remonté et la différence est incroyable. C'est beaucoup plus sécuritaire. Notre préoccupation, c'est la sécurité des piétons. 1,4 mètre, ce n'est pas assez haut pour sécuriser les piétons.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Aujourd'hui, ce que je peux vous dire, c'est que l'on va construire le pont tel qu'il a été conçu. Une fois terminé, on pourra constater la situation. S'il y a lieu d'intervenir, on verra ce qu'il est possible de faire. Il faut penser que c'est une structure quand même assez complexe. C'est un pont à haubans, avec une structure métallique. Il faut penser aux charges qu'on veut ajouter aux extrémités du pont. Ce n'est pas facile. Dans un premier temps, regardons ce que cela va donner. On croit que le concept est optimal, mais on pourra en reparler une fois le pont construit.</p>
<p>(Malaka Ackaoui) Mon problème, c'est que cela fait longtemps que l'on demande cette information-là. Maintenant que nous l'avons, on est devant le fait accompli, ce qui me déçoit pas mal. Si on pouvait augmenter de 50 centimètres, et pas nécessairement tout, mais seulement la portion perforée, cela ferait toute la différence.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Je prends note de votre commentaire.</p>
<p>(Dominique Sorel) Je voulais simplement renchérir sur ce point. Moi, je marche souvent sur le viaduc de la rue Monkland et aussi sur le viaduc de Côte-Saint-Antoine. On remarque à ces endroits-là qu'il y a des ajouts qui ont été faits, de façon plus ou moins consistante. Ce que j'avais entendu dire, c'est que les garde-fous n'étaient pas à la hauteur réglementaire. On a alors remis du grillage. Alors je crois que c'est vraiment important de bien le faire maintenant. On le voit partout, la tendance est de vouloir les remonter. L'hiver, quand la neige s'accumule sur les trottoirs, le piéton est remonté. Je veux mettre l'emphasis sur ce point. Ce serait important de bien le faire maintenant.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) J'en prends bonne note, mais il faut aussi considérer que la hauteur est de 1,4 mètre, et non de 1 mètre. Cela va apporter un niveau de confort pour les piétons. On prend toutefois en note votre commentaire.</p>
<p>(Citoyenne) : M. Giroux, je suis allée à une présentation et j'avais compris que c'était le MTQ qui avait monté la barrière à 2 mètres après l'incident sur l'autoroute Décarie. Des jeunes avaient lancé des roches et une personne était décédée. Je pensais que le MTQ voulait monter la barrière à 2 mètres sur tous les viaducs de Décarie afin d'éviter un autre accident. Cela fait deux ou trois ans.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Je vais vérifier. Mais je pense que cette mesure doit être appliquée à certains endroits névralgiques où il y a des problèmes. À ma connaissance, ce n'est pas dans l'intention du MTQ de monter les barrières à 2 mètres sur toutes les structures. Je vais vérifier.</p>

<p>(Marie-José Mastro Monaco) Justement, quand on voit qu'il y a un problème, il faut rehausser la hauteur maintenant afin d'éviter qu'on se retrouve dans deux ans en se disant « on aurait dû ». Il y aura quand même plusieurs jeunes qui vont passer. Les jeunes ne sont pas méchants. Ils ne sont pas mal intentionnés. Malheureusement, par moment, ils ne pensent pas et lancent une balle de neige ou des roches. Ça pourrait être dangereux. Avec la neige qui va s'accumuler, un jeune ou un adulte pourrait monter facilement. On pourrait mettre quelque chose à travers lequel on pourrait voir, installer quelque chose qui va être beau, mais qui, au final, va rendre l'endroit beaucoup plus sécuritaire.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) C'est noté.</p>
--	---

C. Pompage des hydrocarbures pétroliers

Les travaux de pompage d'hydrocarbures dans le secteur De Courcelle ont repris. Sur le terrain, vous ne voyez pas nécessairement beaucoup d'interventions. En général, on fait des opérations de pompage le samedi, entre 7 h et 18 h, afin de récupérer les hydrocarbures. Le projet se déroule bien. Les travaux devraient se terminer en août 2015.

D. Démantèlement de bâtiments Selby / Greene

On a débuté le démantèlement de bâtiments au coin de Selby et Greene. Les travaux sont en cours et vont se terminer au début du mois de mai. Il y a des entraves partielles, une voie sur deux, sur l'avenue Greene à l'intersection de la rue Selby, tout comme une entrave partielle et temporaire sur la rue Selby à l'intersection de l'avenue Greene. Il y a également une fermeture temporaire des trottoirs et une interdiction de stationner aux mêmes intersections. Des mesures d'atténuation ont été mises en place. On a mis des écrans antibruit. Il y a des suivis sonores qui sont faits régulièrement par le Ministère. Les travaux se font dans une perspective de développement durable. Les bâtiments seront démantelés et des composantes seront recyclées dans une proportion d'au moins 80 %.

Intervention	Réponse
(Peter McQueen) Est-ce que l'entrée Greene demeure ouverte ?	(Martin Giroux, MTQ) Dans le cadre de ces travaux-là, il n'y a pas de fermeture prévue de l'entrée Greene.
(Peter McQueen) Et dans le cadre de n'importe quels travaux ?	(Martin Giroux, MTQ) Dans le cadre des travaux du projet Turcot, éventuellement, il y a une fermeture prévue de l'entrée Greene.
(Peter McQueen) Plus dans cinq ans ou ?	(Martin Giroux, MTQ) Pour cela, on va vous revenir. Cela va être fait en fonction des travaux du fournisseur C-C, KPH Turcot. Quand KPH Turcot connaîtra son échéancier, on va être en mesure de

	vous présenter les différentes fermetures qui vont avoir lieu pour leurs travaux.
(Citoyenne) Est-ce qu'ils vont fermer Greene avant d'ouvrir Pullman ?	(Martin Giroux, MTQ) Je n'ai pas cette information-là, mais dès que KPH Turcot sera en mesure de la diffuser, on pourra vous donner des détails.

E. Travaux dans la cour Turcot

Il y a différents travaux qui ont repris dans la cour Turcot depuis le mois de mars dernier. Le fournisseur KPH Turcot sera assez actif dans la cour éventuellement. Vous pouvez voir à l'écran les travaux sur les structures du futur boulevard Pullman qui ont repris à la mi-mars.

Intervention	Réponse
(Peter McQueen) Est-ce qu'il y a un plan pour ouvrir Pullman bientôt ? Dans une année ?	(Martin Giroux, MTQ) On ne peut pas construire le boulevard Pullman au complet parce qu'il faut que l'autoroute et les voies ferroviaires soient déplacées au préalable. Il y a énormément de travaux à faire avant de déplacer ces ouvrages-là et sans ces déplacements, on ne peut pas finaliser Pullman. Pour l'instant, à court terme, il n'y a pas d'ouverture prévue du boulevard Pullman. Je comprends que cela aurait été intéressant. Or, vous comprendrez que déplacer un corridor ferroviaire principal nécessite beaucoup de travail au préalable.

F. Travaux de maintien prévus en 2015

On a fermé deux bretelles de l'échangeur les 6 et 7 avril, dont celle de l'autoroute 20, venant de Toronto, vers Décarie nord. Le détour se fait par l'autoroute 720 en direction est et la sortie Guy. Ensuite, l'autre bretelle qui est fermée, c'est l'autoroute 720 ouest, venant du centre-ville, pour aller prendre le pont Champlain. Le détour pour cette fermeture est par le boulevard Angrignon. Ces fermetures vont durer 13 semaines. Au début du mois de juillet, les travaux devraient être complétés.

Intervention	Réponse
(Dominique Sorel) Merci, M. Giroux, pour toute cette information. J'avais une question sur les débits en fin d'horaire matinal et en après-midi. Vous nous avez dit qu'il y avait un transfert d'environ 2 000 véhicules dans le quartier. J'aimerais savoir si la Ville de Montréal fait un suivi de ces véhicules-là afin de limiter les impacts dans le quartier.	(Marie-Sophie Couture, VdM) La Ville de Montréal travaille avec le Ministère dans le cadre du comité Mobilité. Parallèlement à cela, la Ville travaille naturellement avec l'arrondissement. On fait du monitoring sur le terrain. On a plusieurs équipes en place avec des capteurs. Vous comprendrez qu'il y a beaucoup de chantiers, que ce soit les chantiers du CUSM, le pavage dans certains secteurs. On s'assure de faire du monitoring et on recueille les commentaires sur le 311. Tout ce qui touche Turcot ou le secteur de Turcot nous est



	<p>directement envoyé. On analyse et on ajuste, d'où l'idée d'avoir un comité de bon voisinage afin de recueillir des commentaires. Si jamais il y a des intersections qui posent problème, on a un fond pour des mesures d'atténuation. Au lieu de se questionner si c'est à cause du MTQ ou du CUSM et de chercher un coupable, on intervient directement et de cette manière, on est capable d'appliquer rapidement des mesures.</p>
<p>(Dominique Sorel) Je vous remercie pour ces précisions. Je me demandais si vous pouviez nous indiquer à quels endroits étaient situés les capteurs. Quelle est la zone ? Quelle est la limite ?</p>	<p>(Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) On en a fait à plusieurs endroits dans le quartier. On s'est surtout concentré dans Notre-Dame-de-Grâce. Je n'ai pas les données avec moi, mais pour tous les endroits où l'on a décelé des problèmes de transit ou de vitesse, on a élaboré un programme de dos-d'âne. Si on s'aperçoit qu'il y a d'autres problématiques qui s'ajoutent cette année, on va pouvoir intervenir avec notamment le plan de mitigation de la Ville qu'on va vous présenter tout à l'heure. On a pris des relevés à l'automne dernier. Le temps froid nous a empêchés de remettre des plaques de comptage sur la chaussée. Ça devrait recommencer dans les prochaines semaines. Si jamais il y a des problèmes d'ici là, vous n'avez qu'à nous les signaler.</p>
<p>(Dominique Sorel) Est-ce que les données sont disponibles ?</p>	<p>(Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) Oui, il ne devrait pas avoir de problème.</p>
<p>(Marie-José Mastro Monaco) Ma question a deux points, un qui fait suite justement aux zones de vérification. Je pense qu'il va être important de garder en tête l'ouverture de l'école juste ici sur le chemin Upper-Lachine. Il y aura quand même plus de 300 élèves, entre 6 et 12 ans, qui vont fréquenter cet établissement-là. Ils vont sûrement aller au centre communautaire ou au parc de l'autre côté de la rue. Il y aura donc une grande population qui va se déplacer sur Upper-Lachine. Je crois qu'il va être important de mettre des capteurs pour surveiller la circulation. Il faudra également mettre plusieurs mesures de mitigation pour être capable d'assurer la sécurité des enfants aux abords de l'école. C'est mon premier point. Et le deuxième, je ne sais pas si c'est seulement moi, mais quand on prend Décarie et on tourne sur De Maisonneuve, on ne voit pas le passage pour les vélos. Est-ce qu'il est prévu de sécuriser cette intersection-là qui, je crois, va devenir vraiment à</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) On est en train d'étudier ce cas. On a des rencontres prévues à cet effet. Pour le prochain comité de bon voisinage, on pourra vous présenter des mesures un peu plus concrètes pour les vélos, les piétons, les automobiles et les autobus. Ce sont quand même des artères sur lesquelles il faut avoir un partage de chaussée. J'aurai tendance à vous présenter l'ensemble du projet à la prochaine rencontre, mais j'ai pris bonne note de la question de la visibilité de la piste cyclable à l'intersection.</p> <p>(Russel Copeman, arr. CdN-NDG) On a eu une rencontre hier avec l'Association des piétons et cyclistes de Notre-Dame-de-Grâce. On arrive bientôt à une toute nouvelle configuration sur tout le tronçon entre Clarendon et Décarie, incluant cette intersection. Il n'y aura plus de stationnements sur De Maisonneuve, ni du côté nord ni du côté sud. Il va y avoir une piste cyclable</p>

<p>risque une fois que cela va devenir la sortie de l'autoroute en direction du CUSM ? Les gens vont prendre De Maisonneuve pour aller vers l'ouest. On ne voit pas les vélos qui arrivent. Je crois sincèrement que c'est dangereux.</p>	<p>balisée sur les deux côtés, côté nord et côté sud, direction est et ouest. Nous travaillons avec M. Trottier entre autres pour un changement dans le phasage des feux de circulation à l'angle de Décarie et De Maisonneuve. Nous travaillons très fort avec M. McQueen, avec les utilisateurs, avec l'arrondissement et avec la Ville de Montréal afin de sécuriser cette intersection-là et le tronçon entre Claremont et Décarie.</p>
<p>(Marie-José Mastro Monaco), Mais c'est à l'ouest de Décarie que c'est vraiment dangereux.</p>	<p>(Russel Copeman, arr. CdN-NDG) À l'ouest de Décarie, on a une nouvelle piste cyclable sécurisée et balisée. À Prud'homme, il y a un feu de circulation. La situation s'est beaucoup améliorée. Il y aura un nouveau feu de circulation qui sera en marche à l'angle de Prud'homme et De Maisonneuve. Le fameux entrecroisement entre les cyclistes et automobilistes sera maintenant géré par un feu de circulation. Tout ce tronçon-là a beaucoup été amélioré.</p>
<p>(Jill Precesky) Merci, M. Copeman, pour la piste entre Décarie et Claremont. Moi, j'aimerais parler de Girouard et Upper-Lachine. C'est nous qui subissons le plus les impacts négatifs, dont la qualité de l'air, le bruit. Jusqu'à maintenant, même avec le CUSM, on n'a rien reçu comme mesures de mitigation. Il y a trois choses que je demande depuis huit ans qui sont assez simples et j'espère que la Ville et le MTQ vont travailler ensemble pour sécuriser les piétons. On a des écoles, on a des habitations pour personnes âgées, on a des cliniques médicales. Premièrement, ce serait de mettre une clôture sur le pont Upper-Lachine qui traverse Décarie. La clôture n'est pas assez grande. Ça, c'est faisable maintenant. Depuis au moins cinq ans, on demande cette intervention. Il faut de la peinture sur les rues pour clairement montrer l'espace pour les piétons, les cyclistes, les automobiles et les autobus. On sait qu'on doit partager la rue, mais personne ne sait où aller parce qu'il n'y a pas de peinture. Là, les travaux sont commencés, mais rien n'est sécurisé. La troisième chose, c'est le verdissage de notre quartier à cause de toute la pollution que vous amenez dans notre village. Depuis cinq ans, on attend des mesures de mitigation. J'aimerais qu'on travaille sur ces trois choses.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Le marquage s'en vient. Le problème que nous avons est au niveau de la température. Nous avons eu un hiver très long, avec des conditions extrêmement difficiles. Dans les prochains mois, on va être en mesure de procéder sur tout ce qui est réseau artériel et les traverses piétonnes.</p>
<p>(Jill Precesky) Est-ce que l'on peut être une priorité pour la Ville parce qu'on a subi des choses</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Dans le cadre du projet Turcot, pour les interventions qui sont</p>

tellement négatives ?	demandées, on a déjà un dossier prioritaire. Le problème que l'on a eu cette année, c'est vraiment une température exécrable, ce qui a fait que le marquage a été retardé partout. Cela va prendre encore quelques semaines, et même un petit peu plus. On ne peut pas réagir tout de suite. On va vous le montrer tout à l'heure, mais on a des zones prioritaires.
(Jill Precesky) Est-ce qu'il y a une intersection priorisée ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) On va vous montrer cela.
(Jill Precesky) Merci.	(Marie-Sophie Couture, VdM) Et pour ce qui est du verdissement, la Ville et le Réseau des grands parcs sont en train de regarder pour la mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Il y a une étude qui va se réaliser. L'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce a été rencontré à cet effet et il y aura une consultation publique qui va se faire au printemps. On travaille là-dessus et on va pouvoir vous présenter les grandes orientations de la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques et tout l'écoterritoire qui l'englobe.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> J'étais à la falaise Saint-Jacques l'autre jour et j'ai vu qu'il y avait des barrières orange au bas de la falaise. Pourquoi ? Est-ce qu'il y a des travaux prévus dans la falaise Saint-Jacques ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) Il y a des barrières pour la protection de la couleuvre brune. Il y a un aménagement qui est fait. Il y a également le chemin d'accès qui se rend jusqu'au centre de service du MTQ qui est le boulevard Pullman. Il y a une portion qui est une rue publique et une autre qui est une rue privée qui appartient au MTQ.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Vous dites qu'ils vont construire une route au milieu de la falaise ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) <i>Traduit de l'anglais</i> Non, ce n'est pas au milieu de la falaise.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Rien ne sera construit ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) <i>Traduit de l'anglais</i> Non, rien n'est prévu.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Est-ce que l'on prévoit construire quelque chose éventuellement ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) <i>Traduit de l'anglais</i> Vous aurez une présentation sur l'écoterritoire du Réseau des grands parcs. Je ne peux pas vous dire ce qui est prévu maintenant, mais cela sera présenté à la population.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> La falaise Saint-Jacques appartient à quel arrondissement ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) <i>Traduit de l'anglais</i> Une partie est au Sud-Ouest et une autre à l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Le bas de la falaise est au Sud-Ouest et le reste à Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Alors ce que j'ai vu, les barrières orange, elles sont à Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce ?	(Peter McQueen) <i>Traduit de l'anglais</i> Oui.  (Martin Giroux, MTQ) À titre d'information, pour la falaise Saint-Jacques, le Ministère a prévu une bande verte de 30 mètres de large en moyenne

	additionnelle à la falaise qui fera éventuellement l'objet d'aménagement.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> C'est ce que je me disais. Il devait y avoir une bande de 30 mètres et rien ne devait être construit. Ai-je raison ?	(Martin Giroux, MTQ) Oui.
(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Merci, c'était ma préoccupation.	
(Malaka Ackaoui) Je vais être brève. Je continue sur la question du verdissement. En plus de falaise, il y a tous les abords de l'autoroute Décarie qui mériteraient d'être regardés. Il y a des sections où on a arrêté de couper le gazon. Je pense qu'on devrait naturaliser ces espaces-là au lieu de couper le gazon. Ça va coûter moins cher en plus. On devrait faire quelque chose. C'est vraiment important. Moi, j'ai noté une grande augmentation du bruit dans le quartier. Ça ne fait qu'augmenter et je crois que ce serait important de faire quelque chose. Pas juste de la mitigation, mais aussi en prévision de la fin des travaux.	
(Citoyenne) Dans un premier temps, j'aimerais vous féliciter parce que je trouve qu'il y a beaucoup de points abordés lors des comités de bon voisinage du CUSM qui se sont réalisés. Il y a un feu de circulation pour piéton au coin de Marlowe et De Maisonneuve qui a été mis en application et c'est apprécié. Les policiers font de l'excellent travail. L'autre jour, je suis rentré un peu plus tôt et il y a un policier qui, de façon très agréable, a dit à un jeune cycliste de se tasser un peu à cause du trafic. J'ai trouvé que la présence des policiers sur Girouard et Décarie accéléreraient beaucoup les choses. Je voulais vous en féliciter. C'est un peu notre job de vous dire ce qui ne va pas, mais il y a certaines choses qui vont bien ces temps-ci. Les gens de la STM ne sont pas là aujourd'hui, mais l'ouverture de la sortie au métro Vendôme, en plus de dégager le secteur, permet d'apprécier la muraille de Marcelle Ferron. C'est de toute beauté. Une main d'applaudissement pour les gens qui ont pensé à cela. Moi, ma question, c'était un peu plus à l'arrondissement. Au niveau des bollards et du marquage des rues, est-ce que ça s'en vient ? Quand on dit qu'il y a plus de bruit, moi je suis d'accord. J'habite sur Vendôme. C'est un peu une autoroute directe vers la station de métro. Sur la rue Marlowe en montant, de Sherbrooke vers Côte-Saint-Antoine,	Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) Comme le disait Mme Couture, on a un peu de retard au niveau du marquage cette année. C'est sûr que les gens en atelier commencent par le marquage des pistes cyclables et des traverses piétonnes en priorité. C'est ce qui est visé. On est en communication avec l'atelier également au niveau des bollards, particulièrement pour la piste cyclable sur De Maisonneuve. On essaie de mettre cela en branle assez rapidement en début de saison. Il y a un travail qui se fait de coordination en collaboration avec la Ville pour avoir des résultats rapidement.

<p>on devrait continuer les lignes blanches pour forcer les gens à rester au centre de la voie. Je vous encourage à continuer ces mesures-là pour ralentir un peu le trafic. Ça améliore la qualité de vie de tout le monde.</p>	
<p>(Dominique Sorel) Moi, je me préoccupe habituellement de la sécurité des piétons. Je me préoccupe aussi de la mobilité des personnes dans le quartier. On a parlé tantôt du comité Mobilité de la Ville de Montréal. Je voulais savoir, si dans le cadre des travaux de ce comité-là, il était prévu de mettre en place ce qu'il faut pour favoriser un transfert modal et permettre aux gens qui voudraient prendre le transport en commun de le faire de façon confortable. Je voulais savoir également s'il y avait moyen de prévoir des voies de contournement alternatives pour les automobilistes qui n'ont pas le choix de prendre la voiture pour aller au centre-ville. On a parlé tantôt de la rue Pullman. Est-ce qu'elle pourrait quand même servir dans son état actuel, avec certains aménagements ? Est-ce que c'est quelque chose qui peut être étudié par votre comité Mobilité ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Pour le transport en commun, nous avons eu beaucoup de rencontres avec la Ville, les arrondissements et la STM pour voir les différentes mesures qui peuvent être mises en place en vue de la réalisation des travaux. On les a déjà présentées d'ailleurs. Il y a eu la voie réservée sur Sherbrooke qui a été mise en place précisément pour faciliter le transport en commun durant les travaux. Il y a aussi l'amélioration des performances sur les lignes 90 et 420. Cela a été mis en place depuis 2014. Il y a la voie réservée temporaire sur Upper-Lachine entre Girouard et Décarie qui favorise le déplacement d'est en ouest. C'est sûr qu'il y a des limites à ce qui est réalisable. Il faut faire un certain équilibre entre le transport en commun et les automobiles. On pourrait améliorer la fluidité pour les automobiles sur Décarie, mais cela se ferait au détriment du transport en commun. On a essayé d'apporter un équilibre. Il faut permettre au transport en commun de sortir les gens du secteur NDG et en même temps, il faut garder les voies de circulation. C'est le compromis que nous avons fait et qui explique les aménagements actuels. On les observe. Si, en cours de route, on doit faire des modifications, on va les faire. On a d'ailleurs une rencontre ce jeudi pour faire le point. Sachez qu'il y a beaucoup d'efforts faits en ce sens. Par rapport à votre autre question qui portait sur Pullman, vous allez voir, dans la cour Turcot, les travaux vont s'intensifier d'une façon extraordinaire dans les prochaines semaines. C'est même déjà commencé. La cour, c'est un grand chantier. La rue Pullman existante, qui se faufile à travers le projet, va se déplacer fréquemment en fonction des besoins du chantier. Il y a des</p>

	<p>véhicules hors route qui circulent pour apporter les matériaux nécessaires. Il y a des millions de mètres cubes à déplacer dans la cour. Ce n'est donc pas possible de faire un lien via Pullman. On l'a regardé sérieusement, mais ce n'est pas possible. La première étape, c'est le déplacement des voies ferroviaires vers la falaise. On est vraiment en mode travaux dans ce secteur-là. On ne peut pas maintenir Pullman de manière sécuritaire. On n'a pas trouvé le moyen d'y arriver en fonction des travaux. Il aurait fallu passer sous l'échangeur, mais en ce moment, on a des travaux d'excavation d'envergure. Ce n'est donc pas possible.</p>
<p>(Peter McQueen) C'est juste pour amener une précision par rapport à ce que mon maire a dit. Et je remercie mon maire pour son travail dans le dossier, ainsi que M. Trottier. C'est en fait pour que tout le monde soit au courant, et spécialement vous, Mme Couture et M. Deshaies à la Ville centre. Concernant l'intersection Décarie et De Maisonneuve, vous savez que l'Association des piétons et des cyclistes de Notre-Dame-de-Grâce demandent un cycle de 20 secondes. Les automobiles et autobus devraient arrêter pendant 20 secondes afin de laisser les piétons et les cyclistes passer. Je ne pense pas que c'est quelque chose de rare à Montréal, à Westmount ou à NDG. C'est commun. Toutes les intersections à Westmount ont cela. Toutes les intersections sur Girouard ont cela. Si l'intersection est plus dangereuse, si l'intersection est près de notre nouvel hôpital, je crois que cette intersection est un très bon candidat pour avoir un tel cycle de 20 secondes. Ça réglerait vraiment le problème des cyclistes dans l'intersection, du moins, la partie la plus difficile. Merci. Une question pour Transports Québec. Vous dites que vous vous préparez à déménager la voie ferrée. Qu'est-ce que ça veut dire pour l'ouest de NDG ? Est-ce qu'il y a un plan pour démolir le chemin de Sainte-Anne-de-Bellevue ou le pont du CN qui passe au-dessus ? Est-ce qu'il y a un échancier précis ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ). Ce sera la même réponse que pour l'entrée Greene. Actuellement, le fournisseur est en train de regarder sa planification pour ses travaux. Dès que l'on aura de l'information sur le phasage et sur les modes de réalisation, cela va vous être présenté.</p>
<p>(Peter McQueen) Mais pas ce soir ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Non, pas ce soir.</p>
<p>(Peter McQueen) Le plus tôt possible s'il vous plaît.</p>	

## Présentation du consortium sélectionné (KPH Turcot)

### Présentation par M. David Maréchal (KPH Turcot)

Bonsoir. Voici un petit aperçu de la présentation. On va d'abord vous présenter qui est KPH Turcot. C'est un consortium de plusieurs compagnies. On va parler également des travaux prévus en 2015. Pour l'instant, on est en planification, alors je n'ai pas beaucoup d'information précise à vous donner. Je vais vous parler de ce qui va se passer dans les prochaines semaines principalement. Au prochain comité, j'aurai plus d'information. Il y a des choses qui doivent être validées avant de pouvoir vous les présenter. On a eu le contrat le 18 décembre. On travaille là-dessus depuis début janvier. Il y a beaucoup de travail de planification pour que tout soit bien fait. Il y a des informations que vous n'aurez pas ce soir. Je m'en excuse. Je me concentrerai sur ce qui arrivera au cours des prochaines semaines, jusqu'au prochain comité.

#### A. Qui est KPH Turcot

KPH Turcot est constitué de trois partenaires principaux qui sont Construction Kiewit, Parsons Canada et Holcim Canada, et également d'un sous-traitant principal qui est WSP. Construction Kiewit est au Canada depuis 1940. Ils ont principalement commencé leurs travaux au Québec en 1960 à la Baie-James. Ils sont beaucoup impliqués dans tous les travaux liés à la Baie-James. Ils ont fait beaucoup de travaux au Québec dans les dernières années dont le principal projet est l'autoroute 25 qui a été construite par Construction Kiewit, en partenariat avec Parsons Canada. Je vais vous parler de l'autoroute 25 un peu plus tard. Parsons Canada est une compagnie d'ingénierie qui est un peu partout au Canada, et même en Amérique du Nord. C'est un partenaire qui est très présent avec Construction Kiewit. Ils ont aussi construit l'autoroute 25 en partenariat avec Kiewit. Kiewit et Parsons ont fait beaucoup de projets d'envergure ensemble en Amérique du Nord. On a l'habitude de travailler ensemble. L'entreprise Holcim Canada est constituée de trois divisions au Québec : Demix Agrégats, Demix Béton et Demix Construction. C'est une compagnie qui est bien implantée dans la région de Montréal pour la fourniture d'agrégats de béton et pour leur service de construction. Ils ont aussi une usine de ciment à Joliette. Enfin, WSP va faire principalement la conception des routes. C'est une entreprise québécoise qui est bien connue. Elle a fait beaucoup de projets avec le ministère des Transports. Toute la conception va être faite depuis leur bureau de Montréal. Il y a un certain nombre de personnes basées au bureau de Montréal et de Laval qui travaillent là-dessus depuis plusieurs mois.

Pour donner un aperçu de projets d'envergure réalisés par Kiewit et Parsons, je vais vous parler de deux projets qui ont été réalisés. Il y a le parachèvement de l'autoroute 25, entre 2007 et 2010. C'était un contrat en partenariat public-privé, mais de même type que celui de Turcot, soit de conception-construction, avec la construction qui commence en même temps que la conception. L'autoroute 25 a été une réussite. On a fini le projet quatre mois en avance sur l'échéancier, en respectant le budget. C'était un projet qui s'est fait également en partenariat avec la Ville de Montréal et le ministère des Transports. On avait sensiblement les mêmes intervenants que ceux du projet Turcot. On a une expérience à ce niveau-là, autant pour ce qui est de travailler avec la Ville de Montréal et les arrondissements, autant avec le ministère des Transports. Une bonne partie des gens qui travaillaient sur l'autoroute 25 sont encore dans la compagnie et travaillent actuellement sur le projet Turcot.

Le deuxième projet est à Vancouver. Il s'appelle l'autoroute Port Mann et le pont Port Mann. Il fallait élargir une autoroute sur une distance d'environ 35 à 40 kilomètres. Sur le plan de la complexité de projet, celui-ci était dans un contexte très urbanisé. Il y avait beaucoup de gestion de circulation. Cet élément va se retrouver dans le projet Turcot. Il y a des gens qui ont travaillé sur ce projet-là qui

viennent nous aider dans la planification et dans la construction, plus précisément dans la gestion du trafic. En plus, c'est un pont très impressionnant. C'est un projet très complexe qui a été fini dans les temps. On parle d'un projet de plus de deux milliards qui a également respecté le budget. On est en train de finaliser le projet en ce moment. Cela a été le projet que l'on a fait les quatre dernières années à Vancouver.

Alors, cela vous donne un peu le type de projets que l'on a réalisés dernièrement. Ce sont des projets d'envergure, un peu semblable au projet Turcot. On a l'expérience de planifier ce genre de projet en milieu urbanisé.

### ***Période de discussion***

<b>Aucune intervention.</b>
-----------------------------

### **B. Aperçu général 2015**

Pour les travaux dans la cour Turcot, les travaux ont débuté début mars. Les premiers travaux que l'on fait et que l'on voit en ce moment sont des travaux de surcharge. Une problématique de la cour Turcot est qu'elle était anciennement un lac. Ce lac a été remblayé au cours des années, il y a une centaine d'années. Au fond, entre 6 et 10 mètres de profond, on a des sols compressibles. Ces sols sont impropres pour mettre une autoroute ou une voie ferrée. Il y a deux solutions pour gérer ce problème-là. On doit excaver les sols compressibles, ce qui va être fait pour l'autoroute. C'est pour cela qu'il va y avoir de gros travaux d'excavation dans la cour Turcot. Il faut aller chercher ces sols et enlever les remblais au-dessus. Ainsi, on pourra construire l'autoroute sur des sols capables de supporter l'autoroute. Au niveau des voies du CN, on a pris une autre approche qui s'appelle la surcharge. On a mis des matériaux en surcharge sur l'emplacement futur des voies du CN pour compresser ces matériaux et être capable d'ici 14 à 16 mois de construire les voies du CN.

C'est ce que l'on fait depuis mars. Les piles de matériaux qui étaient dans la cour sont en train d'être déplacées près des futures voies du CN, ce qui nous permet de dégager la cour pour pouvoir faire l'excavation dans les prochaines semaines, en plus de créer une surcharge pour les voies du CN. Dans les prochaines semaines, on parle de mi-mai à début juin, les travaux d'excavation vont commencer dans la cour. Ce sont principalement les travaux prévus dans les deux trois prochains mois, en plus de l'installation d'un bureau de chantier au milieu de la cour. Ce chantier va être situé plus au sud et non près de la falaise, plus précisément près des voies ferroviaires et de l'autoroute existante, à peu près au milieu de la cour. Tout le bureau de chantier va être là, pour les 150 à 200 personnes qui travaillent en ce moment et pour toute la durée du travail. Ça va être le bureau principal.

On parle donc de travaux qui sont réalisés dans la cour, donc on ne parle pas de travaux sur les autoroutes existantes. Quelques fermetures de voies seront réalisées. Dans les prochains mois, davantage vers l'automne, il va y avoir certains impacts sur la circulation. C'est ce qu'on est en train de finaliser. On doit faire valider nos plans par la Ville de Montréal et le ministère des Transports, afin de s'assurer qu'ils répondent aux critères que nous avons dans le contrat, critères qui sont assez stricts. Également, on doit s'assurer qu'il y a une coordination avec la Ville et le Ministère afin que nos impacts soient atténués. À chaque fois qu'il y a un impact sur la circulation, on doit mettre des mesures d'atténuation en place qui doivent être approuvées. D'ici le prochain comité, il n'y aura toutefois pas d'impact puisque nos travaux se font au milieu de la cour.



Maintenant, je vais vous parler de la gestion des nuisances, dont le bruit et la poussière. Les critères viennent de plusieurs sources. Il y a un décret environnemental qui s'applique sur l'ensemble du projet. Il nous impose des limitations. Ce décret nous impose également d'aller chercher des certificats d'autorisation au ministère de l'Environnement, dans lequel on décrit toutes les mesures d'atténuation et dans lequel on décrit comment on va répondre aux conditions du décret en terme de qualité de l'air, de qualité sonore, etc. On a plusieurs choses, en plus du contrat qui nous donne des critères stricts, à respecter. On a une surveillance interne à faire également. Le Ministère va aussi nous inspecter. Tous les travaux nécessitent des permis, autant du ministère de l'Environnement que de la Ville de Montréal pour la qualité de l'eau et pour la qualité de l'air. La Ville de Montréal nous suit également là-dessus, autant pendant la construction que pendant la démolition. Il y a plusieurs types de contaminants qui doivent être suivis selon la construction ou la démolition. On travaille en coordination avec le MTQ.

Tous les plans sont en cours de finalisation. Il y a plus de choses qui vont venir au fur et à mesure des comités de bon voisinage. Vous aurez plus détails. C'est dans nos obligations de vous présenter cela. Pour l'instant, le but était de présenter un portrait global de la compagnie et des travaux des prochaines semaines.

Intervention	Réponse
(Citoyenne) J'aimerais savoir, lorsque vous parlez d'excavation, c'est combien de camions par jour ? Où iront-ils ?	(David Maréchal, KPH Turcot) L'excavation, pour l'instant, est limitée dans la cour. On va essayer de réutiliser les matériaux au maximum. C'est certain que l'on a de la contamination dans la cour. Les matériaux contaminés ne peuvent pas être réutilisés. Je ne peux pas vous dire combien de camions maintenant. On va vous revenir avec un compte. On va passer par les autoroutes, les sites étant relativement éloignés. Je vais vous revenir avec un peu plus de précision. Je ne peux pas vous le dire maintenant. Dès juin, on va avoir des camions qui sortent, mais on essaie de réutiliser et de garder les sols dans la cour, et même pour les remblais que l'on va faire. On va essayer de rester au maximum dans les limites de la cour.
(Citoyenne) Les contaminants, c'est à cause de la voie ferrée ? Ce n'est pas volatil ? On est bon maintenant, avec le CUSM, on a vécu cela pendant presque un an.	(David Maréchal, KPH Turcot) Premièrement, une grande partie de la contamination est assez ancienne. On n'a aucun signe qu'il y a de la contamination volatile. Il y a des tests de qualité de l'air qui ont été faits dans les années passées par le Ministère. En plus de cela, le Ministère est en train d'installer quatre stations de qualité de l'air à quatre emplacements autour du chantier qui vont permettre de mesurer toute situation problématique liée à la qualité de l'air. La contamination n'est pas récente. Le côté volatil n'est pas vraiment un problème.
(Dominique Sorel) Encore une fois, merci pour ces informations. Je me demandais s'il était possible de savoir les emplacements où les mesures seront	(David Maréchal, KPH Turcot) Il y a une partie de la surveillance qui est faite par le Ministère. Je vais leur laisser la parole.

<p>prises pour faire le suivi environnemental, autant pour la poussière que pour le bruit. Est-ce que ce sont à des points fixes où il y a des unités mobiles ? Est-ce que l'on peut avoir les normes des critères ? Est-ce qu'elles sont disponibles ?</p>	<p>(Martin Dorais, équipe qualité du milieu) La meilleure réponse à donner, c'est de passer par le site du projet Turcot. Sur le site, vous avez accès à la carte interactive qui identifie où sont les stations et quels sont les niveaux de bruit recueillis par ces stations-là. Cela vous est donné en direct. Si vous allez sur le site du projet Turcot, vous allez trouver toute l'information. Pour l'instant, il n'y a pas de stations actives parce que les stations doivent être retirées pendant la période hivernale. Au fur et à mesure que les travaux reprennent, on va commencer à installer les stations. Je ne sais pas si le passé est garant de l'avenir, mais on a déjà eu jusqu'à six ou sept stations à la fois sur les chantiers au cours des dernières années. Vous pourrez suivre tout cela sur le site du projet Turcot.</p> <p>(David Maréchal, KPH Turcot) En plus, en tant que consortium, on va faire des mesures plus mobiles. On va faire des mesures de bruit et de qualité de l'air basées sur l'emplacement des travaux. Parce que les travaux bougent, on a des prises de mesure mobiles qui vont être faites en fonction des risques. Les normes, pour le bruit, sont dans le contrat qui est sur le site du projet Turcot. Je vous dirais que c'est 75 dBA de jour, de 6 h à 19 h. Je vous dis cela de mémoire, mais on va en parler. Pour les normes liées à la qualité d'air, on va avoir cela sur nos permis principalement. On suit les guides du ministère de l'Environnement pour la qualité de l'air.</p> <p>(Marie-Sophie-Couture) Pour la qualité de l'air, ce sont des gens de la Ville de Montréal qui vont assurer un suivi des stations mises en place par le Ministère. C'est un règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Contrairement à ce qui s'est fait dans le passé où chaque entrepreneur allait chercher son permis de qualité de l'air dépendant de qui avait le contrat dans le cadre du projet Turcot, il y aurait un seul permis de la qualité de l'air.</p>
<p>(Patricia Dumais) Avec la proximité des travaux dans la cour Turcot de la falaise Saint-Jacques, est-ce qu'il y a des mesures en place pour protéger l'écologie, la faune et la flore ?</p>	<p>(David Maréchal, KPH Turcot) Au bas de la falaise, on a une bande de 30 mètres à protéger en plus de la couleuvre brune qui est dans la falaise. On va commencer la semaine prochaine l'installation</p>

	<p>d'une clôture tout le long de la falaise. Cette clôture va rester en place de manière permanente pendant toute la durée du projet. C'est pour empêcher les couleuvres de venir sur le projet, et également pour clairement délimiter la limite de la zone des travaux qu'on ne peut pas dépasser. Ensuite, pendant deux ou trois semaines, on va capturer toutes les couleuvres brunes sur le site des travaux pour les resituer à l'intérieur de la falaise. À partir de ce moment-là, la falaise Saint-Jacques sera une zone qui ne sera pas touchée pendant toute la durée des travaux.</p>
<p>(Patricia Dumais) La clôture aura combien de pieds ?</p>	<p>(David Maréchal, KPH Turcot) La clôture sera de 1,5 mètre avec un géotextile pour empêcher les couleuvres de passer. Cela restera en place pendant cinq ans.</p> <p>(Martin Dorais, équipe qualité du milieu) Il faut savoir qu'au préalable, lorsque l'étude d'impact a été réalisée, il y a quatre espèces menacées ou vulnérables qui ont été identifiées dans le secteur. Il y a le faucon pèlerin, la tortue géographique, l'hirondelle à front blanc et la couleuvre brune. Il y a des conditions qui ont été imposées dans le contrat à KPH. Avant les travaux, KPH doit faire un inventaire de ces espèces sur le site des travaux et confirmer leur présence. Si jamais ces espèces sont présentes, il y a des périodes de restriction pendant lesquelles ils ne peuvent pas travailler pour protéger la nidification de ces espèces-là.</p>

## La gestion du bruit

### Présentation par Mme Line Gamache (MTQ)

Bonsoir. Ma présentation comporte trois parties. Je vais d'abord vous parler brièvement des notions de base sur le bruit. Ensuite, je vais vous présenter le climat sonore existant et projeté du projet Turcot. Une troisième partie concerne la gestion du bruit pendant le chantier.

#### A. Quelques notions de base

Le bruit est identifié par deux choses. Il y a le niveau sonore, ou son intensité, et la fréquence du son. On parle de son grave ou de son aigu ou de basse ou haute fréquence. Le son est mesuré en décibel. C'est ce que l'on retrouve dans les études, on voit souvent dB, simplement pour décibel. Par contre, souvent dans les études, on utilise les dBA. Qu'est-ce que le A veut dire ? En fait, c'est un filtre ou une pondération qui est utilisé pour prendre en compte la sensibilité de notre oreille. On n'entend pas tous les bruits. Ce que l'on peut voir ici, c'est un enregistrement qui a été fait en bordure de l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île de Montréal. Ce sont les niveaux sonores qui ont été enregistrés pour toutes les

bandes de fréquence entre 20 et 20 000 hertz. Lorsque l'on applique la pondération A, les sons graves nous échappent en partie. On entend vraiment moins bien. C'est pour cela que pour nous, mais également pour la plupart des organismes, la pondération A est plus représentative de ce que nous entendons. Il y a des animaux qui vont entendre les basses fréquences, et vont être avertis à l'avance dans le cas d'un tremblement de terre ou d'un tsunami.

On perçoit vraiment bien les fréquences entre 125 et 8 000 hertz. Plus on vieillit, plus on perd notre capacité à entendre les hautes fréquences. En fait, au-delà de vingt ans, on n'entend carrément pas toutes les fréquences au-delà de 2 250 hertz. Alors il est possible que votre ado entende un bruit et que vous ne l'entendiez pas. C'est tout à fait normal. Dépendamment aussi de la santé de votre oreille, il y a des gens qui vont avoir un champ auditif plus rétréci ou plus grand. Cela dépend de plusieurs facteurs.

On voit ici l'échelle de décibels que l'on utilise souvent qui va de 0 à 120 décibels. Généralement, pour favoriser le sommeil, on parle d'un niveau sonore entre 30 et 40 décibels, à l'intérieur évidemment. Lorsque l'on parle d'un environnement de bureau ou de la parole, c'est entre 50 et 60 décibels. Le bruit routier se situe souvent entre 60 et 75 décibels si on parle d'une autoroute qui est vraiment achalandée, comme Décarie, si on est en bordure de l'autoroute. Au-delà de 80 décibels, c'est vraiment du bruit industriel dans les environnements de travail très bruyants où les ouvriers doivent porter des protections auditives ou réduire leur temps de travail. Au-delà de 100 décibels, on parle de bruits qui sont dangereux. Il faut absolument avoir des protections, sinon on peut avoir des pertes auditives ou même, des acouphènes. Une variation de 3 dBA est une variation qui est à peine perceptible. Il faut entendre les sons un après l'autre pour être capable de noter une différence. Une variation de 5 décibels est une variation que l'on va entendre. Pour qu'on aille l'impression que le bruit a doublé, il faut une variation de 10 décibels. Lorsque l'on projette un écran antibruit, notre objectif est généralement de réduire de 10 décibels pour qu'il y ait une réduction vraiment très perceptible. Généralement, il y a plusieurs organismes qui reconnaissent qu'un niveau sonore extérieur de 50 décibels et moins est acceptable. C'est sûr qu'il y a des gens qui sont plus sensibles aux bruits et qui vont être dérangés par un niveau sonore de 50 décibels. Toutefois, normalement, à ce niveau-là, on n'a pas de plaintes qui vont être formulées.

Il faut retenir que les niveaux sonores ne s'additionnent pas de manière linéaire, parce que notre oreille ne fonctionne pas de cette façon-là. Si on a deux bruits de 50 décibels, cela ne fait pas 100 décibels, mais bien 53 décibels. C'est une arithmétique un peu étrange. Si on double les sources de bruit, ça ne veut pas dire que l'on va doubler le niveau sonore. On ne l'augmente que de 3 décibels, et cette variation est à peine perceptible. Par exemple, on a 100 000 véhicules sur l'autoroute. Si l'année d'après, on a 110 000 véhicules, malgré le fait que c'est quand même 10 000 véhicules de plus, l'augmentation ne sera pas très perceptible. Il faudrait vraiment avoir une énorme augmentation pour que cela soit perceptible.

Dans les études du Ministère, vous voyez souvent un indicateur qui est utilisé qui est le  $L_{eq,24h}$ . « L » est tout simplement pour niveau, level en anglais. Donc, c'est le niveau équivalent pour 24 heures. Ce n'est pas vraiment une moyenne de bruit sur 24 heures. C'est plutôt le niveau sonore qui correspond à l'ensemble des variations des niveaux sonores observées pendant 24 heures. Pourquoi utilise-t-on cela ? C'est lorsque l'on veut comparer des scénarios et des situations. Pour un endroit en particulier, on prend l'enregistrement sur 24 heures et il y a trop de variations pour qu'on puisse comparer une situation à une autre. Lorsque l'on utilise des modèles de calcul, il nous faut un indicateur qui nous permet d'évaluer les scénarios. C'est pour cela qu'on l'utilise. Par exemple, on a fait un enregistrement sur une station permanente qui a été installée pendant plusieurs semaines. La station est située sur un lampadaire, à Westmount, devant le 39, rue Prospect. Elle avait été installée en octobre 2007. Ici, on

entend l'autoroute Ville-Marie. C'est également près de la voie ferrée, où il y a trois circuits de trains de banlieue qui passent. On peut voir ici les niveaux sonores qui ont été enregistrés chaque minute. On peut voir le matin, entre 7 h et midi, il y a des pointes importantes qui vont parfois jusqu'à 80 décibels, et la même chose en fin de journée, à partir de 16 h. Cela correspond au passage des trains. La prochaine courbe, ça montre les niveaux sonores enregistrés pendant une heure. C'est un peu une moyenne, on peut appeler cela ainsi. Le graphique commence à minuit. Le niveau sonore le plus bas est entre 2 h et 3 h le matin. Ensuite, on remonte à l'heure de pointe le matin. On réduit dans l'après-midi pour reprendre à l'heure de pointe le soir. C'est vraiment en fonction des débits de l'autoroute Ville-Marie. Pour le  $L_{eq,24h}$ , il est de 72 pour la journée. Comme je vous l'ai dit, on s'en sert pour évaluer les scénarios. Évidemment, on ne peut pas dire que la nuit, c'est ce que les gens ressentent. Le niveau ressenti est effectivement beaucoup plus bas que cela.

### ***Période de discussion***

**Aucune intervention.**

#### **B. Climat sonore projeté et existant**

Ce que l'on a fait pour évaluer l'impact du projet Turcot, c'est de procéder par modélisation à l'aide de logiciels qui nous permettent d'évaluer les niveaux sonores qui vont être produits par les débits routiers. Dans ce logiciel, on entre la localisation des habitations et des routes, l'élévation relative et les débits que l'on a sur l'autoroute. Si on en a pour les voies locales, on va les utiliser. Or, on en a assez peu fréquemment. Dans le secteur Westmount, ici, on est vraiment entre Atwater, et on s'en va vers le début qui est Blenheim. Plus c'est foncé, plus le niveau sonore est élevé. Ce que ça montre, c'est qu'en bordure de l'autoroute, on a des niveaux sonores entre 70 et 74 dB et ces niveaux n'incluent pas le bruit ferroviaire. Il faut l'ajouter évidemment. On se concentre sur le bruit de l'autoroute. Pour les premières habitations du côté de Westmount, c'est vraiment très bruyant. C'est un fait. Maintenant, on va vous montrer l'effet du projet Turcot. Ce que l'on peut voir, c'est qu'il y a une bonne réduction du niveau sonore jusqu'à l'avenue Hallowell environ. On évalue cette réduction entre 10 et 15 dB. C'est pour l'autoroute, le train n'étant pas affecté par le projet Turcot évidemment. Ensuite, à partir de Hallowell jusqu'à Atwater, on reprend à peu près les mêmes niveaux sonores. Il y a des petites réductions de moins de 5 décibels dans ce secteur-là. Pourquoi il n'y en a pas autant ? En fait, la couleur grise sur la ligne qui montre l'autoroute 720 définit la partie de l'autoroute incluse dans le projet Turcot. Donc, passé Greene jusqu'à Atwater, il n'y a pas vraiment de modifications à la route existante.

Sur la prochaine diapo, on peut voir en haut l'autoroute Ville-Marie à la hauteur de l'avenue Hillside, direction est et direction ouest. Ensuite en bas, on peut voir l'autoroute à la hauteur de Greene. On peut voir où les deux chaussées de l'autoroute sont situées par rapport aux terrains du côté de Westmount. Ensuite, on va superposer le projet Turcot. On peut voir en haut que la direction ouest est légèrement rabaissée. Il y a également un muret qui va venir en partie protéger les résidences du bruit. La direction est est vraiment plus basse. On peut voir en arrière le niveau de l'autoroute actuelle en plus pâle. Au niveau de Greene, il n'y a pas de modifications, ce qui explique pourquoi à l'est de Greene, il y a très peu de modifications par rapport au niveau sonore actuel. À l'ouest de Hallowell, il y a vraiment une bonne réduction avec le projet qui sera réalisé.

Pour le secteur Notre-Dame-de-Grâce, il faut dire que lorsqu'on a fait nos évaluations en 2005, le CUSM n'existait pas. On n'a pas pris en compte l'effet d'atténuation procuré par les bâtiments du centre hospitalier. Ce faisant, c'est plus ou moins exact de ce côté-là. Toutefois, de l'autre côté, il n'y a pas eu

vraiment de nouvelles habitations. C'est alors assez représentatif. Ce que l'on voit, c'est qu'en bordure de l'autoroute Décarie, entre Upper-Lachine et Saint-Jacques, et même assez proche de Saint-Jacques, les niveaux sonores sont aux alentours de 70 dBA. Le point blanc qui apparaît sur la rue Saint-Jacques, c'est un relevé sonore qui a été fait en 2007, et si je me souviens bien, c'était d'environ 63 décibels. Avec le projet Turcot, on voit qu'il n'y a pas beaucoup de variations dans le secteur Notre-Dame-de-Grâce. C'est sûr que les voies vont être un peu remaniées. Il y a de petites variations à l'intérieur de 5 décibels dans tout le secteur, que ce soit du côté de la falaise ou de la rue Addington. Le projet fera donc peu varier les niveaux sonores.

### ***Période de discussion***

<b>Aucune intervention.</b>
-----------------------------

#### C. La gestion du bruit pendant le chantier

Maintenant, pour ce qui est de la phase de construction, je vous dirais que depuis le début des années 2000, le MTQ met en œuvre des mesures pour réduire le bruit dans les phases de construction. Les moyens utilisés sont dans les documents contractuels qui s'adressent aux entrepreneurs. On spécifie des exigences qui sont, par exemple, des niveaux sonores qui ne doivent pas être dépassés le jour, le soir et la nuit. Ces niveaux sont basés sur les niveaux ambiants existants dans le secteur où se produisent les travaux. Lorsque l'on fixe les exigences à l'entrepreneur, on considère évidemment la durée du chantier. On considère aussi l'horaire de travail, à savoir s'il y a des travaux que l'on peut faire le jour au lieu de la nuit. Il y a tout cela qu'il faut évaluer. Il y a aussi la proximité des habitations, des écoles, des centres hospitaliers et des parcs que l'on considère lorsque l'on fixe les exigences à l'entrepreneur. Les niveaux sonores autorisés sont les mêmes, peu importe le chantier. Ce sont des niveaux qui sont généralement mesurés à 5 mètres du bâtiment protégé. On peut se mettre plus près si le chantier nous le permet. Le jour, entre 7 h et 19 h, le niveau autorisé est de 75 dBA ou le bruit ambiant sans travaux plus 5 dBA si le bruit ambiant est déjà au-dessus de 75 dBA, ce qui est très rare. On peut alors permettre un niveau sonore qui est plus élevé que 75 dBA. Le 75 en question n'est pas un niveau moyen. Il est mesuré pendant trente minutes et il correspond au bruit de pointes, ce que l'on appelle le L10. C'est le niveau sonore atteint ou dépassé pendant 10 % du temps de mesure. Dans les faits, cela correspond au bruit de pointes mesuré dans la période de trente minutes. C'est plus restrictif que de demander un niveau sonore moyen pendant une période de trente minutes. Le soir et la nuit, le critère est le même. On utilise le bruit ambiant sans les travaux, et on permet 5 dBA supplémentaires. Si dans le secteur, on a un niveau sonore de 60 dBA, on va permettre 65 dBA lors des travaux. Il faut quand même donner une certaine latitude à l'entrepreneur. Le niveau qui est permis est la combinaison du bruit de chantier et du bruit ambiant. Ce n'est pas juste le chantier qui peut atteindre ce niveau sonore. On prend le total des deux, et l'entrepreneur ne doit pas dépasser ce niveau sonore.

Généralement, avant de débiter un chantier, on va faire des mesures de bruit ambiant pour bien établir les niveaux qui vont être autorisés. Ici, vous avez un exemple des niveaux qui ont été autorisés pour la rue Prospect en 2007. Considérant le bruit ambiant qui existait le jour, le soir et la nuit à cet endroit-là, on a autorisé 78 dBA le jour. Je sais que cela peut apparaître élevé, mais dans les faits, ça n'arrive jamais que le niveau sonore demeure au niveau maximum pendant douze heures. Il y a des périodes intensives et moins intensives. Il ne faut pas avoir peur de ce niveau-là. Le soir, on permettait 73 dBA, et la nuit, la limite était de 72 dBA. Pour ce qui est de Saint-Jacques, le chantier qui est en cours actuellement, le jour, nous avons mesuré des niveaux de 71 dBA le jour, de 69 dBA le soir et de 65 dBA la nuit. Les niveaux autorisés sont de 76 74 et 70 dBA à l'extérieur. Il faut mentionner que, généralement, une habitation,

avec des fenêtres en bon état, offre une réduction d'au moins 20 décibels. Il faut évidemment maintenir les fenêtres fermées. À l'intérieur, on ne subit pas le 76 dBA.

Intervention	Réponse
(Citoyenne) Oui, mais à l'été ?	(Line Gamache, MTQ) Oui, je comprends. On va parler des mesures d'atténuation.

Pour les chantiers d'importance, on demande aux entrepreneurs de produire un programme de gestion de bruit. On lui demande d'évaluer, à l'aide de logiciels, le bruit qui sera produit par son chantier selon les différentes étapes de ses travaux. On ne peut pas faire cela avant de donner le contrat parce qu'on ne sait pas quels sont les équipements qui vont être utilisés, s'il va en utiliser en même temps et comment il va organiser son chantier. Avant le début des travaux, on lui demande de faire ces calculs-là afin d'évaluer s'il y a des phases de travaux problématiques. Ici, on a un exemple. C'était un chantier réalisé en 2013. Il y avait une démolition. Ce que l'on voit, c'est une simulation de la démolition des piles sous l'autoroute 720 tout près du Home Dépôt. Plus les couleurs sont foncées, plus les niveaux sonores sont élevés. Cela nous a permis de voir la zone où des niveaux sonores autorisés pourraient être dépassés. On a demandé à l'entrepreneur de faire cette stimulation pour chacune des étapes de son chantier. On lui demande également de proposer des mesures d'atténuation. On veut également qu'il nous mentionne combien de temps les dépassements dureront, et s'ils sont envisagés le jour, le soir ou la nuit. Par moment, nous exigeons certaines mesures d'atténuation obligatoires. Une des mesures qui est souvent exigée, ce sont les alarmes de recul autoajustables.

Je sais que les alarmes de recul sont très énervantes, surtout lorsqu'il y a un concert d'alarmes. Je le comprends pour l'avoir vécu moi-même. Les alarmes normales que l'on trouve sur les équipements vont générer un niveau maximum qui est souvent entre 107 et 112 dB, tout dépendamment de la marque. C'est une tonalité, ce qui veut dire que c'est un son qui voyage loin. On peut l'entendre des fois à un kilomètre. C'est un son qui se perçoit très bien. On n'a pas le droit de faire enlever les alarmes sur les équipements puisqu'elles sont régies par le code de la CSST. On ne peut pas les enlever malheureusement. On ne peut pas les remplacer. Toutefois, on demande qu'elles soient autoajustables. Au lieu de générer toujours un maximum de bruit, il y a des modèles qui ajustent le son au bruit ambiant du chantier. Il y a un niveau plancher, évidemment, qui est entre 82 et 87 décibels, tout dépendant des équipements. Cela permet de réduire un petit peu le bruit généré par ces alarmes-là. Or, comme je vous l'ai dit, on ne peut pas les enlever.

Pour certains chantiers, on va exiger qu'il y ait des écrans temporaires, comme celui que l'on a mis sur Saint-Jacques. Ces écrans sont généralement faits de bois, de contre-plaqué avec de la laine. Il y en a d'autres sortes. On en a installé un sur Cazalais qui est en acier. C'est un prototype d'écran qu'on avait fait et que l'on a installé pour la durée du projet. Il y a aussi des toiles acoustiques que l'on peut utiliser. Ce sont des toiles très épaisses avec des matériaux absorbants qui permettent de réduire le bruit. Ces écrans font le même travail que les écrans de bois, mais ils sont parfois plus faciles à installer. On exige également qu'il y ait des silencieux sur les équipements, si les silencieux sont disponibles pour l'équipement en question.

On a ici quelques exemples de mesures d'atténuation que l'on a utilisées. Voici un écran que l'on a construit il y a plusieurs années sur l'autoroute Ville-Marie dans le secteur de l'avenue Greene. On avait presque clôturé le chantier. Ensuite, vous avez à gauche un écran fait de bois monté sur un scissor lift. Cela nous permet de suivre les équipements qui se déplacent ou des équipements qui sont en hauteur. À droite, c'est un écran, encore monté sur un scissor lift, mais qui est fait d'une toile acoustique. À gauche,

vous avez un écran temporaire qui a été installé sur la rue Saint-Rémi. À droite, c'est l'écran de la rue Saint-Jacques avant qu'il soit déplacé. Maintenant, il est plus près. Il est en bordure du trottoir. Vous avez également un exemple d'une toile acoustique accrochée sous une structure.

Comme on vous l'a expliqué tout à l'heure, pendant les travaux, le Ministère fait un suivi des niveaux sonores pour s'assurer qu'il n'y a pas de dépassement. Il y a évidemment des gens qui sont sur le terrain et qui font certains relevés. Il y a aussi des stations qui sont installées à des endroits stratégiques lorsque l'on fait un chantier. À droite, vous avez une photo du genre de station que l'on installe. C'est une petite boîte qui contient les équipements. On peut voir le panneau solaire qui est totalement à droite et qui alimente la station. On voit le microphone à gauche. Toutes les mesures prises sont accessibles en temps réel sur le site Web. On peut voir ce qui se passe. On peut également configurer des alarmes. Dès qu'il y a un dépassement, on en est averti. Toutes les stations qui ont été installées depuis quelques années dans les secteurs Ville-Marie et Turcot sont représentées par un point orange. Il y a d'autres stations sur l'île. La station en vert va être installée prochainement dans le secteur Addington et Saint-Jacques. Il y en a une autre qui va être installée en mai dans le secteur Cazalais. Il y en aura d'autres pendant l'été.

On vous a parlé de la console qui est disponible sur le site Web Turcot. Vous pouvez voir les données des années précédentes. Sur la présentation, vous pouvez voir l'image que vous avez lorsque vous allez consulter les données d'une station. Dans l'exemple, c'est la station De Roberval. Les stations vont être réinstallées bientôt. Lorsque les lignes sont en vert, c'est qu'il n'y a pas de dépassement des niveaux permis. En rouge, c'est un dépassement d'au moins 2 décibels et en jaune, c'est entre 1 et 2 décibels de plus que ce qui est permis. Il y a généralement une explication qui est fournie. C'est le petit « i » en noir au-dessus de la barre rouge. Si on pointe la souris dessus, on peut voir une explication et la durée du dépassement. Pour chaque station, on indique les seuils à respecter et il y a d'autres informations disponibles dans les autres onglets.

Maintenant, je vais laisser la parole à M. Dorais, qui va vous parler de l'équipe qualité du milieu.

#### D. Équipe qualité du milieu

##### **Présentation par M. Martin Dorais (équipe qualité du milieu du MTQ)**

Merci et re-bonsoir. Line vous a fait part de tout ce qui se fait en amont, de toutes les modélisations qui sont faites pour identifier les sites de conflit entre les chantiers et les quartiers résidentiels ou autres zones sensibles. Il y a des équipements fixes qui nous permettent de faire des suivis à distance. Or, rien ne vaut la flexibilité d'un humain qui est sur le terrain. C'est le rôle de l'équipe qualité du milieu. Elle amène cette flexibilité. On a le mandat de surveiller toutes les nuisances, surtout dans les travaux préparatoires. On aura également un rôle pendant le deuxième volet du projet, soit les travaux de KPH Turcot. Le bruit, les vibrations, la poussière, la propreté de la voie publique et l'éclairage sont ce qui nous intéresse. Il faut savoir qu'à l'occasion, il y a des travaux qui se font de soir ou de nuit. Il faut s'assurer que l'éclairage soit bien orienté pour ne pas provoquer un bronzage dans un appartement ou nuire aux usagers de la route, puisque cela peut être éblouissant.

Il y a une équipe de spécialistes en environnement qui font ce boulot. On a en temps direct toutes les mesures des stations fixes dont on vous a parlé. On a ce sonomètre portatif et je dois dire, à mon grand étonnement, que c'est Mme Gamache qui remporte la palme ce soir avec 75 décibels atteints. On a un véhicule qui nous est dédié avec un téléphone. Lorsqu'il y a des plaintes ou que vous appelez à la ligne Info Turcot, quelqu'un du bureau Turcot va vous répondre. Ces gens-là peuvent nous rejoindre afin que l'on puisse faire des vérifications sur le terrain. Il faut savoir que s'il y a des travaux la nuit ou la fin de



semaine, cette ligne téléphonique est transférée dans notre véhicule. Il y aura toujours quelqu'un qui va être en mesure de répondre lorsqu'il s'agit de travaux qui nous appartiennent. Bien sûr, on se promène dans les secteurs sensibles identifiés lors de l'étude d'impacts. On est là tous les jours, même pendant l'hiver, lors de travaux de démolition. On était sur le terrain pour s'assurer que les travaux se faisaient correctement, que des mesures d'atténuation du bruit ont été mises en œuvre. Comme je viens de le dire, lorsqu'il y a des travaux de fin de semaine ou de nuit, on est présent.

Lorsque l'on reçoit des alarmes, on va faire un diagnostic à savoir s'il s'agit bel et bien de nos travaux. Il est important pour nous, à chaque fois qu'il y a une alarme, de ne pas uniquement se fier à la machine. On va sur place pour s'assurer d'identifier qui est en cause et on communique ensuite l'information au surveillant de chantier s'il s'agit de l'un de nos chantiers. Ensuite, on travaille à modifier les pratiques qui ont causé l'alarme afin d'éliminer les nuisances.

Pour les chantiers du Ministère, si la faute est suffisamment importante, il y a des pénalités qui sont imposées à nos entrepreneurs. C'est un moyen d'action qui est à notre portée. Le fait de se rendre sur place à chaque alarme nous permet de bien documenter les événements et d'en informer notre équipe de communication. Cette dernière répond aux plaintes. On vient également ici aux rencontres de bon voisinage pour prendre le pouls et donner de l'information de première main, au besoin.

<b>Intervention</b>	<b>Réponse</b>
<p>(Dominique Sorel) Merci encore une fois pour la présentation. Je comprends qu'il y a beaucoup d'efforts qui ont été faits pour améliorer le paysage sonore autour du chantier. Moi, ce que j'ai constaté, je vous parle de l'expérience d'une résidente du quartier Notre-Dame-de-Grâce, c'est qu'aux abords de Décarie et de Côte-Saint-Luc, les niveaux sonores ont augmenté. Je pense que c'est en lien avec l'augmentation de circulation. J'aimerais savoir si le MTQ et la Ville de Montréal prennent des mesures pour ce secteur-là. Est-ce que vous considérez que l'augmentation de la circulation dans les quartiers est un impact de vos chantiers ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Effectivement, vous avez raison. C'est difficile de mieux contrôler le bruit dans les quartiers. On comprend qu'il y a des déplacements, principalement aux heures de pointe. Lors des heures de pointe, en théorie, les gens doivent utiliser les axes principaux. On n'a toutefois pas de solution afin de réduire les niveaux sonores dans les quartiers plus résidentiels. Je pense que principalement la nuit, les gens ne court-circuitent pas le trajet parce que les axes de la Ville sont utilisables à ce moment-là. Quoi qu'il en soit, notre objectif est de rendre les principaux axes le plus fluide possible aux heures de pointe. Pour ce qui est de mesures particulières prises dans les quartiers, c'est très difficile.</p> <p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Dans ce cas, il faut signaler le 311 quand vous sentez qu'il y a un dépassement. Nous sommes très conscients du volume de circulation. Il faut que la réglementation soit respectée. Si on dépasse les normes, on peut intervenir. Si le bruit ambiant augmente, mais respecte les normes et est sans danger pour la communauté, vous comprendrez qu'on ne peut pas arrêter toute la circulation dans un quartier. Lorsque vous avez un questionnement par rapport à un bruit ou que vous sentez qu'il se</p>

	<p>passé quelque chose, communiquez avec le 311 et on pourra envoyer un inspecteur afin de faire des vérifications sur le climat sonore. On va alors savoir si la réglementation est respectée et si le niveau sonore est acceptable. Or, on ne le fait pas pour l'ensemble du quartier. Vous comprendrez que c'est dans des cas où l'on sent qu'il y a une augmentation. Nous, ce que l'on vise, c'est un niveau acceptable pour la communauté.</p>
<p>(Citoyenne) Est-ce que l'on peut vous citer là-dessus ? Parce que moi j'habite sur Vendôme, puis en face des bureaux du CUSM, à 5 h du matin, il y a un très vieil autobus Prévost. Ce n'est pas un autobus de la Ville. Il attend les gens pour le campus Bell. Et nous avons appelé à plusieurs fois le 311, mes voisins et moi. Le 311 nous a dit d'appeler la police. La police nous a dit que c'est un autobus et qu'il a le droit de se stationner. On s'entend, ce n'est pas un autobus de la Ville.</p>	<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) L'autobus n'aura plus le droit de se stationner là dans un mois.</p>
<p>(Citoyenne) Ah merci ! Merci ! Parce que c'est vraiment dérangeant. C'est comme un vieux moteur d'autobus. Ça te réveille à 5 h le matin. Ce n'est pas normal. Merci Peter ! Tu trouves des solutions à tout !</p>	
<p>(Citoyenne) Je suis une résidente de Notre-Dame-de-Grâce. Pour poursuivre sur la question du son, depuis qu'il y a eu les fermetures, notamment Saint-Jacques, on voit l'augmentation du trafic ailleurs dans le quartier. On le voit, il y a une diminution de 30 à 35 % selon les statistiques. Le trafic se promène ailleurs et le son augmente. C'est lié directement à Turcot. Ça n'existait pas avant, ça existe maintenant. Alors je veux bien comprendre ce que l'on me dit. Si je constate, et ce n'est pas juste moi qui le constate, tous mes voisins le constatent, tout le monde en fait le constat, que le son augmente, qu'est-ce que l'on fait ? On appelle le 311. Ça ne marche pas. On le sait, ça ne marche pas. Ce n'est pas cela qu'il faut faire. Alors je vous le demande spécifiquement. Qu'est-ce que l'on peut faire ? Qu'est-ce que l'on peut penser ensemble ? Je pensais que l'objectif de la rencontre de ce soir était de trouver des solutions, pas simplement se faire expliquer pourquoi on ne peut pas faire telle affaire. Travaillons donc ensemble à trouver une solution concrète. Qu'est-ce qui peut être fait comme citoyen quand on voit qu'il y a des voies de</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Présentement, je n'ai pas de réponse. Je vais être honnête avec vous. On va se pencher là-dessus et on vous reviendra lors du prochain comité de bon voisinage. Toutefois, on augmente le nombre de dos d'âne. On augmente les mesures qui occasionnent des freins ou du retard de volume. Il faut que l'ensemble de ces éléments-là soit pris en compte. On ne peut pas avoir des ralentissements de circulation et des reprises par la suite sans qu'il y ait des impacts sur le son et le bruit. On prend en note vos éléments. On va vous revenir. C'est sûr qu'en ajoutant des mesures d'arrêt de circulation, ça va augmenter le climat sonore. Si ça dépasse un niveau sonore acceptable au niveau réglementaire, là, c'est possible d'intervenir. Si c'est dans les normes, c'est dans les normes. On est dans une situation de chantier, on en est très conscient. On va revenir avec vous avec l'ensemble des mesures. On ne peut pas juste mettre en place des mesures de mitigation au niveau de la circulation et demander aux gens de freiner et de repartir, et en même temps de demander aux gens de ne plus faire de bruit. Il y a</p>

<p>contournement dans le coin de Côte-Saint-Luc ou dans le coin de Saint-Jacques et que cela crée des augmentations ? Et vous, Ville de Montréal et MTQ, vous faites quoi ?</p>	<p>un équilibre à atteindre. Je comprends les cas comme l'autobus. Ce sont des éléments ponctuels et on est capable effectivement d'intervenir. C'est pour cela qu'il nous faut une problématique spécifique. Pas pour le quartier au complet, mais à telle intersection, j'ai un problème. Ou à tel endroit, j'ai vu une augmentation. Pour nous à ce moment-là, c'est facile d'investiguer. Or, pour l'ensemble du quartier, c'est impossible. Pas dans ce contexte-là.</p>
<p>(Citoyenne) Si je comprends bien, on se revoit à la prochaine rencontre et il va y avoir une proposition sur la table à ce propos, à savoir ce que l'on peut faire, nous, quand on constate une augmentation ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Oui, mais il faut cibler le problème. Comme la madame le disait, l'autobus, à telle intersection à 5 h le matin, il nous tape les oreilles et nous réveille. Là, on peut facilement le répertorier. Si on reste dans le général, par exemple, nous avons une augmentation dans les rues de Notre-Dame-de-Grâce, la problématique est beaucoup trop large. Il va falloir la cerner. Nous allons également regarder ce que nous avons comme pouvoir pour être capable d'intervenir. Techniquement, si un autobus fait trop de bruit, est-ce qu'on a un pouvoir pour intervenir dessus ? On va regarder cela. De l'autre côté, je vais vous demander d'identifier de façon beaucoup plus précise les situations problématiques. À tel endroit, il se passe telle chose. À partir de cette information-là, on va pouvoir intervenir. Sinon, c'est trop grand. La problématique que vous nous présentez, en matière de territoire, c'est beaucoup trop vague. Ça va coûter beaucoup trop cher pour faire une étude de climat sonore pour le quartier. C'est impossible. On n'a même pas les données de base en ce moment et le chantier est en cours. Alors pour l'ensemble du quartier au complet, c'est colossal.</p>
<p>(Citoyenne) Là, on parle du chantier du MTQ, mais on parle aussi du bruit. C'est certain qu'il y a plus de bruit que lorsque j'étais une petite fille. À l'époque, un papa sur deux avait une auto. Maintenant, tout le monde en a une. Par ailleurs, on a des experts ici comme Malaka nous disant que plus on met des écrans végétaux, plus on construit de la végétation, moins il y a de bruit. Il y a une absorption du bruit qui se fait. Avec respect pour les gens qui ont fait Décarie, si on compare ce qui a été fait, il n'y a pas une branche, il n'y a pas de gazon. À Atwater, il y a un très beau</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Ce n'est peut-être pas à travers le projet Turcot. C'est plus dans une approche de planification avec l'arrondissement, avec d'autres services. Je pense que c'est de saisir les opportunités qu'il y a. On parle de problématiques spécifiques en chantier. Il y a deux niveaux, je pense qu'il faut bien cerner ces deux niveaux-là. Je ne peux pas vous donner la planification de l'arrondissement. Ça va se bâtir au fur et à mesure. Mais vous avez l'opportunité d'en parler ici, on continuera éventuellement.</p>

<p>couvert végétal. Il y a moyen de rendre les choses plus intéressantes. Avec la notion des grands parcs, on espère qu'on va continuer de planter à Notre-Dame-de-Grâce. C'est un des attributs principaux de notre quartier. C'est magnifique. Les arbres sont magnifiques. Il y a de la végétation. C'est peut-être quelque chose que l'on peut considérer tous ensemble. C'est certain que ce n'est pas le dossier de M. Giroux. Le MTQ est là pour cinq ans. Il peut y avoir un encouragement aussi à faire pour nous, en tant que citoyens. Sur Décarie, en face de l'hôpital, est-ce possible d'avoir des arbres ? Ça améliorerait notre qualité de vie. C'est ça que je veux dire. C'est dans ce sens-là que Dominique a un peu raison. Il faut chercher ensemble ce que l'on peut faire pour le bruit. On n'arrêtera pas le monde de s'acheter des autos. On ne déménagera pas en banlieue, personne, parce qu'on adore notre quartier.</p>	
<p>(Citoyenne) J'ai une seconde question. J'ai remarqué que la présentation ciblait Westmount et Notre-Dame-de-Grâce. Est-ce-ce que vous allez faire une présentation sur le bruit dans le Sud-Ouest, à des rencontres du Sud-Ouest ? Pour moi, étant citoyenne de Montréal, c'est aussi important de parler aux gens les plus pauvres qui restent au sud de l'autoroute que d'en parler aux autres.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Oui, on a fait le choix de présenter la partie touchant Westmount et NDG à ce comité-ci, mais sur le site, les informations sont là. Il y a des améliorations qui sont assez importantes du côté sud.</p>
<p>(Dominique Sorel) Je voulais savoir si la présentation de Mme Gamache était sur le site Web.</p>	<p>(Cynthia Martin, MTQ) Oui, elle va être déposée demain matin.</p>
<p>(Dominique Sorel) Je voulais savoir aussi si l'intersection Décarie et Côte-Saint-Luc peut être considérée comme faisant partie du chantier.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Pouvez-vous préciser votre question ?</p>
<p>(Dominique Sorel) C'est une intersection qui a beaucoup changé. Maintenant, c'est toujours congestionné. Le chantier a un impact majeur sur l'intersection. Est-ce que ça peut être considéré comme une zone d'impact ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Les mesures de gestion de bruit, ce sont des écrans d'une très grande hauteur. Vous comprendrez que si on vient mettre des écrans dans ce secteur-là, cela ne se fera pas sans inconvénient pour les résidents. Ils vont être enclavés derrière de grands panneaux durant plusieurs années. Dans la mesure où il n'y pas de travaux dans ce secteur-là, je doute du choix de mettre des panneaux à cet endroit.</p>
<p>(Dominique Sorel) Ça serait intéressant d'avoir au moins les niveaux sonores. Je comprends votre point pour la nuisance visuelle, mais si les gens ne dorment pas à cause du bruit... Ils feront le pour et le contre.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) C'est sûr que dans ce secteur-là, il n'y a pas de travaux. La nuit, il y a des baisses de circulation. Il n'y a pas de détours officiellement dans le secteur. On a montré des photos des aménagements sur Saint-Jacques. C'est moyennement intéressant d'avoir de gros</p>

	panneaux acoustiques devant sa résidence. C'est un peu l'idée, dans la mesure où il n'y a pas de travaux prévus dans ce secteur-là. Les débits passent surtout en heure de pointe. Ce ne sont pas les moments les plus critiques de la journée.
(Malaka Ackaoui) Je pense que l'on se comprend, la végétation a un effet psychologique. Et c'est bon pour la poussière. Je pense que toute cette problématique n'est pas seulement durant la construction. Le trafic augmente, le bruit augmente. Même avec la construction du CUSM, ça ne s'est pas réglé. Moi je le constate parce que j'habite en plein dans le centre de tout cela. Je me demande si on pourrait se garder des moments pour parler d'après la construction. La construction va passer et après les conséquences vont durer. Et ces conséquences sont les plus importantes. Il faut penser à long terme.	

## Plan d'intervention de la Ville de Montréal

### Présentation par Mme Marie-Sophie Couture

Je vais faire cela très vite. On en a déjà beaucoup parlé. Comme on l'avait dit, en 2014, avec le nombre de chantiers, on s'est rendu compte que la gestion était très difficile. La direction des transports, qui s'appelle maintenant la direction des infrastructures, de la voirie et des transports, a mis en place une équipe qui est chargée des mesures de mitigation sur les chantiers et surtout, pour ce que l'on appelle les zones d'impact. Cette équipe est en place afin d'être capable d'avoir des outils plus rapides, afin que l'on puisse intervenir. Avec la mise sur pied des comités de bon voisinage, cela nous permet de faire un suivi et surtout, d'avoir un feedback.

Comme on le disait, on ne fait pas d'étude sur l'ensemble du territoire et sur les débits de circulation actuels ou modifiés. Si j'ai un bris d'aqueduc qui dure des semaines à tel endroit, tous mes beaux calculs viennent de tomber. Pendant ce temps-là, les écoles se remplissent, les pistes cyclables ne marchent plus. On s'est donné vraiment une structure souple. Alors, on peut intervenir rapidement.

Au niveau de la présentation, le plan d'intervention, c'est pour intervenir. On a des clientèles prioritaires. On ne peut pas satisfaire tout le monde. On va vous présenter des interventions qui sont présentement en cours, sur lesquelles on travaille. Les budgets sont là. On est en train d'en faire et on continue encore. On va vous parler très peu du après pont Saint-Jacques. On va vous en parler au cours des prochaines étapes. On minimise les impacts, c'est prévu. Ce qu'il faut dire, c'est que cette année, il y a une ressource dédiée en arrondissement pour faire le suivi des mesures d'impact. On a un ingénieur qui est attiré à cela, tout comme pour les arrondissements. On a un agent technique supporté d'un ingénieur.

#### A. Pourquoi un plan d'intervention

On a fait des démarches pour les quartiers verts. Beaucoup de travail a été fait avec le centre d'écologie urbaine sur tout ce qui est transport actif pour améliorer la qualité de vie du quartier Saint-Raymond. Par

la suite, il y a eu d'autres rencontres. À partir de maintenant, ce que l'on va faire, c'est qu'à chaque rencontre du comité de bon voisinage, on va prendre vos questions. À la prochaine rencontre, on va pouvoir vous dire quelles mesures ont été prises et vous montrer également ce que l'on propose. C'est vraiment quelque chose qui est fait en continu. Ce n'est pas un plan, une fois par année. Toutefois, au besoin, on peut faire venir le spécialiste en circulation. On engage des consultants externes pour venir nous aider à trouver des solutions dans ce cadre-là.

### ***Période de discussion***

<b>Aucune intervention.</b>
-----------------------------

#### **B. Les clientèles prioritaires**

Pour les clientèles prioritaires, on a commencé avec les écoles primaires. Ce sont elles qu'il faut protéger dans un premier temps. Il y a quatre écoles dans le secteur des travaux. Il y a Notre-Dame-de-Grâce, l'Étoile finale, Royal Vale et Saint-Raymond. On a aussi les rues résidentielles, donc toutes les rues dans ce secteur-là. On ne monte pas au nord, naturellement. On s'est donné certaines limites, sinon on prendrait tout l'arrondissement au complet. Ce n'est pas le but. Ce sont des mesures de mitigation de chantier. Il y a les abords du métro Villa-Maria. On a parlé tantôt du métro Vendôme. Ce sont les impacts. On veut s'assurer que les gens utilisent le transport en commun. Même si c'est un peu hors circuit, on a observé une augmentation sur Cavendish et tout ce coin-là aux abords du CLSC. Il va y avoir des interventions à ce niveau-là. Enfin, il y a aussi les deux artères Sherbrooke et De Maisonneuve. Il y a des interventions à venir.

Dans les écoles primaires, la première étape a été de rehausser les corridors scolaires. On a refait les panneaux. On s'est assuré que c'était visible. On a fait le marquage en jaune aux intersections avec un dégagement de 5 mètres. À cela sera ajouté le marquage en bloc. Ce marquage a un effet psychologique. Ce n'est pas vraiment une mesure où l'on peut se dire : « oh wow, ça augmente », mais psychologiquement, ça augmente le sentiment de sécurité. Pour l'automobiliste, c'est quand même relativement efficace. On a implanté des zones de 30 kilomètres à l'heure partout. Pour les parcours scolaires, l'arrondissement a donné un contrat à Vélo Québec, entre autres pour faire le cheminement scolaire en vélo. À Notre-Dame-de-Grâce, il y a une campagne présentement. Cela a été offert à l'école Royal Vale qui a décliné l'invitation d'utiliser ce service-là. Présentement, c'est l'école Notre-Dame-de-Grâce qui fait l'objet d'une étude avec Vélo Québec. Pour les écoles Notre-Dame-de-Grâce et Étoile filante, on a réussi à avoir une ordonnance pour modifier une artère à 30 kilomètres à l'heure. On l'a eue dans le cadre du projet Turcot, autant dans le Sud-Ouest que pour l'avenue Girouard. Les panneaux sont présentement en place. Il nous reste à faire les affichages clignotants et ça s'en vient. Il y aura également en 2015 la construction de saillies au coin de Côte-Saint-Antoine. Sur Côte-Saint-Antoine, je ne sais pas si vous êtes passés dessus dernièrement, mais la signalisation est assez...trop en mettre ce n'est comme pas assez. Il y a un ménage à faire là-dedans. Un automobiliste comme un cycliste ne sait plus à quel panneau se vouer. Entre autres, il y a un affichage de vitesse qui ne peut pas être rabaisée...il y a un ménage à faire dans tout cela. Le marquage bloc va être fait également dans le secteur.

#### **C. Les interventions actuelles**

Au niveau des interventions dans les rues résidentielles, à la suite de la demande faite par des citoyens, des nouvelles rues vont recevoir des dos d'âne. C'est surtout entre le boulevard De Maisonneuve et Sherbrooke.

Intervention	Réponse
(Citoyenne) Sur Northcliffe, les dos-d'âne vont être où ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) Au sud de Sherbrooke.

Comme on dit, on prend votre préoccupation, on l'étudie et on vous revient après. Ça sert à cela un comité de bon voisinage. Des travaux ont aussi été faits sur le tunnel Melrose qui passe sous la voie ferrée. L'arrondissement est en train de faire un concept afin d'améliorer le sentiment de sécurité. Éventuellement, il sera présenté au comité de bon voisinage. Or, présentement, nous n'avons pas encore de date. On n'a pas de détails, mais le mandat est donné.

Au niveau de la rue Sherbrooke, il y a onze feux de circulation. Les onze feux ont été mis à niveau. Ce qu'il nous reste à faire, c'est le marquage aux intersections. Ce que vous voyez, le point vert, c'est au coin de Wilson. C'est une résidence de personnes âgées. On a eu une demande pour prolonger le temps de traverse. C'est rallongé à 24 secondes. On l'a chronométré pour être bien sûr que la durée est suffisante. Ça laisse le temps aux personnes âgées de traverser la rue. Ce genre d'intervention ne peut pas être faite sur l'ensemble de la rue Sherbrooke parce qu'on perdrait beaucoup de fluidité. Or, on accepte de le mettre à des endroits spécifiques si les besoins sont là. Il y avait aussi une demande à l'intersection Beaconsfield pour ajouter un feu de circulation. L'étude a été faite et étant donné qu'on était à l'intérieur de 100 mètres d'un autre feu de circulation, cela a été rejeté. L'analyse a montré qu'il n'y avait pas de pertinence à ajouter un feu de plus.

Sur De Maisonneuve, afin de s'assurer du confort, il y a eu une couche d'asphalte qui a été faite entre Benny et West Broadway. Des bollards commencent à être installés. Tout a été retardé à cause de la température, mais ça s'en vient. On devrait vous dire, normalement, qu'ils sont tous posés au prochain comité. Le marquage, à l'est de Décarie, c'est un marquage temporaire. En ce moment sur Décarie, on fait des travaux pour finir le jardin d'eau. Plutôt qu'essayer de tout faire en même temps, on y va progressivement. On a le marquage temporaire à l'intersection Décarie et De Maisonneuve et on étudiera le tracé permanent quand on aura un peu plus avancé dans les chantiers. Sur Prud'homme, une étude a été faite pour ajouter un panneau « Stop », mais finalement on a mis un feu de circulation au coin de De Maisonneuve pour s'assurer que la circulation est mieux gérée.

Au niveau du métro Villa-Maria, on va remettre les barrières sur Côte-Saint-Luc afin d'éviter que les gens traversent de manière non sécuritaire. Les barrières vont être remises une fois le chantier terminé. Les feux piétons ont été ajustés. Il reste à faire le marquage au sol en forme de bloc.

Pour le CLSC sur Monkland, il va y avoir une saillie virtuelle et du marquage en bloc. Il n'y a pas de modifications à faire dans le secteur, sauf un corridor scolaire à rehausser.

#### D. L'après pont Saint-Jacques

Il y a un engagement présentement de la Ville de Montréal afin de refaire le revêtement de surface de la rue Sherbrooke Ouest du métro jusqu'à Oxford.

Intervention	Réponse
(Citoyenne) Du métro ? Vous voulez dire de Claremont jusqu'à Oxford.	(Marie-Sophie Couture) Oui.

Cela se fera dans le cadre du quartier vert. Il y a une demande de candidatures de la part du quartier vert. Cela a été accepté de la part de la Ville de Montréal. On s'assure de la coordination des chantiers afin que cela n'arrive pas en même temps que le pont Saint-Jacques. On aura des chiffres un peu plus réalistes lorsque la conception sera faite et que le CUSM aura terminé son déménagement. C'est un concept complet, qui comprend beaucoup de verdissement. Le début de la conception n'aura pas lieu avant la fin de 2017 ou le début 2018. On va avoir un échéancier un plus précis au cours des prochains mois. La réalisation de ce projet se ferait en 2019.

Sur De Maisonneuve, une fois le chantier du pont Saint-Jacques terminé, il y a certains travaux prévus afin de sécuriser les traverses dédiées au transport collectif. On procédera également au marquage permanent. On a essayé de le devancer, mais on s'est dit qu'il était mieux d'attendre et de mettre du marquage temporaire en attendant la fin du chantier.

E. Les prochaines étapes

On se revoit dans six semaines. On a noté vos préoccupations. Il y a des discussions à avoir à propos de certaines mesures à mettre en place qui sont complémentaires, mais qui ne relèvent pas du comité de bon voisinage. Le comité gère principalement les mesures liées au bruit, à la poussière et à la gestion de la circulation. Il y a une démarche de planification qui est complémentaire.

À noter que la falaise Saint-Jacques s'inscrit dans le cadre du projet Turcot. Ce faisant, on va pouvoir vous en parler. On vous fera un suivi, peut-être pas dans le cadre du comité du bon voisinage, mais sur une autre plate-forme.

Intervention	Réponse
<p>(Malaka Ackaoui) C'est bien beau tout ce que vous avez montré. Or, j'aurais aimé voir quelque chose pour Upper-Lachine. S'il y a un secteur qui est affecté par Turcot, c'est bien Saint-Raymond. Ce n'est pas plus haut. C'est en haut un peu, mais nous sommes dans le feu de l'action. Les enfants qui vont marcher sur Upper-Lachine et De Maisonneuve pour aller à la nouvelle école, c'est quand même difficile. On peut même s'en parler à l'extérieur de ce comité. Il y a un nouveau comité qui s'est formé. Il est tout petit. Il y a M. McQueen, Mme Mastromonaco, Jill et moi. Nous voulons intégrer les préoccupations des enfants dans le quartier et favoriser le verdissement. J'aimerais cela qu'on puisse avoir cette discussion avec vous et le MTQ.</p>	
<p>(Peter McQueen) J'ai une question sur la rue Sherbrooke. Sherbrooke et Girouard, c'est une situation problématique. J'ai encore des plaintes. J'ai déjà écrit des lettres à nos services à l'arrondissement. Tous les autres feux sur la rue Sherbrooke au coin de Wilson, Hingston, Grand,</p>	



<p>etc., ont 24 et même 28 secondes pour traverser. Pour Girouard, c'est 25. Le problème, c'est que sur Girouard, il y a beaucoup plus de trafic. Girouard a besoin d'un virage à gauche protégé. Il y a beaucoup d'autos qui veulent faire le virage à gauche. Les automobilistes, lorsqu'arrive la fin des 25 secondes, veulent tourner à gauche et des piétons traversent encore. C'est très dangereux. 25 secondes c'est acceptable. Or, je vous suggère fortement d'ajouter au moins 5 à 7 secondes pour un virage à gauche de Girouard sur Sherbrooke, dans les deux directions en même temps. Les piétons ne seront plus dans la voie. Je vous le suggère. Et peut-être même des saillies un jour...mais le virage protégé en premier. Merci.</p>	
<p>(Citoyenne) J'aimerais savoir jusqu'à quand le pont Saint-Jacques va être fermé.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Fin 2017, environ.</p>
<p>(Citoyenne) Est-ce que l'on a pensé à ralentir l'installation du Loblaws au coin De Maisonneuve et Claremont afin de ne pas avoir d'autres travaux et plus de trafic ? Est-ce que c'est quelque chose qui a été pris en considération ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture) Je ne suis pas sûre de bien comprendre votre question.</p>
<p>(Citoyenne) En ce moment, sur Claremont et De Maisonneuve, il y a un terrain vacant. Il appartient à Provigo. Dans les journaux de Westmount, on a annoncé que Loblaws allait faire un gros complexe d'habitations pour personnes âgées. Je me demandais s'il avait été considéré de retarder ce projet. Pour toutes les personnes qui sortent et qui reviennent sur De Maisonneuve, et qui retournent de Décarie et Saint-Jacques, il y en a certainement qui continuent sur De Maisonneuve et qui vont par la suite prendre Sainte-Catherine. C'est juste pour que l'on fasse une chose à la fois, pas deux choses à la fois.</p>	<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) J'ai entendu votre demande, mais je pense que cela devrait être adressé à l'arrondissement.</p>

<p>(Citoyenne) Je suis contente que vous parliez des abords du métro Villa-Maria. Il y a effectivement énormément de gens qui prennent le métro. Aux heures de pointe, c'est bondé. J'ai deux suggestions pour vous. L'intersection Monkland et Décarie, qui se trouve directement en face de la station, est très mal configurée. Du côté nord-ouest de l'intersection, tout le monde est debout dans la bouette littéralement. On se retrouve tous les matins au moins trente-cinq personnes dans la bouette. Il n'y a pas assez d'espace de trottoir. On a une voie pour les voitures qui est énorme pour tourner, alors qu'il n'y a qu'une seule voiture qui peut tourner. Cette configuration ne fait pas de sens. Si on veut améliorer l'utilisation du métro Villa-Maria, je suggère que cette configuration soit refaite. Je ne pense pas que c'est existentiel. Cela n'empêcherait pas le trafic, mais ça nous donnerait une avancée où l'on peut être debout et protégé. Pour poursuivre sur ce qui a été dit, le viaduc Monkland, tout comme les autres viaducs, est extrêmement mal protégé. <i>Traduit de l'anglais</i> C'est une chose qui doit être faite <i>Fin de la traduction</i> dans le cadre du projet Turcot, si on veut encourager le transport en commun. Il faut que les jeunes puissent aller prendre le métro. Il faut protéger le viaduc Monkland. Ça n'a aucun bon sens, tant du point de vue visuel que sécuritaire. Je pense que ce sont deux suggestions à considérer.</p>	<p>(Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) Pour le viaduc Monkland, il y a un projet de rehaussement des parapets. Tout ce que l'on attend, c'est que le Ministère ferme l'autoroute Décarie de nuit pour intervenir. Il y a une coordination à faire à ce niveau-là. C'est un projet qui est sur la table.</p>
<p>(Citoyenne) Avec un embellissement ?</p>	<p>(Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) Ce qui est prévu, c'est de grimper le parapet un petit peu plus haut, comme on l'a fait sur d'autres viaducs.</p>
<p>(Peter McQueen) Est-ce que c'est juste Monkland ? Est-ce que vous allez le faire sur Côte-Saint-Antoine et Upper-Lachine ?</p>	<p>(Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) Monkland et le viaduc où il y a la piste cyclable. Ils vont être faits en même temps. Ce sont les deux projets.</p>
<p>(Peter McQueen) Vous voulez dire De Maisonneuve ?</p>	<p>(Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) Non, Bourret et Monkland.</p>
<p>(Peter McQueen) Je pense que, comme il a été dit, Upper-Lachine, c'est très important. Il n'est pas du tout levé.</p> <p>(Citoyenne) Upper-Lachine, Côte-Saint-Antoine. Il faut que cela soit beau.</p> <p>(Citoyenne) Si c'est juste de monter les parapets, je ne sais pas si cela va être beau.</p>	<p>(Pascal Trottier, arr. CdN-NDG) En fait, c'est une intervention pour la sécurité.</p>

(Citoyenne) On n'est pas plus avancé. Ce n'est pas comme celui de Queen-Mary.	
(Citoyenne) Est-ce que l'on peut avoir un suivi sur le métro Villa-Maria ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) Oui.
<p>(Marie-José Mastromonaco) Sur Upper-Lachine, je veux renchérir sur ce qui a été dit. Une école arrive. C'est le déplacement d'une clientèle de l'ouest du quartier qui s'en vient ici, avec une clientèle de Saint-Raymond. Le territoire de cette école va jusqu'à Westmount. Je suis tout à fait d'accord qu'il faut protéger le viaduc Upper-Lachine au-dessus de Décarie. Il y aura des élèves qui vont circuler dessus en tout temps. C'est pour demain. On ouvre au mois d'août. Il ne faut pas attendre l'ouverture de l'école et se dire qu'on le fera à l'automne. Dans les priorités de l'école primaire, il ne faut pas oublier l'École internationale. Oui, c'est un peu plus haut. C'est au coin de Queen-Mary et de Coolbrook. Tout le trafic de Côte-Saint-Luc et tous les débordements font en sorte que les gens peuvent prendre une quarantaine de minutes pour faire quelques coins de rue. C'est assez infernal. L'impatience des gens peut mettre des piétons en danger. Il est important d'informer les services de transport, autant la CSDM que la commission scolaire English-Montreal. Il y a des boîtes vocales pour les deux commissions scolaires. C'est important d'informer les services de transport. La dernière fois, c'est moi qui ai été obligée d'informer les gens parce qu'ils n'avaient pas eu l'information. Ils l'ont eu vingt-quatre heures après la fermeture de Saint-Jacques. Ils n'ont pas été informés du changement de configuration. Une dernière chose, c'est qu'il y a beaucoup de jeunes qui circulent au métro Vendôme pour aller à leur école respective. Il y a des chauffeurs d'autobus qui refusent l'accès aux ados dans les autobus. Je trouve cela assez particulier. Les jeunes arrivent en retard à l'école et cela, de façon régulière. Il faudrait peut-être intervenir.</p>	

**Mise à jour du projet de redéploiement (CUSM)**  
**Présentation par Mme Julie Paquet (CUSM)**

Bonsoir à tous. Je vais abrégé ma présentation parce qu'il se fait un peu tard. On a déménagé nos activités de recherches à la fin du mois de février et au début du mois de mars. Cela s'est très bien passé. On a fait affaire avec une compagnie canadienne spécialisée dans les déménagements d'hôpitaux et des

installations de recherche de pointe. Elle nous a accompagnés dans le processus. Ce déménagement-là s'est bien passé.

On a entamé au début du mois d'avril le déménagement de l'Hôpital Royal Victoria. Ce dimanche, on déménage les patients de l'Hôpital Royal Victoria. On estime entre 220 et 250 le nombre de patients qui vont être déplacés de l'hôpital vers le site Glen. Vous allez voir passer un défilé d'ambulances. On commence à 7 h le dimanche matin. Pourquoi le dimanche ? Parce que c'est plus fluide sur le réseau routier. On a déjà déterminé la route de transfert avec nos partenaires, dont le MTQ, la Ville de Montréal et le service de police. Les ambulances vont partir du Royal Victoria, emprunter l'avenue des Pins, descendre Atwater et prendre Saint-Antoine jusqu'au site Glen. Ils vont laisser les patients sur place. Pour revenir, ils vont prendre Saint-Jacques, remonter Atwater et prendre Docteur-Penfield. Ce ne sont pas des routes qui vont être bloquées, mais on demande aux citoyens d'éviter le secteur parce que cela va être très occupé. Le service de police va être présent à différents points pour faciliter le transfert des ambulances. C'est une très grosse opération. Nous demandons la collaboration de tout le monde. On demande aux gens de ne pas se présenter à notre urgence dimanche. À 5 h le matin, on va fermer l'urgence au Royal Victoria et simultanément, on ouvre l'urgence au site Glen. On a deux hôpitaux pleinement fonctionnels, mais on demande autant que possible aux gens ayant besoin de soins d'urgence de se diriger vers d'autres hôpitaux, soit l'Hôpital général de Montréal, l'Hôpital de Verdun, ou autres cliniques ou hôpitaux locaux. On va être occupé avec notre déménagement.

À compter du 27 avril, on reprend au site Glen les services pour les soins aux adultes. À noter que la pédiatrie ne déménage pas tout de suite. Cela va se faire seulement au mois de mai. Alors s'il vous plaît, ne pas vous présenter avec votre enfant malade le 27 avril au site Glen. Le service de la pédiatrie déménage seulement le 24 mai. Vous pouvez consulter notre site Web qui vous dit quoi faire et ne pas faire ce dimanche et qui explique toute la logistique impliquée dans le déménagement.

#### ***Période de discussion***

**Aucune intervention.**

La rencontre se termine à 21 h 45.

**Prochaine rencontre du comité : le 8 juin 2015**