

Comité de bon voisinage Turcot – NDG-Westmount

Rencontre no 2

8 juin 2015, tenue au Centre communautaire Saint-Raymond (5600, chemin Upper-Lachine)

Début à 19 h

Présents à la table des intervenants

- Citoyens membres du comité
 - Mme Malaka Ackaoui
 - M. Daniel Lambert
 - Mme Sharon Leslie
 - Mme Marie-José Mastromonaco
 - Mme Jill Precesky
 - M. Michael Simkin
 - Mme Dominique Sorel
 - Mme Karen Urtnowski

- KPH Turcot
 - M. David Maréchal, directeur Qualité et environnement pour le projet Turcot

- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
 - M. Stéphane Barbeau-Blanchette, ingénieur, gestion de la circulation
 - M. Martin Giroux, ingénieur, directeur adjoint du projet Turcot
 - Mme Cynthia Martin, conseillère en communication
 - Mme Sandra Sultana, directrice adjointe du projet Turcot

- Morin Relations Publiques
 - M. Sébastien Trottier, animateur de la rencontre

- Ville de Montréal
 - Mme Marie-Sophie Couture, chargée de projet

- Ville de Westmount
 - M. Benoît Hurtubise, directeur

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)

- Suivi du plan d'intervention (Ville de Montréal)

Présentations

Mise à jour des travaux en cours

Présentation par M. Martin Giroux (MTQ)

Bonsoir tout le monde. Cette présentation portera sur l'avancement des travaux en cours. Nous aborderons le renforcement du collecteur Haut Saint-Pierre ; le réaménagement des rues Pullman, Saint-Rémi et Saint-Jacques ; les travaux prévus au passage à niveau sur la rue De Courcelle; le prolongement du boulevard De La Vérendrye ; et le démantèlement de bâtiments sur la rue Selby et l'avenue Greene. Ensuite, nous vous présenterons les travaux de maintien sur l'échangeur actuel. Nous terminerons notre présentation avec un retour sur les questions soulevées lors de la rencontre précédente.

Intervention	Réponse
(Dominique Sorel) Est-ce que vous allez parler de la fermeture des bretelles dans l'échangeur ?	(Martin Giroux, MTQ) Oui, nous vous en parlerons. C'est prévu dans la présentation.

A. Déviation du collecteur Haut Saint-Pierre

Les travaux de déviation ont commencé en avril 2015 et se poursuivront jusqu'à la fin de l'année. Actuellement, on peut le voir sur la photo présentée à l'avant, il y a des pieux qui sont installés. Ces pieux vont permettre de faire une excavation et mettre en place le nouveau collecteur au pied de la falaise. Ces pieux servent donc à protéger les travailleurs qui se trouveront dans la tranchée. Ils servent également à nous assurer qu'il n'y aura pas de problème avec les structures. En haut de la falaise Saint-Jacques, nous procéderons à une importante intervention d'excavation. Actuellement, nous sommes en mobilisation. Il faut creuser une chambre à près de 100 pieds de profondeur. Nous vous montrerons des photos de l'excavation au cours des prochaines rencontres. Ce sera des travaux assez impressionnants.

L'objectif de ces travaux est de dévier les eaux du collecteur qui est sous la rue Saint-Jacques vers le futur boulevard Pullman. Nous voulons compléter la déviation d'ici la fin de cette année. Ensuite, nous démolirons le pont Saint-Jacques.

Nous avons mis en place une nouvelle station de suivi du climat sonore à l'intersection des rues Saint-Jacques et Addington. Il s'agit d'une perche fixée au bâtiment avec un microphone au bout. À partir de maintenant, vous pouvez suivre l'évolution des niveaux sonores relatifs au chantier sur le site Internet Turcot. Cette installation restera en place pendant la période estivale. Nous ne pouvons pas laisser la station en place durant l'hiver. Nous faisons par contre des relevés sonores manuels de façon régulière.

Sur le site Internet, la couleur des bandes indique s'il y a eu un dépassement ou si les normes ont été respectées chaque demi-heure. En cas de dépassement, il y aura un commentaire pour expliquer l'événement. Soyez assurés qu'il y a des interventions au chantier en cas de dépassement afin de rétablir le niveau sonore conformément aux règles du devis.

Intervention	Réponse
(Jill Precesky) Il y a une personne présente ce soir,	(Martin Giroux, MTQ) La nature des interventions

<p>qui est timide. Elle habite en face du mur antibruit sur la rue Saint-Jacques entre les rues Girouard et Addington. Le problème n'est pas uniquement lié au niveau sonore, mais également aux vibrations dues aux travaux présentement en cours. Combien de temps ces vibrations vont-elles durer ? J'aimerais également savoir quelles sont les mesures d'atténuation du Ministère pour cette situation précise.</p>	<p>nous oblige à surveiller l'état des ouvrages existants à proximité des travaux. Il y a des équipements et des méthodes de travail particulières qui sont utilisées afin de minimiser les impacts. Nous avons même mis en place des sismographes pour faire le suivi des vibrations en temps réel.</p>
<p>(Jill Precesky) La situation durera encore longtemps ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Les travaux vont durer jusqu'en 2017. Durant cette période, certains travaux généreront des vibrations, d'autres non.</p>
<p>(Jill Precesky) Qu'est-ce que le Ministère a prévu comme mesures d'atténuation pour les citoyens touchés par ces vibrations ? Puisque la situation va durer encore un an et même plus, est-ce qu'il est possible de déménager certaines personnes temporairement dans un hôtel ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Nous allons prendre les coordonnées de la personne qui vous a parlé de cette situation afin de la rencontrer. Actuellement, il y a un suivi sur les vibrations qui est fait auprès de l'entrepreneur. Ce dernier doit respecter un certain niveau de vibrations afin de ne pas endommager les infrastructures. Techniquement, la méthode de travail préconisée minimise les vibrations afin de protéger les structures environnantes. Or, si la situation est intenable pour cette personne, elle doit communiquer avec nous et nous irons voir sur place.</p>
<p>(Jill Precesky) Je parle de la qualité de vie de cette personne. Les travaux vont durer deux ans. Il faut que le Ministère fasse quelque chose. C'est urgent. Plusieurs personnes sont trop timides pour venir à la rencontre du comité de bon voisinage et pour prendre la parole publiquement.</p> <p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Est-ce que les travaux de démolition du pont d'étagement de la rue Saint-Jacques engendreront également des vibrations ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Il faut associer les vibrations aux interventions sur le chantier. Peut-être s'agit-il d'une intervention ponctuelle qui est déjà complétée. Il y a des vérifications à faire. J'invite les personnes concernées par les vibrations à nous laisser leurs coordonnées et nous irons sur place les rencontrer afin de faire des vérifications.</p>
<p>(Malaka Ackaoui) Est-ce qu'il y aura d'autres stations de suivi du climat sonore ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Il y a une autre station installée sur l'avenue de Carillon, près de la rue Notre-Dame Ouest. Dans la prochaine semaine, une autre station sera opérationnelle. Elle se trouvera dans le secteur de la rue Cazalais. D'autres stations seront mises en place en fonction des travaux. Il ne faut pas oublier qu'il y a également une équipe de qualité du milieu qui fait le tour des chantiers en cours et procède à des relevés ponctuels. Lorsqu'il y a une plainte concernant le niveau sonore, l'équipe se déplace à l'endroit précis de la plainte et fait son enquête. Il y a une ligne dédiée pour les plaintes. L'équipe veille</p>

	à ce que les niveaux sonores définis dans les contrats des entrepreneurs soient respectés.
--	--

Le marquage sur les rues du secteur est défraîchi. Lorsque les conditions météorologiques le permettront, nous procéderons au marquage à l'époxy qui aura une plus grande durabilité. Le marquage actuel avait été fait en période hivernale, ce qui limite la durabilité et explique l'état du marquage présentement en place. Les lignes de voies et d'arrêts seront plus visibles, ce qui augmentera la sécurité de tous.

Nous profiterons de cette opération de marquage pour effectuer une modification de la voie réservée sur le chemin Upper-Lachine en direction est. Actuellement, la voie réservée est à droite. Nous la déplacerons à gauche. Cela fait suite à nos observations sur le terrain, en collaboration avec la Ville, l'Arrondissement et la STM. Le changement de configuration optimisera les déplacements dans le secteur.

Intervention	Réponse
(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Les voitures circulant sur le chemin Upper-Lachine en direction est se mettent dans la voie de droite pour accéder au boulevard Décarie en direction sud. Cette manœuvre ralentit les autobus dans la voie réservée, puisque leur voie est utilisée par ces voitures.	(Martin Giroux, MTQ) Exact. Nous avons envisagé ce scénario, mais par consensus, nous avons tout de même décidé de mettre la voie réservée à droite. Dernièrement, nous avons constaté que la situation devenait problématique et nous effectuons les modifications nécessaires. Nous observons continuellement les mouvements de circulation afin d'apporter les ajustements nécessaires.
(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Les automobiles qui veulent tourner à gauche pour emprunter le boulevard Décarie en direction nord vont bloquer les autobus. J'ai remarqué qu'il n'y a plus de virage protégé à gauche sur le chemin Upper Lachine en direction est à l'intersection du boulevard Décarie. Est-ce que le virage à gauche va être interdit ?	(Martin Giroux, MTQ) La majorité de la circulation se trouve à droite, considérant qu'il s'agit du détour balisé par la fermeture de la rue Saint-Jacques. Nous continuerons d'observer la situation. Si la situation s'avère encore une fois problématique, nous apporterons des modifications.
(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Cela peut être une bonne idée. Il faut prendre en compte également les piétons et les cyclistes.	(Marie-Sophie Couture, VdM) Nous voulons favoriser le transport actif et collectif dans le secteur. Ce faisant, il y aura une modification aux feux de circulation existants, notamment par l'implantation de feux chandelles. Cela fera en sorte que les autobus pourront circuler plus facilement.

La Ville a terminé l'ajustement des feux de circulation dans le secteur. Il y a sûrement quelques ajustements à faire, mais dans l'ensemble, le détour lié à la rue Saint-Jacques est pleinement opérationnel.

Intervention	Réponse
(Jill Precesky) Il n'y a personne de l'Arrondissement ?	Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Il y a moi. Or, c'est Mme Couture qui est en charge de la signalisation routière dans le secteur.

<p>(Jill Precesky) Il y a des panneaux d'arrêt à l'intersection de l'avenue Girouard et de la rue Saint-Jacques. Or, les gens roulent beaucoup trop vite, particulièrement la fin de semaine. C'est une véritable course dans un quartier résidentiel. Il y a une clinique médicale à cette intersection. Ce faisant, il y a beaucoup de personnes âgées qui se déplacent à pied et qui tentent de se rendre à la clinique. En plus, il y a des enfants qui veulent se rendre au parc Georges-Saint-Pierre. La situation est tellement dangereuse que plusieurs parents refusent que leurs enfants empruntent cette intersection. Ce faisant, les enfants sont obligés de prendre un détour par l'avenue Girouard en direction nord et d'accéder au parc par le chemin Upper-Lachine.</p> <p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) L'emplacement des panneaux fait en sorte que les automobilistes font leur arrêt à cette intersection et prennent ensuite de la vitesse au même moment où des piétons tentent de traverser. Un autre panneau d'arrêt pourrait être installé.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Il y aura un feu de circulation à cette intersection.</p>
<p>(Jill Precesky) Le problème, c'est également la vitesse. J'aimerais que le MTQ réduise la vitesse sur l'avenue Girouard à 30 km/h. Il faut ralentir la vitesse des voitures. Je vous rappelle que c'est un quartier résidentiel. En plus, au nord de la rue Sherbrooke Ouest, la vitesse permise est de 30 km/h. Pourquoi n'est-ce pas la même chose entre la rue Saint-Jacques et la rue Sherbrooke Ouest ? Nous le méritons.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) La vitesse est réduite à 30 km/h sur l'avenue Girouard au nord de la rue Sherbrooke Ouest à cause de la présence du parc Notre-Dame-de-Grâce et de l'école du même nom. Nous avons été en mesure de justifier auprès du Ministère une réduction de la vitesse sur ce tronçon de l'avenue Girouard pour cette raison. Cette réglementation a été appliquée partout à Montréal. Ceci étant dit, il est possible de mettre en place des mesures d'atténuation sur l'avenue Girouard au sud de la rue Sherbrooke Ouest. J'en profite également pour vous dire qu'il a été décidé de remettre les feux de circulation à l'intersection de l'avenue Girouard et de la rue Saint-Jacques. Avec la fermeture de la rue Saint-Jacques, nous pensions qu'un panneau d'arrêt aurait facilité la circulation à cette intersection. Entre temps, la situation a évolué. Nous avons reçu des demandes en ce sens et nous sommes sur le dossier actuellement.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Est-ce que les feux de circulation vont être remis en place dans les prochaines semaines ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Cela devrait être fait au cours de l'été.</p>
<p>(Jill Precesky) Considérant que le projet Turcot a fait considérablement augmenter la circulation</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Je prends note de votre commentaire. Nous allons regarder cela.</p>

<p>dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce, je pense que nous méritons une vitesse de 30 km/h sur nos rues. L'implantation de cette mesure ferait en sorte de diminuer les impacts négatifs du projet Turcot dans notre quartier.</p>	
--	--

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

Le chantier en cours nécessite la fermeture complète de la rue Saint-Rémi entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame Ouest. Cette fermeture est effective depuis le 13 mai. Cette entrave est nécessaire à la reconstruction de la rue Saint-Rémi entre les rues Saint-Jacques et Turcot, ce qui inclut également les aqueducs. La fermeture est de 45 jours, soit jusqu'au 26 juin prochain. La circulation locale est permise entre les rues Notre-Dame Ouest et Turcot. Une station de suivi de climat sonore sera mise en place dans la prochaine semaine. Il sera possible de consulter les niveaux sonores sur le site Web Turcot.

Intervention	Réponse
<p>(Citoyen) La semaine dernière, j'étais au marché Atwater. J'ai pris la rue Notre-Dame Ouest en direction ouest, sans n'avoir jamais été averti que la rue Saint-Rémi était fermée. Je n'habite plus dans le quartier depuis un an ou deux. Si je me rappelle bien, je n'ai pas vu un seul panneau annonçant la fermeture de la rue Saint-Rémi sur la rue Notre-Dame Ouest entre l'avenue Atwater et la rue Saint-Rémi. Le chemin que j'emprunte habituellement consiste à circuler sur la rue Notre-Dame Ouest en direction ouest, la rue De Courcelle en direction nord, la rue Acorn en direction ouest et la rue Saint-Rémi en direction nord jusqu'à la rue Saint-Jacques. Or, tout était fermé. J'ai dû continuer sur la rue Notre-Dame Ouest en direction ouest, effectuer un demi-tour en face de l'école secondaire James Lyng et emprunter la rue Notre-Dame Ouest en direction est. Dans cette direction, il y a une série de panneaux mentionnant que le détour pour la rue Saint-Jacques passe par la rue Notre-Dame Ouest en direction est. Il n'y avait aucun panneau indiquant qu'il était possible d'emprunter la rue De Courcelle en direction nord afin d'atteindre la rue Saint-Jacques. Comme un idiot, j'ai continué sur la rue Notre-Dame Ouest jusqu'à la rue Sainte-Marguerite, où il m'a été possible d'atteindre la rue Sainte-Antoine Ouest et la rue Saint-Jacques. Je dois donc vous dire que les panneaux sur la rue Notre-Dame Ouest dans les deux directions sont erronés.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Le chemin de détour qui est mis en place doit être accessible autant pour les autos que pour les camions. L'espace en milieu municipal étant limité, nous ne pouvons pas mettre deux détours en place. Pour les résidents du quartier ou ceux qui connaissent les environs, différents parcours sont possibles.</p> <p>(Stéphane Barbeau-Blanchette, MTQ) Ce qui a été décidé avec l'Arrondissement, c'est que le détour lié à la fermeture de la rue Saint-Rémi passerait par l'avenue Atwater et non la rue De Courcelle. Le passage à niveau sur la rue De Courcelle ainsi que l'annexe Charlevoix de l'école Ludger-Duvernay en face du square Sainte-Élisabeth expliquent cette décision. Le détour balisé passe donc par l'avenue Atwater.</p>

<p>(Citoyen) Ce détour est pour éviter la présence de camions sur la rue De Courcelle ?</p>	<p>(Stéphane Barbeau-Blanchette, MTQ) Nous voulons le moins de circulation possible sur la rue De Courcelle. Or, les gens qui connaissent le secteur peuvent emprunter cette rue.</p> <p>(Marie-Sophie Couture, VdM) L'annexe Charlevoix de l'école Ludger-Duvernay accueille des enfants avec des déficiences intellectuelles et physiques. Nous avons convenu qu'il était préférable de rallonger le détour pour les automobilistes de 1 ou 2 kilomètres en le faisant passer par l'avenue Atwater plutôt qu'augmenter la circulation sur la rue De Courcelle, où se trouve cette école à vocation particulière.</p> <p>(Martin Giroux, MTQ) J'aimerais ajouter que la fermeture de la rue Saint-Rémi est très limitée dans le cadre du contrat avec l'entrepreneur. Nous sommes conscients que nous avons déjà fermé un axe nord-sud, soit l'avenue de Carillon, il y a quelques années. Nous savions que la fermeture temporaire de la rue Saint-Rémi pouvait être problématique. Nous avons donc demandé à l'entrepreneur d'accélérer les travaux afin qu'ils soient complétés à la fin du mois de juin.</p>
<p>(Citoyenne) Sur le tronçon fermé de la rue Saint-Rémi se trouvait un accès au chantier Turcot pour les travailleurs. Cet accès étant fermé pour l'instant, ne reste-t-il qu'une entrée et qu'une sortie ouvertes pour tous les travailleurs du chantier ? Je sais que c'est pour un temps limité. Or, s'il n'y a qu'un seul accès, peut-on mettre en place temporairement une deuxième entrée et sortie ? Advenant le cas où une évacuation générale du chantier serait nécessaire, n'avoir qu'une sortie pour un chantier de cette ampleur n'est pas très sécuritaire.</p>	<p>(Stéphane Barbeau-Blanchette, MTQ) Nous avons considéré maintenir un accès via la rue Saint-Rémi pendant la fermeture de la rue Saint-Rémi, or le manque d'espace dû notamment à la présence du bâtiment situé au 780, rue Saint-Rémi rend la tâche impossible. En cas d'urgence, nous avons convenu avec le CN que nous pouvions utiliser leur accès proche du passage à niveau de la rue De Courcelle.</p>
<p>(Citoyenne) Est-ce que cette information est véhiculée dans le chantier ?</p>	<p>(Stéphane Barbeau-Blanchette, MTQ) Les gens responsables de la santé et sécurité sont au courant des procédures et des dernières mises à jour.</p>

Le bâtiment situé au 856, rue Saint-Rémi, qui comprenait un lave-auto et un garage, a été démolé récemment. Des travaux de terrassement vont commencer afin de réaménager le secteur. Il y aura des travaux d'excavation pour la construction de l'infrastructure d'un parc qui se trouvera entre la rue Saint-Jacques et le boulevard Pullman. S'ajoute à ces travaux la construction du boulevard Pullman lui-même, ainsi que la déviation au préalable du collecteur Haut Saint-Pierre. Il s'agit donc d'une zone intensive pour ce qui des travaux en cours et à venir.

Intervention	Réponse
(Malaka Ackaoui) Quel est l'horaire de travail pour ce chantier ?	(Martin Giroux, MTQ) L'horaire de travail normal est de 7 h et 17 h. Ceci étant dit, il n'y a pas de limitation d'horaire de travail dans les contrats. L'entrepreneur peut travailler 24 h sur 24, mais habituellement, il essaie de maximiser ses interventions dans le jour. S'il y a des travaux avant 7 h ou après 17 h, c'est normalement dû à deux raisons. La première raison est que les travaux prévus créent une entrave sur le réseau routier. Afin de minimiser l'impact sur la circulation, l'entrepreneur pourrait devoir travailler de soir ou de nuit. Deuxièmement, l'entrepreneur a un échancier réduit pour réaliser les travaux prévus au contrat. Ce faisant, il allonge les quarts de travail de ses employés pour accélérer la réalisation des travaux. Il est néanmoins tenu de respecter les niveaux sonores autorisés en tout temps.
(Malaka Ackaoui) Je pose la question parce que j'ai remarqué que dans le secteur où j'habite, il y a vraiment plus de bruit. Je n'entendais jamais de bruit dans ma cour arrière. Maintenant, j'entends du bruit constamment.	

C. Passage à niveau de la rue De Courcelle

Lorsque la rue Saint-Rémi sera rouverte, c'est-à-dire le 27 juin prochain, nous procéderons à la fermeture de la rue De Courcelle pour procéder à des travaux sur les voies ferroviaires.

Intervention	Réponse
(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Pour combien de temps ?	(Martin Giroux, MTQ) La fermeture, entre les rues Acorn et Saint-Jacques, sera effective jusqu'au mois de décembre. La circulation locale entre la rue Saint-Jacques et le passage à niveau va être permise. Un passage pour les piétons et pour les cyclistes sera maintenu. Les cyclistes devront toutefois marcher à côté de leur vélo.

(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Il y aura beaucoup de circulation sur la rue Saint-Rémi et sur la rue Saint-Jacques entre la rue Saint-Rémi et le chemin Glen. Est-ce que cela sera fonctionnel ?	(Martin Giroux, MTQ) Oui. Les axes nord-sud à privilégier seront la rue Saint-Rémi à l'ouest et l'avenue Atwater à l'est. Nous mettrons en ligne les détours officiels dans les prochains jours. Ce sont des travaux réalisés par le CN dans le cadre du projet Turcot.
(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) C'est une première étape du déplacement des voies ferrées au pied de la falaise Saint-Jacques.	(Martin Giroux, MTQ) Exact. Le CN doit reconstruire ce passage à niveau ainsi que le système de signalisation pour l'ensemble du corridor ferroviaire inclus dans le projet. Il faut comprendre que les travaux liés au passage à niveau eux-mêmes ne sont pas si longs. Ce sont les travaux liés au système de signalisation qui sont considérables. Le CN doit procéder à une série de vérification pour s'assurer que sa nouvelle signalisation est sécuritaire.

D. Prolongement du boulevard De La Vérendrye

Les travaux du boulevard De La Vérendrye se poursuivent. Ils ont repris au mois de mai. Les travaux visent à prolonger le boulevard jusqu'à l'autoroute 15. Un raccordement du boulevard à la rue Pitt est également prévu, tout comme la réalisation d'un tournebride entre l'avenue Dunn et la rue Gladstone.

Un pont d'étagement de l'autoroute 15 sous le boulevard De La Vérendrye est en construction et éventuellement, ce pont permettra les entrées et sorties dans les deux directions. Une piste cyclable est également prévue au projet et se raccordera à celle le long du canal de Lachine.

Il faut savoir que le prolongement du boulevard ne sera pas ouvert à la circulation. KPH Turcot doit en effet reconstruire l'échangeur De La Vérendrye et effectuer le raccordement avec la portion du boulevard au sud de l'autoroute.

Période de discussion

Aucune intervention.

E. Démolition de bâtiments sur la rue Selby et l'avenue Greene

Les travaux de démolition des bâtiments sur la rue Selby et l'avenue Greene sont terminés. Les sites ont été nettoyés. La prochaine étape sera réalisée par KPH Turcot et consistera à la construction de la chaussée de l'autoroute Ville-Marie en direction est.

Intervention	Réponse
--------------	---------

<p>(Citoyen) <i>Traduit de l'anglais</i> Je veux vous féliciter pour ces travaux. J'habite près du bâtiment qui a été démoli sur l'avenue Greene et le bruit relié aux travaux a été minime, tout comme la poussière. J'espère que tous les travaux liés au projet se passeront de cette manière.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Nous l'avons remarqué. Nous avons eu un très bon entrepreneur.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) On aimerait que cet entrepreneur vienne dans Notre-Dame-de-Grâce, pas seulement à Westmount !</p>	
<p>(Sharon Leslie) Je me préoccupe de la perte de logements. Combien de logements ont été perdus dans cette démolition ? Est-ce qu'il y a une mesure pour remplacer ces logements ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) La personne qui s'occupe de ce dossier n'est pas présente ce soir. Je sais que la Ville et le Ministère travaillent conjointement sur un projet.</p>
<p>(Sharon Leslie) Nous avons déjà perdu des logements abordables sur la rue Saint-Jacques. Tranquillement, nous risquons de perdre plusieurs logements.</p>	<p>(Conseillère municipale de Westmount) Les douze logements du bâtiment situé sur la rue Selby n'étaient pas abordables. Ils étaient inoccupés depuis deux ans.</p> <p>(Martin Giroux, MTQ) Le Ministère a un projet avec la Ville afin de maintenir le parc de logements dans les quartiers. Il y a 106 logements prévus dans le cadre ce projet.</p> <p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Ce sera des logements abordables. Il y aura des logements communautaires aussi.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Est-ce que l'entrée de l'avenue Greene pour l'autoroute 720 en direction est demeurera ouverte ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Non, cette entrée sera éventuellement fermée dans le cadre du projet Turcot.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Est-ce qu'elle sera fermée d'ici six mois ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Pour l'instant, je ne peux pas m'avancer là-dessus.</p>
<p>(Citoyenne) Cette entrée va être fermée ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Oui, définitivement.</p>
<p>(Citoyenne) Si vous fermez cette entrée, la seule entrée restante menant à l'autoroute 720 est pour les résidents du quartier Notre-Dame-de-Grâce sera celle du boulevard Angrignon.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) L'avenue Greene doit être fermée afin de construire la nouvelle autoroute. KPH Turcot fait actuellement la planification de leurs travaux. Lorsque cette planification sera complétée, nous pourrons vous indiquer quand l'entrée de l'avenue Greene sera fermée. Je peux vous dire que la fermeture aura lieu assez tôt dans la réalisation du projet. Nous sommes conscients que c'est une deuxième entrée pour l'autoroute Ville-Marie en direction est qui sera fermée, après la fermeture définitive en mars 2014 de celle qui se trouvait sur la rue Saint-Jacques. Nous allons nous assurer que l'entrée suivante, soit celle qui se trouve sur les rues de la Cathédrale et Notre-Dame</p>

	Ouest, demeure pleinement fonctionnelle.
(Theodoras Samiotis, Ville de Westmount) Bonjour, mon nom est Theodora Samiotis, conseillère municipale de la Ville de Westmount pour le district qui inclut l'entrée de l'avenue Greene. Lorsque nous avons été avisés de la fermeture éventuelle de cette entrée, vous nous avez dit que vous nous consulterez afin de planifier les aménagements futurs du secteur. Je relance cette idée. C'est important d'en discuter avec la Ville avant d'aller plus loin. Je pensais, comme plusieurs ici ce soir, que cette entrée allait fermer à la fin du projet.	(Martin Giroux, MTQ) Nous sommes déjà en discussion avec M. Hurtubise, directeur de la Ville de Westmount.
(Theodoras Samiotis, Ville de Westmount) M. Hurtubise nous représente fièrement et nous sommes très contents qu'il fasse partie du comité. Je voulais toutefois souligner le fait qu'il est important que nous soyons consultés avant de fermer l'entrée de l'avenue Greene.	(Martin Giroux, MTQ) Nous en sommes conscients et nous nous assurerons de collaborer avec vous.
(Citoyen) Je suis en larme. Cela fait plus d'un an que je me bats avec ce qui se passe dans le quartier, avec la reconstruction de l'échangeur Turcot. Je me sens presque violé. J'en ai déjà parlé lors d'une présentation l'année dernière dans le quartier Saint-Henri. Je ne comprends pas pourquoi on fait tous ces travaux afin de démolir les deux entrées des résidents du quartier Notre-Dame-de-Grâce pour l'autoroute 720 en direction est. Ce sera donc pratiquement impossible pour les gens du quartier de se rendre au centre-ville. Concernant le CUSM, on a fermé l'Hôpital Royal Victoria, l'Institut et hôpital neurologique de Montréal, l'Hôpital de Montréal pour enfants, l'Institut thoracique de Montréal, etc. Tous les hôpitaux du centre-ville se trouvent maintenant à l'intersection du boulevard Décarie et de la rue Saint-Jacques. Curieusement, au même moment, on détruit l'entrée de la rue Saint-Jacques pour l'autoroute 720 en direction du centre-ville. Ce n'est pas seulement stupide et embarrassant. C'est <i>(traduit de l'anglais) malsain (fin de la traduction)</i> . Les résidents du quartier Notre-Dame-de-Grâce ne pourront plus emprunter l'autoroute Ville-Marie vers le centre-ville, et même dans l'autre direction. Dans les prochaines années, ce sera également impossible de se rendre à l'aéroport, aux arrondissements de Lachine et de LaSalle et au pont Honoré-Mercier. Vous allez	(Martin Giroux, MTQ) Nous pourrions en parler après la rencontre. Je veux tout de même vous corriger sur deux points. Premièrement, la bretelle d'entrée de la rue Saint-Jacques menant à l'autoroute Ville-Marie en direction est sera remplacée par une entrée située sur le futur boulevard Pullman. Ce n'est donc pas un accès en moins. Il est relocalisé. L'accès direct à l'autoroute Ville-Marie par la rue Saint-Jacques avait ses avantages. Or, il engendrait beaucoup de circulation locale sur l'autoroute. Nous voulons favoriser la circulation de transit sur cette autoroute. C'est pourquoi, entre autres, nous déplaçons l'entrée de la rue Saint-Jacques sur le boulevard Pullman. Deuxièmement, il y a un accès à l'autoroute 20 en direction ouest venant du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Au lieu d'avoir une bretelle qui part de ce boulevard et qui mène à l'autoroute, vous allez continuer sur le boulevard, tourner à droite et prendre une bretelle vous menant à l'autoroute. La configuration du nouvel échangeur à l'avantage de lier la rue Notre-Dame Ouest au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, ce qui évitera de faire le détour via la rue Pullman et le boulevard Angrignon. L'accès à la rue Notre-Dame Ouest sera donc direct. Les fonctionnalités sont donc toujours là, mais elles diffèrent de la situation actuelle.

<p>détruire l'entrée du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue pour l'autoroute 20 en direction ouest. La seule manière d'accéder à l'aéroport sera de passer par le boulevard Angrignon. Il doit y avoir une solution afin que le quartier Notre-Dame-de-Grâce ne se transforme pas en un îlot comme la ville de Côte-Saint-Luc où il n'y a qu'une entrée et qu'une sortie.</p>	
<p>(Citoyen) Ce que je voulais dire, c'est qu'à l'intersection du boulevard Décarie et de la rue Saint-Jacques, il y avait un lien direct vers le centre-ville. C'est la même chose pour le boulevard de Sainte-Anne-Bellevue. Il y a un lien direct pour aller à l'aéroport. J'ai vu la carte du projet. Ce ne sont que des spaghettis. Un monsieur du MTQ me l'a confirmé l'année dernière. L'accès direct à l'autoroute 720 en direction est prendrait dorénavant entre cinq et 10 minutes de plus, en plus de passer par deux ou trois feux de circulation. <i>(Traduit de l'anglais)</i> Pourquoi faire quelque chose en 30 secondes alors que l'on peut le faire en 10 minutes <i>(fin de la traduction)</i> ? Si vous pouvez améliorer votre projet de reconstruction, je l'apprécierais.</p>	
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Est-ce que l'on peut savoir quand les travaux liés au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue commenceront ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Nous allons pouvoir vous confirmer la date une fois que KPH Turcot aura terminé sa planification. Les travaux sont nécessaires parce qu'il faut déplacer le corridor ferroviaire.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Est-ce que le consortium a une réponse à ma question ?</p>	<p>(David Maréchal, KPH Turcot) Je n'ai pas la date, mais ce sont des opérations qui sont dans le début du projet.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Pouvez-vous expliquer comment les résidents du quartier Notre-Dame-de-Grâce vont pouvoir se rendre à leur maison en partant de l'aéroport ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Pendant les travaux ou après ?</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Pendant les travaux.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) C'est ce que KPH Turcot doit entre autres regarder avant d'annoncer la fermeture. Un scénario de maintien de circulation doit être fait. Leur plan de fermeture doit nous être présenté. Nous le commenterons et une fois que les dates seront officielles, nous vous les annoncerons.</p>
<p>(Citoyenne) Le problème que nous avons est le mur de Berlin qui est en train de se construire autour de Notre-Dame-de-Grâce. Tout devient de plus en plus compliqué. La fermeture de l'entrée Greene pour l'autoroute Ville-Marie aura vraiment</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Nous sommes très conscients que l'entrée de l'avenue Greene est importante.</p>

<p>un impact important pour les résidents, et pas uniquement pour ceux qui se rendent au centre-ville. Je travaille dans l'arrondissement Anjou. Pour me rendre à mon travail, je dois partir à 6 h 30. Je ne pourrai même plus prendre l'autoroute 720 parce que les accès seront fermés. Faire le trajet en transport en commun me prend 1 h 40. En vélo, ça me prend 1 h 20. Je suis bien contente que ce soit KPH Turcot qui a été choisi parce que je sais que c'est un consortium qui travaille bien. Or, coordonnez vos fermetures pour les gens utilisant leur voiture. Il ne faut pas que ça bloque partout.</p>	
<p>(Citoyenne) Je ne suis pas sûre.</p>	
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Si ça bloque partout, il faut mettre en place des mesures d'atténuation dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce, comme vous l'avez fait dans le quartier Saint-Henri. C'est Notre-Dame-de-Grâce qui est le plus affecté par Turcot.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) C'est ce que l'on fait. Nous avons eu énormément de rencontres avec l'Arrondissement afin de planifier les fermetures.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Les autobus sont pleins. La STM n'est même pas ici ce soir.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Il y a plusieurs mesures qui ont été mises en place afin de limiter les impacts. Nous sommes conscients qu'il y a des impacts.</p>
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Les résidents de Notre-Dame-de-Grâce veulent davantage de mesures d'atténuation.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Nous sommes à l'écoute de vos commentaires. Si vous avez des idées afin d'améliorer la fluidité, proposez-les-nous.</p>
<p>(Citoyenne) Attendez alors de fermer l'entrée de l'avenue Greene jusqu'à l'ouverture de l'entrée sur le futur boulevard Pullman. Ce n'est que de la logique.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Si nous avions pu faire cela, nous l'aurions fait. C'est une question de faisabilité. Un principe à respecter dans ce projet est le maintien de la circulation existante. Il faut donc construire les structures à côté de celles qui sont existantes. Si nous démolissions l'échangeur actuel pour le reconstruire exactement au même endroit, les interventions dans les quartiers environnants seraient de moindre importance. Or, ce n'est pas le cas ici. Nous reconstruisons les structures à côté de celles existantes afin de maintenir la circulation en tout temps.</p>
<p>(Dominique Sorel) Je vais saisir la balle au bond. J'apprécie beaucoup les présentations que vous nous faites. Je pense toutefois que la pression monte dans Notre-Dame-de-Grâce. Comme citoyens, nous venons ici de manière bénévole afin de communiquer le plus clairement possible avec vous du sérieux de la situation. À cet effet, j'aimerais prendre deux ou trois minutes pour vous lire une lettre que nous vous avons fait parvenir en fin de journée, à l'intention de</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Je comprends votre demande auprès du Ministère. Nous vous avons présenté en avril dernier l'ensemble des mesures d'atténuation mises en place par la Ville, dont 3 millions investis sur la rue Sherbrooke Ouest et 1 million sur le réseau de pistes cyclables. Je vous ai parlé également des neuf rues résidentielles où nous avons mis des dos d'âne. Les mesures que nous vous avons présentées représentent plusieurs millions de dollars. Ce sont des</p>

Stephan Deschênes. C'est une lettre qui est envoyée au nom de Concertation Turcot NDG. Ce groupe est composé de Stéphanie Couillard, du comité Citoyen NDG; de moi-même, citoyenne, NDG; de Halah Al Ubaidi, du Conseil Communautaire NDG; de Michael Simkin, de l'Association pour la promotion de la rue Sherbrooke Ouest; de Rachel Michie, de l'Association des piétons et cyclistes NDG; de Karen Urtnowski, de NDG Senior Citizens Council and Transit Committee, de Dominique Barsalou, du comité de suivi du plan Quartier Vert NDG Sud-Est; et de Jill Presceski, citoyenne de Saint-Raymond.

Les membres du comité bon voisinage Turcot NDG-Westmount ont formé un groupe de concertation pour échanger sur les enjeux prioritaires et identifier, de façon concertée, les besoins du quartier afin de mitiger les impacts de la réfection de l'échangeur Turcot. Lors de la première rencontre du 14 mai 2015, dans les locaux du Conseil Communautaire, le groupe a identifié quatre enjeux prioritaires. Le premier enjeu identifié concerne la sécurité des piétons, cyclistes et utilisateurs d'autobus du quartier, dont une grande proportion d'enfants et de personnes âgées. Il y a beaucoup d'écoles dans le quartier. Nous sommes d'avis qu'il est prioritaire pour le ministère des Transports et pour la Ville de Montréal d'assurer la sécurité des résidents de Notre-Dame-de-Grâce, par le biais d'intersections et de mesures d'apaisement bien conçues et planifiées.

Le second enjeu vise à proposer de meilleures opportunités pour améliorer le transport actif et collectif dans Notre-Dame-de-Grâce, notamment par des autobus plus nombreux et plus logeables, des pistes cyclables plus sécuritaires et plus efficaces, et des accès plus sécuritaires aux stations de métro du quartier. Ces mesures visant la mobilité des personnes améliorent la sécurité et la mobilité de tous les usagers du réseau routier. Nous sommes bien déçus de voir que la STM est absente ce soir. Il y a des budgets liés aux mesures d'atténuation et ce serait important que ces sommes soient dépensées dans notre quartier et qu'un plan cohérent soit mis en place.

Le troisième enjeu identifié concerne

démarches prévues à court terme. Certaines mesures, dont l'investissement de 3 millions de dollars sur la rue Sherbrooke Ouest, requièrent une planification importante. C'est pourquoi nous vous avons dit lors d'une rencontre des Quartiers verts que cette mesure ne sera pas en branle avant 2018. Je comprends votre démarche parallèle auprès du Ministère. Or, Monsieur McQueen pourra vous le confirmer, nous avons mis plusieurs mesures en place à la Ville de Montréal. Je tiens à spécifier que nous surveillons les débits de circulation et nous ajustons les feux de circulation et le marquage au sol. Ce genre de mesures ne fait pas partie des mesures d'amélioration, puisqu'elles visent à maintenir la circulation normale. La Ville a mis en place plusieurs vraies mesures d'amélioration. Nous travaillons actuellement sur le boulevard Décarie. Ensuite, nous améliorons la rue Sherbrooke Ouest. Ces mesures d'amélioration vous ont été présentées dans le plan d'intervention de la Ville lors du dernier comité. Nous suivons ce plan.

l'amélioration de la qualité de l'environnement des résidents riverains des travaux et des détours occasionnés par ceux-ci, notamment l'analyse et le contrôle de la pollution de l'air et du bruit causé par l'augmentation de la circulation dans les rues du quartier et la neutralisation de l'effet des îlots de chaleur par le biais de nouvelle végétation. Je me permets une petite parenthèse. Lorsqu'on connaît toutes les mesures qui ont été mises en place pour protéger les couleuvres, je pense que je préférerais être une couleuvre dans ce projet. J'ai l'impression qu'on en fait plus pour les couleuvres que pour les résidents de notre quartier. Nos rues sont infiltrées par la circulation de transit. Les rues dans l'axe est-ouest sont bloquées de 8 h jusqu'à 9 h 30. Ce n'est pas un milieu de vie sain et convivial.

Le quatrième enjeu vise à nous informer des budgets disponibles et la marche à suivre afin d'obtenir les sommes nécessaires pour la mise en place de mesures d'atténuation dans Notre-Dame-de-Grâce. Alors que le CUSM ouvre ses portes et que la fermeture de la rue Saint-Jacques continue d'enclaver le quartier, Notre-Dame-de-Grâce s'inscrit comme un des quartiers les plus affectés par les impacts de la réfection Turcot. Nous désirons connaître quelle proportion du budget destiné aux mesures d'atténuation du grand chantier Turcot iront à dans notre quartier. Comment ces budgets seront-ils dépensés et par qui? Comment ces mesures seront-elles planifiées, analysées, évaluées et mises en place? Comment et selon quels critères l'argent sera-t-il transféré du ministère des Transports vers les responsables de la mise en œuvre, soient la Ville de Montréal, la STM, l'Arrondissement, l'AMT, etc. Afin de commencer à identifier dès maintenant les pistes de solutions, un représentant membre du groupe de concertation Turcot NDG présentera ces enjeux lors de la prochaine rencontre du comité de bon voisinage, le 8 juin prochain, ce que je fais en ce moment. Nous souhaitons que cet exercice de concertation favorise la mise en place de mesures d'atténuation du chantier Turcot dans notre milieu de vie et suscitions la collaboration de tous les intervenants pour y parvenir. Je pense qu'il y a des solutions. Nous sommes sérieux. Nous habitons ce quartier depuis longtemps. Nous

<p>voulons l’habiter encore longtemps. Nos enfants y grandissent. Je demande la collaboration de l’Arrondissement, du Ministère et je remercie toutes les personnes qui ont participé à cet exercice et qui vont continuer à le faire.</p>	
<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Merci Madame Couture. Je veux vous dire que les résidents de Notre-Dame-de-Grâce veulent des dizaines de millions en mesure d’atténuation. Constatant l’ampleur du projet et les conséquences que nous vivons, quelques millions ne suffiront pas.</p>	
<p>(Citoyen) Est-ce que ces mesures vont décourager les gens à utiliser leur vélo pour se rendre au centre-ville ? Est-ce que les travaux vont perturber la piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve Ouest ? Si la piste cyclable est maintenue, est-ce que l’accroissement de voitures dans le secteur et sur le boulevard lui-même va augmenter le nombre de dangers liés au fait de se déplacer en vélo ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Il va y avoir des modifications du tracé de la piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve Ouest, plus précisément dans le secteur du métro Vendôme.</p>
<p>(Citoyen) Près du métro Vendôme, c’est vraiment n’importe quoi.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Nous en sommes conscients. Ce secteur fait partie des mesures de marquage que nous avons ciblé. Il y avait certains éléments à régler, notamment le déplacement des abribus de la STM. Nous avons trouvé un accord. La piste cyclable, dans les deux directions, va être replacée du côté nord du boulevard De Maisonneuve Ouest dans ce secteur, et ce, pour des raisons de sécurité. Pour les autres secteurs, nous sommes en train de revoir le marquage et les feux de circulation. Nous avons également une problématique particulière liée au dérèglement des feux de circulation sur la rue Sherbrooke Ouest aux intersections de l’avenue Girouard et du boulevard Décarie. Nous ne savons pas ce qui s’est passé puisque personne n’a touché à la programmation de ces feux. Cela crée toutefois un embouteillage important sur la rue Sherbrooke Ouest. Pour revenir au transport actif, comme je vous l’ai dit, nous avons convenu avec l’Arrondissement et l’association des cyclistes du quartier de déplacer la piste cyclable du côté nord du boulevard De Maisonneuve Ouest près du métro Vendôme, ce qui inclut évidemment l’intersection avec le boulevard Décarie et le chemin Upper-Lachine. Cette intersection à cinq branches est assez unique à Montréal. Le marquage devrait être fait sous peu. Il faut se</p>

	<p>rappeler toutefois que le marquage est fortement lié à la température. Lorsqu'il pleut, on ne peut pas procéder à ce type d'intervention. L'hiver a été long et le printemps est assez pluvieux. Cela n'a pas aidé nos interventions pour le marquage. Nous refaisons également le marquage de l'ensemble des corridors scolaire dans le secteur de Turcot. Nous avons également posé de nouveaux panneaux dans ces corridors. Cela représente une centaine de panneaux. Nous continuerons des démarches en ce sens. Notre priorité, c'est la sécurité pour le transport actif et collectif, et également pour la circulation automobile.</p>
<p>(Citoyenne) Nous aimons beaucoup vos présentations. Nous apprécions particulièrement le 30 km/h sur l'avenue Girouard. Or, vous pouvez le voir dans les interventions de la population, ce que vous faites n'est pas suffisant. Je pense que c'est important d'entendre ce que l'on vous dit. Nous ne pouvons pas vous donner des statistiques, mais nous pouvons vous parler de l'agressivité qui règne dans le quartier. En ce moment, nous avons l'impression que les accidents sont empêchés par la présence policière accrue. C'est bon pour leur quota de contraventions. Un jour par contre, nous n'aurons plus ces policiers. Le climat en général est extrêmement agressif. Vous devez nous entendre. Je pense que nous pouvons travailler ensemble pour trouver des solutions. On doit faire plus que ce qui est fait en ce moment. Pour nous, des travaux d'une durée de deux ans et demi ont un immense impact sur notre qualité de vie. C'est un projet sur 10 ans. Il impacte une grande partie de notre vie. Ce n'est pas une situation temporaire pour nous. Il faut entendre notre message. Vous dites qu'il y a déjà beaucoup d'argent qui a été dépensé à Notre-Dame-de-Grâce. J'ai l'impression que, du fait que nous ne sommes pas directement riverains des travaux, nous avons été ignorés. Combien d'argent jusqu'à maintenant a été dépensé en mesure d'atténuation dans notre quartier ? Combien avez-vous alloué d'argent aux futures mesures d'atténuation ? Quelles seront ces mesures ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Nous répondrons à vos questions lors de la prochaine rencontre. Nous allons prendre connaissance de la lettre qui nous a été transmise. À la prochaine rencontre, nous ferons le point là-dessus.</p>
<p>(Citoyenne) Je présume que vous avez une équipe qui planifie ces mesures ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Oui, nous avons une équipe qui effectue un suivi constant. Le budget est très serré et très strict.</p>

<p>(Marie-José Mastromonaco) Notre-Dame-de-Grâce est un quartier très résidentiel. Je ne cesse de le dire, mais on ouvrira bientôt une école. Nous avons fait des demandes au poste de quartier du SPVM afin d'avoir des brigadiers scolaires. Pour avoir de nouveaux brigadiers, il faut l'abolition d'une traverse scolaire existante sur le territoire de la Ville de Montréal. Ici, on ne peut pas attendre l'abolition d'une traverse scolaire pour avoir des brigadiers pour la nouvelle école. Il faut des brigadiers scolaires sur le chemin Upper-Lachine. Le brigadier scolaire à l'intersection de l'avenue Girouard et de la rue Sherbrooke Ouest est un ange. Je ne ferais pas son emploi pour tout l'or du monde ! À cette intersection, il nous faudrait au moins deux brigadiers. C'est la même chose pour l'intersection des avenues Notre-Dame-de-Grâce et Girouard. On ne peut pas attendre l'abolition de traverses scolaires. Il faut qu'un budget nous soit octroyé. Pour la sécurité des enfants, la peinture sur les rues ne suffit pas. Il nous faut une présence humaine. Il faut également que les parents sentent que le chemin emprunté par leurs enfants les menant à l'école est sécuritaire. Sinon, ces derniers vont aller reconduire leurs enfants à l'école avec leur voiture et cela augmente la circulation. Nous avons besoin d'un budget pour l'implantation de nouveaux brigadiers scolaires dans notre quartier.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Nous avons un plan d'intervention priorisant les écoles, qui comprend, entre autres, un programme avec Vélo-Québec et la revitalisation des traverses piétonnes. Ce que je prends en note, c'est l'augmentation du nombre de brigadiers scolaires. Nous sommes sur le dossier de l'école Saint-Raymond en ce moment. Également, à l'intersection de l'avenue Girouard et du chemin Upper-Lachine, nous avons constaté qu'il manque un feu pour piétons en direction ouest. Nous voulons sécuriser cette approche. La commande a été passée. Nous avons un ingénieur dédié uniquement aux feux de circulation de Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest.</p>
---	---

F. Travaux de maintien en 2015

Nous allons enchaîner avec les travaux de réparation de la structure existante. Nous avons rouvert la bretelle de l'autoroute 720 ouest menant à l'autoroute 15 vers le pont Champlain. La réouverture s'est faite dans la nuit du 3 au 4 juin, soit un mois plus tôt que prévu. La bretelle de l'autoroute 20 en direction est menant à l'autoroute Décarie en direction nord devrait ouvrir en juillet comme prévu.

G. Retour sur les questions

Nous allons faire un retour sur les questions du dernier comité. Nous avons été questionnés sur la hauteur des glissières prévues sur le futur pont Saint-Jacques. Nous avons consulté nos spécialistes en sécurité au ministère des Transports et ceux de la Ville de Montréal. La protection prévue pour le pont Saint-Jacques est de 1,4 mètre de hauteur. Selon les normes

établies, cette hauteur doit être respectée pour une piste cyclable. Lorsqu’il s’agit d’un passage piétonnier, ce qui est le cas pour le pont Saint-Jacques, la hauteur exigée est de 1,1 mètre. Le pont Saint-Jacques a donc une protection de 300 millimètres au-dessus des normes en vigueur. Pour vous donner une idée, 1,4 mètre, c’est environ 5 pieds. Nos spécialistes en sécurité au Ministère étaient tous d’avis que 1,4 mètre était une très bonne hauteur considérant que certains cyclistes traverseront sûrement sur le trottoir. Nous avons consulté la Ville dès la conception du pont et leurs spécialistes étaient d’accord avec la hauteur de 1,4 mètre. Nous sommes allés voir ce qui s’était fait dans le secteur. Le pont d’étagement du chemin Queen-Mary a une glissière plus haute. Or, les spécialistes qui ont conçu ce pont d’étagement ont mis les glissières à cette hauteur afin de respecter un concept architectural. Ce n’est pas pour des raisons de sécurité, mais plutôt pour des raisons esthétiques.

Intervention	Réponse
(Citoyenne) Alors, ici la beauté n’est pas un critère si je comprends bien.	(Martin Giroux, MTQ) Non, c’est un grand critère. Le pont Saint-Jacques est un pont signature pour le projet. Ce n’est pas un pont conventionnel. C’est un pont qui sort de l’ordinaire. Il y aura également une mise en lumière.
(Jill Precesky) Lors du dernier comité, j’avais parlé du pont d’étagement du chemin Upper-Lachine. Je vous avais dit que je croyais important de hausser les glissières. Avez-vous une réponse pour moi ? Est-ce que c’est possible de mettre une clôture afin d’améliorer la sécurité de ce pont d’étagement ? Nous allons nous occuper de mettre de la verdure. Nous sommes prêts à travailler avec vous.	(Martin Giroux, MTQ) Il s’agit d’une infrastructure de la Ville.
(Citoyen) <i>Traduit de l’anglais</i> Je regarde en ce moment votre site Internet et je ne trouve aucune information en anglais. Nous avons reçu un avis aux résidents dans les deux langues. Sur cet avis, il y avait un numéro de téléphone pour ceux et celles qui voulaient plus d’information. Par contre, lorsque j’ai appelé, personne n’a pu me répondre en anglais. La Ville de Westmount est reconnue officiellement bilingue par le gouvernement du Québec. Ce serait bien que le ministère des Transports le reconnaisse et nous fournisse de l’information en anglais. Ce serait bien que le Ministère puisse répondre en anglais aux questions qui lui sont adressées en anglais. En passant, ma femme est née dans la ville de Québec et mes enfants vont à l’école en français. Je suis donc une bonne personne ! Par contre, je ne suis pas assez intelligent pour apprendre le français. En fait, je suis assez intelligent. Je suis un	(Sandra Sultana, MTQ) <i>Traduit de l’anglais</i> Vous dites qu’au numéro de téléphone dans l’avis aux résidents, vous n’avez pas été en mesure d’avoir de l’information en anglais ?

<p>professeur à l'université McGill, mais je n'ai pas d'aptitudes pour apprendre la langue française. J'aimerais beaucoup qu'il y ait un peu d'information en anglais ce soir.</p>	
<p>(Citoyen) <i>Traduit de l'anglais</i> Quand j'ai appelé il y a déjà un an et demi, je n'ai pas pu avoir de l'information en anglais.</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) <i>Traduit de l'anglais</i> Nous regarderons s'il est possible de bonifier l'information diffusée en anglais, dans la mesure du possible.</p>
<p>(Dominique Sorel) Je suis très contente d'apprendre que vous êtes allés marcher sur le pont d'étagement du chemin Queen-Mary. 1,4 mètre arrive à peu près à mon épaule. Le pont d'étagement de l'avenue de Monkland est beaucoup plus bas. Du grillage a été mis par après afin d'augmenter la hauteur. Je pense que vous devriez vous inspirer de ce qui a été fait sur le chemin Queen-Mary. Il y a des aménagements qui ont été faits. Vous êtes conscients que vos travaux se font dans un quartier résidentiel. C'est un milieu de vie. Je ne sais pas si vous êtes conscient du sentiment des piétons qui traversent l'autoroute sur un pont d'étagement avec une glissière qui est basse. C'est un environnement hostile, absolument désagréable et dangereux. Je vous demanderais encore une fois de faire un effort. Ce n'est pas énorme ce que l'on demande. Pour ce qui est des budgets, nos demandes doivent être comme une goutte dans l'océan. Or, pour tous les gens qui marchent vers le métro, cela ferait une grande différence. Sur les ponts d'étagement des chemins de la Côte-Saint-Antoine et Upper-Lachine, les élèves de l'école Étoile filante ont un projet d'aménagement puisqu'ils empruntent régulièrement ces structures pour aller à la bibliothèque. Ils ont mis des bacs dans lesquels ils ont planté des fleurs. Ils ont fait du tricot. Allez voir, c'est vraiment beau. C'est pour vous montrer à quel point ces endroits-là sont désagréables. Vous avez une belle opportunité pour faire une différence dans notre milieu de vie. Faites un effort, et ce, pour tous les ponts d'étagements qui enjambent l'autoroute Décarie.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Lors de la construction de ces ponts d'étagement, les normes étaient différentes de celles d'aujourd'hui.</p> <p>(Aki Tchitacov, arr. CdN-NDG) Bonjour, je m'appelle Aki Tchitacov. Je suis le chef de cabinet du maire de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Russel Copeman. La demande a été faite officiellement afin de revoir tous les ponts d'étagement qui enjambent l'autoroute Décarie. Nous avons fait la demande à la Ville, au service en charge de ses infrastructures, soit la Division des ponts et tunnels.</p> <p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Il faut comprendre que ces ponts d'étagements relèvent de deux entités. Le tablier du pont est sous gestion municipale. La structure est quant à elle sous la responsabilité du ministère des Transports. La Division des ponts et tunnels de la Ville de Montréal est en train de regarder les différents ponts d'étagement surplombant l'autoroute Décarie. Des travaux de reconstruction de tablier de ces ponts sont également en analyse. Cela ne sera pas fait demain. Il faut coordonner les programmes qui sont en place afin de trouver les meilleures solutions. Nous vous proposerons un plan d'intervention lié à cet enjeu.</p>
<p>(Sharon Leslie) Je faisais partie d'un groupe communautaire qui a posé les mêmes questions à propos des ponts d'étagement il y a plusieurs années. Rien n'a changé depuis. Nous avons eu exactement la même réponse que celle de ce soir : « ce n'est pas à nous, c'est le ministère des</p>	

<p>Transports qui en est responsable ». J'ai lu dans le compte rendu de la dernière rencontre que la stratégie du Ministère pour la hauteur des glissières du pont Saint-Jacques était d'essayer le concept proposé et corriger après si nécessaire. Personnellement, je ne trouve pas que c'est une bonne manière de procéder. C'est comme si on attendait qu'il y ait un accident avant d'intervenir, au lieu de le prévenir. S'il y a quelque chose de très grave qui se passe, on va remonter la hauteur des glissières. Le moment pour considérer notre demande est maintenant. Nous sommes en train de planifier une infrastructure pour plusieurs décennies. Si les glissières étaient plus hautes, ce serait beaucoup plus sécuritaire pour tout le monde et cela éviterait peut-être un accident.</p>	
<p>(Malaka Ackaoui) Il faut aller au-delà de la sécurité. La hauteur que vous proposez est probablement sécuritaire. Or, pour l'expérience humaine de quelqu'un qui traverse, ce n'est pas suffisant. Lorsqu'on emprunte ces ponts d'étagement, on est confronté au vent et au bruit. C'est vraiment très désagréable. Ce n'est pas juste de mettre un grillage pour empêcher quelqu'un de jeter une roche. C'est également pour améliorer notre environnement. Nous vous l'avons déjà dit. Nous sommes prêts à collaborer. Les jeunes du quartier pourraient faire des plantations. En France et Europe, ils font des merveilles avec ces ouvrages d'art. On pourrait essayer de viser un peu plus haut et penser aux êtres humains qui vivent avec.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Le projet, dans sa finalité, sera très bien. Il y a beaucoup de plantations prévues. Quand la végétation va prendre sa place, vous allez voir que le milieu va être assez différent. Le corridor ferroviaire et les voies autoroutières seront entourés d'arbres. Partout où on intervient dans le cadre du projet, il y a beaucoup de végétation planifiée. Au pied du CUSM, il y a un grand parc qui va être construit.</p>
<p>(Jill Precesky) Il n'y a pas de piétons qui vont là. Nous vous parlons de notre quartier. Qu'est-ce que l'on fait ici ? Rien.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Il y a des démarches qui peuvent être faites de manière parallèle au projet Turcot. Il y a le projet Saint-Raymond où un plan d'intervention sera développé éventuellement. Il y a la mise en valeur de l'éco territoire de la falaise Saint-Jacques. En février dernier, nous avons invité des organismes afin de travailler là-dessus. Le travail se poursuit d'ailleurs tout au long de l'année. Je pense qu'il vaudrait la peine de vous montrer toutes les démarches de planification qui sont en cours de réalisation et qui se complètent. Il est difficile dans le cadre du projet Turcot de vous donner le détail de toutes les interventions prévues dans le plan d'intervention. Il faut comprendre que la Ville s'est greffée à un projet, et non à une démarche de</p>

	<p>planification. À la prochaine rencontre, il va peut-être y avoir moins de personnes vu qu'elle tombe en juillet. Or, au mois de septembre, je me propose de vous revenir avec nos plans d'intervention et l'ensemble des démarches de planifications qui sont en cours, autant du côté de la Ville que du côté de l'Arrondissement. Nous pourrions vous parler de la fin du déménagement du CUSM, de la rue Sherbrooke Ouest et de la falaise Saint-Jacques.</p>
<p>(Michael Simkin) Je vais faire un commentaire dans tout le respect du travail que vous faites. J'ai déjà été dans la fonction publique et je comprends les contraintes pour ce qui est des réponses possibles et de l'information disponible. Ceci étant dit, on se fout de qui gère le tablier et qui gère la structure du pont Neuf à Paris. Je me fous des normes qui ont été respectées lors de la réfection de La Rambla à Barcelone. Je ne pense pas qu'on aura une structure aussi unique à Notre-Dame-De-Grâce. Or, à quoi peut-on s'attendre lorsque l'on ne fait que respecter les normes ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Nous sommes au-delà des normes. C'est un pont signature. Les gens vont pouvoir avoir une vue sur l'échangeur et les aménagements qui vont être faits. Tous les spécialistes en sécurité que nous avons consultés nous ont dit que la hauteur des glissières du pont était sécuritaire.</p>
<p>(Michael Simkin) Je pense que vous manquez une belle opportunité en n'améliorant pas les autres ponts d'étagement. Pourquoi ? Parce qu'on n'aspire pas à mieux.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Écoutez, je prends note de votre commentaire. Nous allons en parler avec la Ville. Nous ne pouvons pas toutefois prendre des engagements par rapport à cela.</p>
<p>(Citoyenne) Pourquoi ce n'est pas possible de prendre un engagement ce soir ? Qui décide les montants qui vont être dépensés sur telles mesures ?</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) Il y a des limites à un projet. Nous ne pouvons pas décider, nous, ensemble, jusqu'où le projet se termine.</p>
<p>(Citoyenne) C'est qui alors qui décide ?</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) Ce n'est pas nous ce soir qui allons décider de dépasser le cadre du projet.</p>
<p>(Citoyenne) Le projet, c'est 25 000 \$ pour enjoliver les ponts d'étagement et donner une impression de sécurité lorsqu'on l'emprunte.</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) Il faut le planifier. On ne peut pas le faire ici ce soir.</p>
<p>(Citoyenne) Nous, comme citoyens, avons-nous un guichet pour faire ce type de demande ?</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) Nous sommes le guichet.</p>
<p>(Citoyenne) Vous ? À chaque fois que nous vous demandons quelque chose, vous nous répondez que vous allez regarder la demande et faire un suivi lors de la prochaine rencontre.</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) À la dernière réunion, nous avons été questionnés sur le pont Saint-Jacques. Nous n'avions pas noté les autres ponts.</p>
<p>(Citoyenne) Je suis désolé Madame, mais j'ai posé des questions sur le pont d'étagement de l'avenue de Monkland et sur la station de métro Villa-Maria et je veux un retour sur ces deux éléments. Ce n'est pas vrai que nous n'en avons pas parlé.</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) La hauteur des glissières ?</p>
<p>(Citoyenne) Oui Madame. Spécifiquement sur cette question.</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) Je ne l'ai pas noté.</p>

<p>(Citoyenne) Vous ne l'avez pas noté ? Franchement.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Nous vous l'avons dit. La hauteur des parapets a été adressée par le cabinet du maire Copeman. La demande est à la Direction des ponts et tunnels de la Ville de Montréal. Ceci étant dit, je pense que pour la hauteur des parapets, personne ne veut s'obstiner sur une mesure précise. Nous le comprenons bien. Vous nous parlez d'une expérience de vie. Il faut mettre les choses en perspective. La Division des ponts et tunnels étudie les aménagements possibles. Comme je vous l'ai dit, parallèlement à cela, nous regardons la réfection des artères des ponts d'étagement. Nous allons regarder les opportunités qui se présentent. Pour le pont Saint-Jacques, en regardant vers le sud, il va y avoir un panorama impressionnant. C'est sûr que ce n'est pas en regardant vers le nord que la vue va être à couper le souffle, considérant qu'elle donnera sur l'autoroute Décarie. Il faut penser que c'est le seul panorama que l'on va avoir dans le secteur. C'est un pont signature. Cela peut devenir un lieu symbolique de Montréal. La Ville a donc approuvé le 1,4 mètre proposé par le Ministère afin de garder le panorama. Pour le reste des ponts d'étagement, nous ne prendrons pas d'engagement ce soir. Il faut que cela s'inscrive dans une démarche planifiée. Il y a des programmes qui existent. Le seul engagement que je peux prendre avec vous ce soir est de regarder les opportunités qui vont dans ce sens. Les démarches auprès de l'Arrondissement sont selon moi tout à fait légitimes. Poursuivez dans cette direction.</p>
<p>(Marie-José Mastromonaco) Je comprends les normes. Malheureusement, les normes doivent être également respectées lorsque l'on construit une école, et ce, pour toutes les bonnes et mauvaises raisons. Par contre, si on ne se fie qu'aux normes, il est facile de perdre de vue pourquoi on construit l'école. On le fait pour les enfants. On construit un quartier résidentiel. C'est pour y vivre. Les normes ne prennent pas ces choses en considération. Des études ont été faites à l'école Notre-Dame-de-Grâce. Plusieurs enfants ont des troubles d'attention. Ces troubles seraient causés par le bruit. Le bruit nous provient de l'autoroute Décarie. Il est impossible d'ouvrir les fenêtres durant l'été. Les normes nous interdisent</p>	

<p>de mettre des airs conditionnés. S'il y avait des murs végétaux aménagés, cela pourrait être intéressant. Le Centennial Academy, situé à l'intersection de l'avenue Prud'homme et du chemin de la Côte-Saint-Antoine fait partie de la Commission scolaire de Montréal. Nous reprenons le bâtiment et ce sera éventuellement une école primaire de quartier. Sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine, il y a déjà beaucoup de va-et-vient à cause de l'école Étoile filante. Avec cette nouvelle école, le va-et-vient s'intensifiera. Ce serait un bon moment de mettre en place des murs végétaux. Il faut faire quelque chose qui soit beau pour les enfants. Ce n'est pas une ouverture à l'automne prochain, mais peut-être dans un ou deux ans. Ça serait intéressant de mettre en place des murs végétaux, autant sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine que sur la rue Notre-Dame-de-Grâce. Il devrait également y en avoir sur le chemin Upper-Lachine puisque beaucoup d'enfants vont se déplacer, en espérant que cela soit à pied ou en vélo. Dans la situation actuelle, je ne laisserais pas mes enfants se promener à pied ou à vélo.</p>	
<p>(Citoyen) L'aspect temporel n'est pas le même pour tout le monde. Les bénévoles, les gens qui viennent ici pour leur qualité de vie vous parlent d'une urgence d'agir. Vous, carriéristes, vous nous parlez de plusieurs années. J'apprécie la planification, or celle-ci a commencé il y a déjà plusieurs années. Pour ce qui est du pont signature de la rue Saint-Jacques, c'est quant à moi du gaspillage. Ce n'est pas nécessaire d'avoir un pont à haubans à cet endroit. Le nouvel échangeur Turcot va coûter probablement 200 fois plus cher que l'échangeur original. Il a coûté 28 millions de dollars pour le construire. Maintenant, on parle d'un projet de reconstruction de 3,7 milliards de dollars. Je veux aborder trois sujets, soit Bonheur d'occasion, les paliers de gouvernement et les budgets. Si vous avez lu le roman de Gabrielle Roy, vous vous rappellerez que l'essentiel de son drame se trouve au même endroit que l'échangeur Turcot. Elle décrivait une situation intenable durant la Deuxième Guerre mondiale. Des trains de marchandises passaient en plein cœur de Saint-Henri. Ces trains dérangaient les gens du secteur, en plus de constituer un danger pour tous. Actuellement,</p>	<p>(Sandra Sultana, MTQ) Il n'y a aucune contribution des autres paliers de gouvernement. Le fédéral ne paie pas pour ce projet.</p>

nous construisons un projet de plusieurs milliards de dollars et les trains vont continuer de passer au même endroit. Je veux vous faire remarquer que tout le pétrole provenant de l'Alberta et du Dakota du Nord destiné à l'étranger est transporté par des trains passant à 400 mètres d'un hôpital et tout près du canal de l'Aqueduc de la Ville de Montréal. Je déplore le fait qu'aucune mesure d'atténuation n'ait été pensée, au moins durant la période des travaux, concernant le passage des trains. La nuit dernière, j'ai entendu quatre trains de marchandises passer. Ces trains dérangent la paix dans notre quartier. Cela n'a pas été planifié. Je veux vous parler également des paliers de gouvernement. Le ministère des Transports se comporte comme s'il était le seul maître d'œuvre. Il n'est pourtant pas le seul dépensier. À ce que je sache, il y a d'autres paliers de gouvernement qui sont impliqués dans le projet. J'aimerais savoir à la prochaine rencontre quelle est la contribution du gouvernement fédéral. Je me demande si cela pourrait être un enjeu lors de la prochaine campagne électorale. Enfin, je vais vous parler des budgets. À la dernière rencontre du comité, le consortium a déchiré sa chemise pour nous dire qu'il respecterait les budgets. Je pense que c'est un problème actuellement. Nous voulons des mesures d'atténuation qui ne sont pas très complexes. Nous voulons plus d'autobus, plus de voies protégées pour les cyclistes. Ce sont des investissements mineurs comparés aux centaines d'heures supplémentaires payées aux policiers. Le consortium peut se vanter de respecter le budget. Or, cela ne tient pas compte des travaux qui ont déjà été faits, des expropriations et des mesures d'atténuation. Est-ce que le Ministère a un pouvoir afin de demander au consortium de nous dire combien d'argent est prévu aux mesures d'atténuation dans son budget, en excluant évidemment les relations publiques ? Pour revenir à la structure Saint-Jacques, je pense que la vue que l'on aura sur la Rive-Sud sera sans intérêt. De toute manière, le ministère des Transports insiste pour que l'on se concentre sur la route. La vue est alors très secondaire. Nous en avons ras-le-bol de ces dépenses. Ce n'est pas nécessaire de faire un pont à haubans. J'aimerais qu'on nous dise combien d'argent peut être investi dans les

autobus afin que l'on puisse se rendre au métro de manière agréable, sécuritaire et exemplaire.	
(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Même pour les travaux du CN ?	(Sandra Sultana, MTQ) Oui, c'est nous qui payons pour les voies ferrées. Pour les mesures d'atténuation dans le contrat de KPH Turcot, il y a certains éléments qui sont inclus dans leur contrat. Par contre, la plupart des budgets liés aux mesures d'atténuation sont à l'extérieur de leur contrat.
(Citoyen) Et pour les trains ? Les wagons de pétrole passent dans le chantier. Qu'est-ce qui est fait pour s'assurer qu'il n'y aura pas de déversement ?	(Martin Giroux, MTQ) Ce qui concerne le corridor ferroviaire est géré entièrement par le CN. Ils ont leurs propres normes à suivre. Cela ne relève pas du Ministère. Par contre, le Ministère assure une coordination des travaux du CN prévus dans le projet avec ses propres travaux.
(Citoyenne) J'ai trois questions. La première est en lien avec la station de métro Villa-Maria. À la dernière rencontre, on m'a demandé de faire des demandes spécifiques en lien avec des mesures d'atténuation pour Turcot. Nous encourageons nos enfants à prendre le métro le plus souvent possible. Nous prenons le métro le matin afin de ne pas prendre la voiture et augmenter la circulation dans le secteur qui est déjà dense. J'ai demandé des améliorations aux abords de la station de métro Villa-Maria, plus précisément le secteur ouest devant la station de métro. Cela a été très mal planifié. Ce ne serait pas complexe de corriger la situation. Je veux un suivi sur ce point.	(Martin Giroux, MTQ) Pour votre information, la STM va être présente lors de la prochaine rencontre.
(Citoyenne) Je veux tout de même une réponse maintenant puisque j'ai posé la question lors de la dernière rencontre et on m'a dit qu'on y répondrait à cette rencontre-ci. Cela fait déjà 7 ou 8 semaines. De toute manière, les abords de la station Villa-Maria ne relèvent pas de la STM. Je ne veux pas m'éterniser dans les juridictions, mais cela relève de l'Arrondissement.	(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Je peux répondre à cette question si vous voulez. J'ai déjà fait un suivi avec le maire et le directeur de l'Arrondissement. La demande est pour une extension de trottoir à l'intersection nord-ouest du boulevard Décarie et de l'avenue de Monkland. Comme cela a été dit lors de la dernière réunion, la situation actuelle est ridicule. Les gens s'empilent sur le gazon. Ce n'est pas sécuritaire. Le dossier avance.
(Citoyenne) Qu'est-ce que cela veut dire ? Est-ce qu'il y a de l'argent dans les mesures d'atténuation prévues au projet qui va servir à faire cette intervention ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) Le directeur de l'Arrondissement va sûrement nous envoyer la demande.
(Citoyenne) Il ne vous a pas encore envoyé la demande ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) Présentement, je ne l'ai pas encore reçu de l'Arrondissement.
(Citoyenne) C'est honteux que notre arrondissement qui nous représente n'ait pas encore envoyé à la Ville cette demande. La	(Marie-Sophie Couture, VdM) Les budgets ne viennent pas uniquement du Ministère.

<p>Ville centre a des budgets du ministère des Transports du Québec. Nous faisons des demandes et rien ne se passe.</p>	
<p>(Citoyenne) Je m'en fous des budgets. Vous nous demandez des suggestions concrètes. Je vous en donne une, facile à réaliser. Cela va améliorer la sécurité et la vie de tous les usagers. Je suis sidérée d'apprendre que l'Arrondissement n'a pas acheminé la demande. C'est honteux.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Je ne l'ai pas reçu dans ma boîte courriel. Il se pourrait toutefois que la demande ait été envoyée directement à James Byrns, chef de division des Grands Projets à la Ville de Montréal. Jusqu'à maintenant, nous n'avons jamais refusé ce type de demande de l'Arrondissement. Lorsque la demande fait partie de ce que l'on appelle le territoire d'influence, on répond à la demande. Ce type de demande est traité rapidement. Toute demande de marquage, de réfection de trottoir, de saillies, de feux de circulation a toujours été acceptée dans le territoire d'influence. Je ne sais pas si cette demande sera traitée comme une mesure d'atténuation. Peut-être relève-t-elle de la planification du territoire.</p>
<p>(Citoyenne) C'est une mesure d'atténuation. Nous devons prendre le métro parce qu'il est impossible de circuler en voiture.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Je comprends. Je ne peux toutefois pas vous dire ce soir si c'est approuvé. Lorsque nous recevons la demande, nous l'analyserons. S'il s'agit uniquement d'un élargissement de trottoir...</p>
<p>(Citoyenne) C'est plus qu'un élargissement de trottoir. C'est une planification beaucoup plus intelligente. C'est nécessaire, entre autres, pour la sécurité des enfants.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) J'attends que l'on me présente un plan. Une fois cela fait, je pourrai vous le présenter. À chaque fois que notre plan d'intervention sera modifié, par exemple en incluant cette mesure, nous vous le présenterons.</p>
<p>(Citoyenne) Vous me promettez alors qu'un suivi sera fait par l'Arrondissement et la Ville centre.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) J'ai pris votre demande en note. Vous voulez une extension de trottoir du côté nord-ouest de l'intersection du boulevard Décarie et de l'avenue de Monkland.</p>
<p>(Citoyenne) C'est ce que j'avais demandé spécifiquement à la dernière rencontre.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Il faut que l'on planifie la démarche. L'Arrondissement a déjà entamé la procédure. Il faut comprendre que six semaines pour faire une conception sur les aménagements n'est pas suffisant. Laissez-nous un peu de temps. Pour certains éléments comme le marquage, nous pouvons intervenir très rapidement. Revoir la géométrie d'une rue, c'est une autre histoire. Il faut nous laisser le temps de faire nos analyses.</p>
<p>(Citoyenne) Je comprends Madame Couture. Ce qui serait utile, c'est que vous nous présentiez des mesures concrètes et des dates de réalisation dans votre plan. Il faut que nous sachions les délais nécessaires à la réalisation de nos demandes. Vous</p>	

<p>devriez faire un suivi de nos demandes. Un autre point que j'aimerais aborder est la ventilation des budgets. J'aimerais savoir combien d'argent est dépensé pour les policiers dans le quartier. J'aimerais également savoir combien coûte le comité de bon voisinage. Nous venons ici bénévolement, sur notre temps. Pour vous, cela fait partie de votre travail. Je ne vous blâme pas personnellement. Je comprends que vous faites ce qui est possible de faire. Vous avez probablement été choisi pour vos capacités d'écoute respectives. Vous êtes probablement les meilleurs dans chacun de vos départements pour prendre conscience de nos besoins. Par contre, il y a un problème. Lorsque nous vous demandons d'améliorer les ponts d'étagements, vous nous répondez que vous n'avez pas les fonds nécessaires. En ce sens, je préférerais que l'on mette fin aux comités et que vous preniez l'argent dédié à ceux-ci pour embellir nos ponts d'étagement. Nous pourrions rester à la maison et tout le monde serait content. Je veux que l'on utilise l'argent disponible afin de faire des infrastructures qui vont perdurer dans le temps. Il faut arrêter de faire du bla bla. Je sais que je suis la première à le faire. Je m'en excuse. J'hais le chialage. Or, je suis préoccupée par la qualité de vie des gens du secteur. Nous sommes envahis par le chantier. Vous nous répondez avec une norme X, ou que vous êtes en train de surveiller cela. Je le sais que c'est ce que vous faites. Néanmoins, j'aimerais savoir combien coûtent ces rencontres afin de comparer avec les montants alloués sur le béton, montants qui nous aident réellement. J'aimerais savoir aussi combien d'argent est dépensé pour les policiers qui sont assis dans leur voiture, ou debout en train de jaser avec un café. Honnêtement, les policiers ne sont pas toujours très aidants lorsque nous sommes des piétons ou des cyclistes. Nous en avons besoin, mais la situation n'est pas idéale. J'aimerais que vous répondiez à mes questions lors de la prochaine rencontre, ou que vous nous soumettiez du moins des pistes de réflexion.</p>	
<p>(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Bonjour, j'habite à l'intersection de l'avenue Crowley et de la rue Prud'homme. Transports Québec m'a informé que les zones de stationnement allaient être modifiées sur l'avenue Crowley. J'aimerais savoir si une</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Effectivement, nous avons décidé avec l'Arrondissement qu'il sera interdit de se stationner sur certaines zones de l'avenue Crowley. Il faut aussi prendre en considération le chantier visant l'embellissement</p>

<p>annonce serait faite en ce sens. La rue est étroite et lorsque les gens se stationnent, plus personne ne peut passer. Certains automobilistes se mettent à klaxonner. Je les entends de ma maison dès 6 h. Est-ce que le stationnement va changer sur l'avenue Crowley durant les heures de pointe ?</p>	<p>du boulevard Décarie. Actuellement, nous refaisons l'aménagement des jardins dans le mail central. Malheureusement, l'avenue Crowley est le seul endroit où l'entrepreneur peut sortir le matériel de son camion. Avant de procéder au changement de zones de stationnement, il faut attendre que ce chantier soit terminé. Cela devrait se faire bientôt. Une bonne partie des travaux a été réalisée.</p>
<p>(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Est-ce que l'interdiction de stationner sera en vigueur pour les deux côtés de la rue ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Ce sera pour un seul côté en alternance.</p>
<p>(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Il y a également un accès sur l'avenue Crowley pour le nouvel hôpital et aucune signalisation n'est en place. Le marquage est également déficient. Est-ce que la situation va être corrigée ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Il y a aura du marquage au sol. Nous avons interdit le virage à gauche et cela a créé beaucoup de confusion. Un changement de feu de circulation est prévu à l'intersection du boulevard Décarie et de l'avenue Crowley. Il y a normalement un signaleur. Cette semaine, pour une raison inconnue, le signaleur ne s'est pas présenté. Un important changement de feux de circulation du secteur sera fait bientôt. Nous changerons également les feux à l'intersection de l'avenue Girouard et de la rue Saint-Jacques. En ce moment, ce sont des feux clignotants. Les gens roulent beaucoup trop vite et il y a un parc tout près. Nous remettrons des feux normaux. Nous allons également revoir la programmation des feux de circulation à l'intersection de la rue Sherbrooke Ouest et du boulevard Décarie. Je vous rappelle que les feux ont été déprogrammés pour une raison qui nous échappe. Nous avons mis un policier afin de faciliter la circulation.</p>
<p>(Citoyenne) <i>Traduit de l'anglais</i> Les policiers sont présents pratiquement en tout temps. Ils sont là à cause du nouvel hôpital. Nous vivons dans notre maison bien avant que l'hôpital soit en construction. Cela nous a réellement été imposé. Qu'arrivera-t-il lorsque les policiers ne seront plus présents ? Ce sera n'importe quoi.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Le déménagement du CUSM a été fait à 80 %. Nous ne nous attendons pas à une énorme hausse d'achalandage éventuelle. Ce faisant, nous pouvons ajuster les feux en conséquence. Lorsque d'une semaine à une autre, on déménageait 20 % de l'hôpital, il fallait avoir des policiers en place pour mieux gérer la circulation. Sinon, nous aurions sans cesse reprogrammé les feux de circulation. Les nouveaux plans seront réalisés dans trois semaines. D'ailleurs, dans trois semaines, il y a la marche du CUSM. C'est une grande marche. C'est après cette marche que l'on pourra voir ce qui est possible de faire.</p>
<p>(Daniel Lambert) Tout d'abord, au nom des</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Oui.</p>

<p>associations des cyclistes et piétons de Notre-Dame-de-Grâce et de Westmount, j'aimerais remercier le maire Copeman, monsieur McQueen et les gens de la Ville pour la piste cyclable à deux directions sur le côté nord du boulevard De Maisonneuve Ouest à l'intersection du boulevard Décarie. C'est grandement apprécié. Je pense que ça va beaucoup améliorer la circulation des cyclistes. Pour votre information, il y a actuellement environ 2 500 cyclistes qui voyagent sur cet axe est-ouest. C'est un changement de configuration très important pour nous. Maintenant, j'ai quelques questions. Ce sera des bollards ?</p>	
<p>(Daniel Lambert) En hiver, qu'est-ce que l'on va faire ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Les bollards seront maintenus dans certaines sections.</p>
<p>(Daniel Lambert) Les voitures ne pourront pas passer ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Oui. Nous allons mettre également des feux de circulation pour les cyclistes sur le boulevard De Maisonneuve Ouest aux intersections du boulevard Décarie et de l'avenue Prud'homme afin de synchroniser les mouvements.</p>
<p>(Daniel Lambert) Pour l'axe est-ouest, ce que vous faites est vraiment bien. Par contre, pour l'axe nord-sud, il y a des améliorations à faire. Beaucoup de médecins et d'infirmières veulent se rendre au CUSM. Les gens qui roulent sur le boulevard Décarie en direction nord et qui veulent emprunter le boulevard De Maisonneuve Ouest en direction est n'ont pas de place pour attendre au feu de circulation. Est-ce qu'il y a une solution envisagée ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Pas pour le moment. Tant que le CUSM n'aura pas fini de déménager et que les travaux sur le boulevard Décarie ne seront pas terminés, nous ne mettrons pas de saillies. Nous allons pouvoir commencer nos démarches de planification cet automne.</p>
<p>(Daniel Lambert) Lorsque la piste cyclable va ouvrir, en juillet je crois, les cyclistes vont devoir attendre dans la piste cyclable puisqu'il n'y a pas d'autre endroit disponible. Ces cyclistes venant du boulevard Décarie bloqueront le mouvement est-ouest. Il y aura un vrai problème. Un autre problème concerne les piétons qui veulent se rendre au CUSM ou au métro Vendôme. À l'intersection des boulevards De Maisonneuve Ouest et Décarie, ils n'ont parfois que cinq secondes pour traverser. Ensuite le feu permet aux voitures de tourner.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Nous sommes en train de voir avec l'Arrondissement la possibilité d'enlever un virage à cette intersection. Cela nous permettrait d'avoir plus d'espace. Actuellement, pour toutes les directions, il est possible de tourner à gauche et à droite et de continuer tout droit. Il y a également la piste cyclable. Il faut que l'on fasse un choix.</p>
<p>(Daniel Lambert) L'espace est vraiment restreint. Qui plus est, certains camions montent même sur les trottoirs pour faire leur virage à droite. C'est dangereux. Je voulais savoir si la police allait être</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Les policiers seront en place jusqu'à ce que le système de programmation de feux soit en marche. Nous savons que cette mesure coûte cher. Par contre,</p>

<p>présente encore longtemps. C'est vrai, par moment, les policiers sont assis dans leur voiture. Or, à cette intersection, les policiers sont extrêmement utiles.</p>	<p>c'est pour la sécurité. Il faut comprendre que cette intersection n'est pas uniquement touchée par le projet Turcot. Il y a l'ouverture du CUSM et la réfection du boulevard Décarie. Chaque semaine, pour l'instant, on renouvelle nos demandes pour les policiers.</p>
<p>(Daniel Lambert) En principe, les policiers ne seront pas en place durant toute la fermeture du pont Saint-Jacques.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Non.</p>
<p>(Daniel Lambert) Est-ce que nous pourrions être avertis lors du retrait des policiers ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Oui. Avant le retrait des policiers, nous allons également observer pendant deux semaines la synchronisation que nous mettrons en place afin de s'assurer qu'elle fonctionne.</p>
<p>(Daniel Lambert) L'heure de pointe est vraiment le point névralgique. Sur le boulevard De Maisonneuve Ouest, en direction est entre 7 h 30 et 8 h 30, c'est extrêmement achalandé.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Je sais. Le soir, dans l'autre direction, ce l'est également. Il y a 350 véhicules qui essaient de sortir du CUSM en même temps par l'avenue Crowley.</p>
<p>(Karen Urtnowski) Je suis très contente d'apprendre que la STM sera là à la prochaine rencontre. Dominique Sorel vous a présenté les quatre priorités du groupe Concertation Turcot NDG. J'aimerais qu'il y ait davantage de mesures incitant le transfert modal. J'aimerais qu'à la prochaine rencontre, la STM nous explique sa stratégie pour le transfert modal. Selon moi, la meilleure mesure d'atténuation pour le projet Turcot est la diminution du nombre de voitures sur la route. Pour le faire, il faut offrir au public une alternative fiable.</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Je vais leur adresser la question et ils pourront vous revenir à la prochaine rencontre.</p>
<p>(Malaka Ackaoui) Lorsque je marche sur l'avenue Prud'homme en direction sud vers le métro Vendôme, en prenant ensuite les boulevards Décarie et De Maisonneuve Ouest, je suis impressionné par la quantité de piétons. Les trottoirs ne sont pas assez larges. Je suis contente qu'il y ait beaucoup de gens qui marchent, mais la situation actuelle mériterait selon moi une étude sur la largeur des trottoirs. Il y a énormément de monde.</p>	<p>(Peter McQueen, arr. CdN-NDG) Quand le tunnel piétonnier de la station Vendôme menant au site Glen du CUSM ouvrira le 18 juin prochain, le nombre de piétons diminuera.</p>
<p>(Malaka Ackaoui) À l'intersection du chemin Upper-Lachine et du boulevard Décarie, il y a vraiment beaucoup de gens qui se massent. Je ne crois pas que ce sont uniquement des gens qui vont au CUSM. Une étude sur la largeur des trottoirs est donc pertinente. Nous avons fait également une demande sur le pont d'étagement enjambant l'autoroute Décarie. Je voulais faire un</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Tous les ponts d'étagement sont à l'étude par la Division des ponts et tunnels.</p>

suivi.	
(Malaka Ackaoui) Je parle du pont ferroviaire au-dessus du boulevard Décarie	(Marie-Sophie Couture, VdM) C'était un revêtement temporaire. Il y a eu de l'accumulation d'eau à cause de la neige. L'eau continue à couler. Il y a eu un appel d'offres pour régler le problème. La neige ne s'accumulera plus. On n'aura plus ce problème l'année prochaine. L'eau ne tombera plus sur le trottoir. Il y a également des mains courantes à installer. Nous avons mis des mains courantes temporaires, mais celles-ci entravaient le travail de déneigement, ce qui explique le fait qu'il y avait une accumulation de neige.
(Malaka Ackaoui) Savez-vous quand le zig-zag sera fermé ?	(Marie-Sophie Couture, VdM) Tout sera fait en même temps. Nous sommes conscients que des murs avec des colonnes favorisent la présence d'une clientèle non désirable.
	(Marie-Sophie Couture, VdM) Pour ce qui est de la présentation de la Ville prévue ce soir, je pense que l'essentiel a déjà été dit. J'ai noté toutes les demandes. À la prochaine rencontre, je vous représenterai le plan d'intervention. C'est visuel et cela permet de faire un suivi sur les mesures mises en place.
(Jill Prescesky) J'aimerais dire au Ministère que j'apprécie comme citoyen l'effort que vous avez fait pour le graphisme. C'est efficace. J'ai participé à d'autres rencontres de bon voisinage et le visuel était absent. Comme mesures d'atténuation, nous apprécions beaucoup, pour tout le secteur Turcot de notre quartier, la nouvelle signalisation pour les stationnements. Il est possible de trouver du stationnement maintenant. Nous apprécions beaucoup cette mesure de l'Arrondissement. Ne la changez pas.	
(Citoyen) J'ai entendu Madame Couture parler de mesures d'atténuation une vingtaine de fois. Je vais vous parler de la vraie raison pourquoi je suis ici ce soir. Ils ont fermé la bretelle de l'autoroute 20 en direction est menant à l'autoroute 15 en direction nord. Ils ferment le pont Saint-Jacques. Ce faisant, tout le monde passe par la rue Saint-Jacques, plus à l'ouest et sur le boulevard Cavendish. Je vais souvent à l'aéroport et dans les arrondissements de LaSalle et de Lachine. Que s'est-il passé avec le feu de circulation sur la rue Saint-Jacques à l'intersection du Loblaws, près du boulevard Cavendish ? Je ne peux pas comprendre pourquoi on arrête chaque	(Marie-Sophie Couture, VdM) L'intersection du boulevard Cavendish et de la rue Saint-Jacques a été vérifiée deux fois par les spécialistes en maintien de circulation à la suite des plaintes que nous avons reçues comme quoi le changement de feu était trop long. Par contre, compte tenu des volumes de circulation, la décision a été de maintenir le feu comme il est en ce moment. Le changement de configuration de feu aurait pu amener les gens à emprunter des rues résidentielles.

<p>deux minutes des centaines de voitures sur la rue Saint-Jacques pour 55 secondes afin qu'une voiture puisse sortir du Loblaws. Quand 99,9 % de la circulation passe dans un sens, je ne comprends pas pourquoi leur temps de passage à l'intersection est le même que pour le 0,1 % restant. C'est la même situation pour l'intersection du boulevard Cavendish et la rue Saint-Jacques. Les enfants de 6 ans savent comment régler ce problème. Plusieurs fois, je me suis rendu à des conseils d'arrondissement. Mon maire n'a aucun intérêt dans ce problème. Pourquoi arrêter plein de voitures pour absolument rien ? Pour créer de la congestion ? Cela relève peut-être du Ministère. La même chose est en train de se produire à l'intersection du boulevard Décarie et du chemin de la Côte-Saint-Luc. Au comité de bon voisinage du CUSM, la Ville m'a dit que c'est sous la responsabilité de la province. Le Ministère m'a dit quant à lui que cela relève de la Ville. Personne n'a aucune réponse.</p>	
<p>(Citoyen) Il n'y a aucune autre rue. Il n'y a que l'avenue Elmhurst.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Oui, mais nous devons maintenir le mouvement par lequel les gens qui sont sur la rue Saint-Jacques empruntent le boulevard Cavendish vers le nord et ensuite roulent sur le boulevard De Maisonneuve Ouest. Compte tenu des volumes de circulation, nous devons maintenir ce mouvement optimal.</p>
<p>(Citoyen) Vous dites que l'on a vérifié deux fois l'intersection et que l'on est d'accord avec le fait d'arrêter tout le monde pendant 55 secondes.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) Le cycle n'est pas de 55 secondes.</p>
<p>(Citoyen) Je l'ai compté.</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) On comprend que les gens soient déçus, mais il faut assurer une fluidité sur Cavendish autant en direction nord qu'en direction sud.</p>
<p>(Citoyen) Le problème n'est pas au boulevard Cavendish, mais plutôt à l'intersection du Loblaws. Je vous demande d'y aller. Il n'y a pas d'arrêt d'autobus. Il n'y a jamais personne. Mettez-vous à l'intersection, à n'importe quelle heure. À minuit, j'ai dû attendre entre 45 et 55 secondes et personne n'est sorti du Loblaws.</p>	

La rencontre se termine à 21 h 30.

Prochaine rencontre du comité : le 14 juillet 2015