

Comité de bon voisinage Turcot – NDG-Westmount

Rencontre n° 3

14 juillet 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 Patricia Dumais
 - M. Kurt Houghton
 - M. Daniel Lambert
 - Mme Marie-José Mastromonaco
 - Mme Dominique Sorel
 - Mme Karen Urtnowski

- KPH Turcot
 - M. David Maréchal, directeur Qualité et environnement pour le projet Turcot
 - Mme Genevieve Campeau, directrice du volet Maintien de la Mobilité

- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
 - M. Stéphan Deschênes, directeur du projet Turcot
 - M. Martin Giroux, ingénieur, directeur adjoint du projet Turcot
 - Mme Vicky Lachapelle, conseillère en communication

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

- Ville de Montréal
 - M. James Byrns, chef de division –Grands projets
 - Mme Marie-Sophie Couture, chargée de projet

- Ville de Westmount
 - M. Salah Bouziane, ingénieur – Hydro-Westmount

- Arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce
 - M. Sergio Sollazo, ingénieur, division du bureau technique
 - M. Pascal Trottier, chef de division Études techniques

La rencontre du comité de bon voisinage se tient en séance publique. Environ 20 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
- Il rappelle que le Comité de bon voisinage concerne le projet Turcot, donc seules les demandes concernant directement ce projet seront prises en compte
- Il précise que le déroulement inclura désormais une période de 15 minutes au début des comités afin que les membres du comité de bon voisinage puissent poser des questions et qu'ensuite, les périodes de questions n'aient lieu qu'après chaque exposé, plutôt que pendant ceux-ci
- Tour de table afin de présenter les intervenants
- Plan de la soirée
 - Demandes des membres du comité de bon voisinage Turcot
 - Mise à jour des travaux du ministère des Transports
 - Retour sur les questions
 - Travaux 2015 et plan de maintien de la mobilité par KPH Turcot

Présentations

Demandes des membres du comité de bon voisinage Turcot

Présentation par Mme Dominique Sorel

Bonsoir. Je voudrais d'abord remercier le ministère des Transports, qui nous accorde une plage de 15 minutes pour nos questions. Sans plus tarder, je laisse la parole à M^{me} Karen Urtnowski, qui a préparé une présentation concernant les transports en commun.

Il a été décidé que la présentation de M^{me} Urtnowski ne se ferait pas dans le cadre du comité de bon voisinage, mais qu'elle sera plutôt discutée dans une autre rencontre avec des représentants de la Société de Transport de Montréal (STM) puisqu'elle ne concerne pas directement les travaux actuels du projet Turcot. Les membres du comité prennent les minutes restantes pour faire part de leurs interrogations.

Intervention	Réponse
(Daniel Lambert) Aujourd'hui, l'Association des Cyclistes et Piétons de Notre-Dame-de-Grâce a assisté à une conférence de presse pour l'ouverture de pistes cyclables protégées. Nous sommes ravis de changement, merci beaucoup. D'ailleurs, nous nous demandions si l'arrondissement prévoyait des mesures de sensibilisation pour inciter la population à se déplacer en vélo.	(James Byrns, VdM) Chaque année, à l'occasion de la rentrée scolaire, la Ville de Montréal lance une campagne de sensibilisation pour encourager l'utilisation du transport actif et du transport en commun. Nous pourrions valider quel message sera proposé cette année.
(Karen Urtnowski) Le comité a pris connaissance de trois mesures d'atténuation concernant les transports en commun, soit l'implantation de la voie réservée pour les autobus sur la rue Sherbrooke Ouest, la bonification de la ligne 90 sur la rue Saint-Jacques et l'autobus	(Martin Giroux, MTQ) Oui. Mentionnons la voie réservée temporaire sur le chemin Upper-Lachine, la voie réservée permanente sur les rues Notre-Dame Ouest et Saint-Patrick ainsi que sur l'autoroute 20, l'aménagement du terminus Lionel-Groulx et les travaux sur la station

<p>express 420 vers Notre-Dame-de-Grâce. Existe-t-il d'autres mesures ?</p>	<p>Vendôme.</p>
<p>(Karen Urtnowski) Est-ce qu'il y a des mesures spécifiques prévues pour le quartier Notre-Dame-de-Grâce ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Il faut comprendre que les mesures que nous mettons en place ont une incidence sur tout le territoire. Plus le transport en commun est utilisé, moins il y a de circulation de transit sur votre territoire. Or, comme je l'ai détaillé plus tôt, plusieurs mesures ont été mises en place spécifiquement dans Notre-Dame-de-Grâce.</p> <p>(James Byrns, VdM) Il faut aussi mentionner les voies réservées pour le transport en commun sur le futur échangeur Turcot. Les travaux sont déjà faits à Dorval sur l'autoroute 20. Un tronçon de voie réservée sera rajouté sur l'échangeur Saint-Pierre d'ici probablement cinq ans.</p> <p>(Martin Giroux MTQ) Pour ce qui est des mesures qui seront mises en place de manière permanente, il y a une voie réservée en site propre le long de l'autoroute 20. En direction est, elle va jusqu'à la sortie menant à la rue Rose-de-Lima et au terminus Lionel-Groulx. En direction ouest, la voie réservée sera en place entre les échangeurs Turcot et Saint-Pierre. Des voies réservées sont également prévues sur le futur boulevard Pullman</p>
<p>(Karen Urtnowski) Avez-vous fait une étude démontrant un changement dans les habitudes de transport grâce à ce genre de mesures, par exemple par rapport à la voie réservée pour les autobus sur la rue Sherbrooke Ouest ?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ) Je n'ai pas l'information à ce sujet. C'est la Société de transport de Montréal (STM) qui assure la gestion du transport en commun. Ces mesures sont des scénarios alternatifs vraiment intéressants en cas de congestion ou d'accidents sur des axes comme l'autoroute 20. Ces mesures temporaires sont en place pour assurer l'utilisation du transport en commun dans les zones visées durant les différentes phases des travaux.</p>
<p>(Marie-Josée Mastro Monaco) On encourage vivement les parents à laisser leurs enfants utiliser le transport actif, comme la marche ou le vélo, pour se rendre à l'école. Je suis bien d'accord avec ça, mais mon problème est le suivant. La sécurité des enfants est souvent mise en doute, surtout dans notre quartier en raison de l'échangeur Turcot et des différents travaux en cours. Est-ce que des mesures vont être financées pour assurer la sécurité des écoliers qui se déplacent à pied ou en vélo ?</p>	<p>(Marie-Sophie Couture, VdM) L'année dernière, la Ville de Montréal, en collaboration avec le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM), a refait le marquage au sol, rajouté de la signalisation et des zones identifiées « 30 km/h ».</p>

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 parlerons du maintien de la structure actuelle de l'échangeur, du réaménagement des rues Pullman, Saint-Rémi et Saint-Jacques et nous terminerons avec un retour sur les questions soulevées lors de la rencontre précédente.

A. Maintien de l'échangeur actuel

Le Ministère poursuit les travaux de maintien de l'échangeur actuel. Les fermetures de longue durée sont cependant terminées. Seules quelques interventions ponctuelles, soit des fermetures de fin de semaine pour certaines bretelles de l'échangeur sont à prévoir durant l'été. La prochaine se prolongera du vendredi 24 juillet en soirée jusqu'au lundi 27 juillet à 5 h sur les bretelles de l'autoroute 15 sud, venant de Décarie vers le pont Champlain et vers Toronto. Le détour se fera par l'autoroute 720.

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

Les travaux sur les rues Saint-Rémi, Saint-Jacques et Pullman se poursuivent plus lentement que prévu en raison des fouilles archéologiques menées à la suite de la découverte d'un village des années 1780 à l'angle des rues Saint-Jacques et Saint-Rémi.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) est en contact avec le ministère de la Culture des Communications à ce sujet. Les archéologues s'activent sur le terrain afin de garder une trace des vestiges. L'entrepreneur est en train de revoir son échéancier et la séquence des travaux afin de ne pas retarder la fin du chantier.

La sortie de l'autoroute 720 vers la rue Saint-Jacques devait être fermée à la circulation au début de l'année 2016. Toutefois, avec les changements induits par les découvertes archéologiques, l'entrepreneur devra fermer la sortie plus rapidement, c'est-à-dire cet été, pour une période de 90 jours. Dès que cette entrave sera confirmée, nous mettrons toute l'information nécessaire sur le site Web.

Le MTQ a prévu 75 millions de dollars pour la mise en place de mesures d'atténuation. L'utilisation de ressources policières, au besoin, de même que d'autres mesures comme des écrans anti-bruit ou des bornes-poussière en sont des exemples. Le nettoyage des chantiers est prévu dans le contrat avec les entrepreneurs. Les mesures en place ont fait l'objet d'une concertation avec les différents partenaires, dont les arrondissements et la Société de Transport de Montréal (STM). Les mesures ont été déterminées en fonction de l'impact des travaux dans le secteur.

Une des mesures concerne directement le transport collectif dans les secteurs touchés par le projet Turcot. Dans Notre-Dame-de-Grâce, ces mesures se traduisent par l'augmentation des performances des lignes 90 et 420, l'ajout de feux de circulation à l'intersection du chemin de la

Côte-Saint-Luc et du boulevard Décarie, l'aménagement d'une voie réservée temporaire sur le chemin Upper-Lachine, l'avenue Girouard et le boulevard Décarie et l'implantation de mesures transitoires à la station Vendôme.

Pour les autres secteurs, on a prévu des voies réservées aux autobus et aux taxis sur les rues Saint-Patrick et Notre-Dame Ouest, quatre lignes d'autobus express pour l'ouest de l'île, une voie réservée sur l'autoroute 20 est, entre le boulevard Bouchard et la 10^e Avenue, une voie de contournement temporaire pour les autobus et taxis à la hauteur de l'échangeur Angrignon et le réaménagement de la station Lionel-Groulx.

En plus des mesures temporaires, le projet prévoit des mesures permanentes, telles que des voies réservées aux autobus et aux taxis sur l'autoroute 20 et la rue Pullman, de même qu'une sortie exclusive pour les autobus au niveau de la rue Rose-de-Lima pour un accès plus rapide à la station Lionel-Groulx. Ces mesures ne font pas partie du montant de 75 millions de dollars alloué pour les mesures d'atténuation.

C. Retour sur les questions

Réponses de M. Martin Giroux (MTQ)

Des questions relatives aux coûts des rencontres du comité bon voisinage ont émergé au courant de la dernière séance. Chaque rencontre du comité coûte environ 1 500 \$, incluant la location de la salle, l'équipement, les salaires et l'animation. Quant aux montants investis pour la surveillance policière dans le secteur Notre-Dame-de-Grâce pour la fermeture de la rue Saint-Jacques et certaines interventions sur la rue Saint-Rémi, ils s'élèvent à 187 292 \$ pour la période de décembre 2014 à juin 2015. Certains feux de circulation n'étaient pas fonctionnels, mais le MTQ s'est assuré de permettre aux résidents un accès sécuritaire à leur quartier. La demande de service pour la surveillance policière près du Centre universitaire de santé McGill a été assumée par la Ville de Montréal pour les mois de juin et juillet. Il n'y a plus de présence policière sur place.

Prenez note que plusieurs questions posées lors de la dernière rencontre dépassent le cadre du projet et relèvent de la Ville. Ce type de question ne sera pas répondu dans le cadre du comité de bon voisinage. Pour les demandes concernant le réaménagement des glissières pour l'ensemble des ponts au-dessus du boulevard Décarie, l'aménagement des abords de la station Villa-Maria ou encore l'embellissement du quartier dans son ensemble, elles ne relèvent pas du projet Turcot.

Réponses de Mme Marie-Sophie Couture (Ville de Montréal)

Comme discuté précédemment, il y a plusieurs mesures d'atténuations dans le cadre du projet Turcot. Certaines autres mesures sont faites relativement à d'autres projets, mais elles tiennent compte des problématiques de circulation de votre quartier. On va vous présenter sur une base régulière les interventions ayant eu lieu au courant de la dernière année. Les éléments

colorés sont les interventions prévues en milieu résidentiel. En jaune, il s’agit des mesures de marquage, de diminution de la circulation, de dégagement de cinq mètres aux intersections les plus sensibles, etc. Les zones orangées ont de nouveaux panneaux réduisant la vitesse à 30 km/h. La dernière zone entrera en vigueur en septembre devant l’école primaire Saint-Raymond.

En septembre, nous tiendrons un prochain comité de bon voisinage et nous serons en mesure de vous présenter les échéanciers et les démarches de planification en cours dans votre quartier.

Réponses de Pascal Trottier (Arrondissement Côte-des- Neiges—Notre-Dame-de-Grâce)

Concernant la station Villa-Maria, on a souligné que le trottoir n’était pas assez large. En fait, l’arrondissement élargira prochainement une portion du trottoir pour permettre l’attente des piétons. Depuis le dernier comité, le marquage a été refait sur les traverses nord et sud de la station. Je voulais préciser que, sur la carte, les barres rouges représentent les dos d’ânes actuels. En bleu, vous voyez ceux qui seront construits en 2015.

Intervention	Réponse
(Karen Urtnowsky) Merci pour vos excellents travaux. Je me demande quels sont les critères utilisés pour déterminer quelles rues auront la priorité concernant les dos d’ânes.	(Pascal Trottier, VdM) Pour les dos d’ânes, entre autres, on regarde le nombre de requêtes déposées pour chaque tronçon. Lorsque le nombre de demandes est élevé, on fait des relevés de vitesse. Si la vitesse des véhicules est effectivement excessive, ce tronçon devient le plus susceptible de recevoir des dos d’ânes.
<p>(Peter McQueen) Premièrement, merci beaucoup. C’est de l’excellent travail qu’on fait ici. La carte indiquant les différents changements faits et ceux à venir nous éclaire beaucoup. C’est exactement ce que les citoyens veulent. J’ai trois questions.</p> <p>Quand la fermeture de la bretelle de sortie ouest sur la rue Saint-Jacques aura-t-elle lieu?</p> <p>Pourquoi la date est devancée à cause des fouilles archéologiques?</p> <p>Après avoir été fermée pendant les 90 jours, cette bretelle risque-t-elle d’être fermée à nouveau par la suite?</p>	<p>(Martin Giroux, MTQ)</p> <p>Les travaux auront lieu au courant de l’été. On revoit avec l’entrepreneur une séquence modifiée, on travaille fort là-dessus. Dès qu’on aura des dates officielles, on vous en fera part.</p> <p>Les fouilles archéologiques ont effectivement devancé les travaux. En fait, au lieu d’arrêter complètement les travaux, nous effectuerons la fermeture plus rapidement que prévu, ce qui devrait nous éviter une prolongation des travaux. C’est une solution compensatoire pour s’assurer d’arriver dans les délais. On va reconstruire une partie de la chaussée sur la rue Saint-Jacques jusqu’à l’intersection avec le boulevard Décarie.</p> <p>Une fois que cette partie est construite, je ne peux pas affirmer de façon certaine qu’il n’y aura pas d’autres fermetures. Cependant, s’il y en a, elles</p>

	<p>seront ponctuelles puisque tous les travaux de chaussée seront terminés dans ce secteur.</p>
<p>(Citoyenne) On aimerait comprendre ce qui va se passer. On sait que de grandes fermetures s'en viennent. J'aimerais croire que tout l'embouteillage dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce en ce moment n'est pas relié aux travaux, mais c'est quand même le cas. Ça ne peut pas être si bien divisé, comme on aimerait le diviser, entre la Ville et le MTQ. Je pense que c'est interrelié. On a déjà eu de grandes fermetures au niveau du chemin de la Côte-Saint-Luc et c'était l'enfer. Les policiers ont été présents très longtemps. On n'aura plus beaucoup d'axes pour sortir du quartier, soit la rue Sherbrooke, l'avenue Monkland et le chemin de la Côte-Saint-Luc. On a eu des dos d'ânes sur l'avenue Somerled. C'est génial, moi, je vois une grosse différence. Dans ce coin, il y a plein d'écoliers qui passent. C'est très particulier, il n'y a pas de marquage au sol. Je peux aussi m'attarder sur plein de places qui ne sont pas sécuritaires. Je trouve cette situation aberrante. Dans d'autres arrondissements qui n'ont pas les travaux qu'on a, il est normal pour eux d'avoir des panneaux « 30 km/h ». J'aimerais ça que ça soit plus réfléchi, c'est ça qu'on demande. Vous savez ce qui s'en vient. En septembre, ça va être terrible. Ça serait bien qu'on soit entendus.</p> <p>Je pense que c'est un travail d'équipe entre la Ville et le MTQ qui doit être fait, tout simplement. Il faudrait que les travaux soient coordonnés. Il va quand même falloir que les gens puissent quitter le quartier. Même les marchands seront pénalisés si c'est trop difficile d'entrer et de sortir.</p>	<p>(James Byrns, VdM) On est très sensibles aux impacts du projet. Le MTQ a mis en place plusieurs mesures, on en a parlé. On a des plans d'intervention en collaboration avec la Ville. On essaie de clarifier les entraves. En concertation avec nos collaborateurs, on se penche sur les différentes traverses possibles quand on fait des fermetures pour s'assurer d'amoinrir les impacts négatifs des travaux. Il faut quand même discerner les problèmes induits par le projet Turcot de ceux propres à l'aménagement du quartier. Je comprends que la ligne n'est pas simple à tracer.</p>
<p>(Citoyen) <i>Traduit de l'anglais</i> J'ai une propriété à l'intersection de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Girouard. J'ai perdu quatre locataires au courant des quatre derniers mois. J'aimerais savoir comment je peux promouvoir ce quartier, ce que je dois dire à mes futurs locataires. On se sait même pas quand les travaux seront finis! (<i>Fin de la traduction</i>)</p>	<p>(Stéphan Deschênes, MTQ) On est au courant de la situation, on est en train de regarder le tout. On vous revient avec des réponses d'ici la fin de la semaine. Pour le moment, il n'y a pas de compensation prévue. Par contre, on évaluera le bruit. L'entrepreneur doit respecter certaines normes. On s'assurera qu'elles soient le soient. Dans le cas inverse, des mesures seront prises avec l'entrepreneur.</p>

Travaux 2015 et plan de maintien de la mobilité

Présentation par M. David Maréchal et Genevieve Campeau (KPH Turcot)

Ce soir, notre présentation est en deux volets. La première partie concerne les travaux 2015 sans entrave à la circulation, la deuxième se concentre sur les travaux 2015 avec entrave. On a séparé le projet en quatre secteurs, soit le secteur ouest, délimité par la rue Turcot et le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, le secteur centre, qui représente l'échangeur Turcot, le secteur est, qui concerne la partie de l'autoroute 720 et le secteur sud, vers le canal Lachine et le boulevard de La Vérendrye.

A. Travaux en 2015 sans entraves

Secteur ouest

Les travaux sont commencés depuis mars 2015. Principalement, on a déplacé des matériaux dans la cour Turcot, au niveau de la surcharge sur les voies ferrées. On a des sols compressibles au fond de l'excavation et on doit compresser ces sols pour être capable de construire la voie ferrée. On a déplacé 600 000 m³ de sol à l'endroit des voies ferrées. Ces travaux sont terminés depuis le début du mois de juin, mais ces sols vont rester sur place durant environ 14 mois. Après, on va les enlever et les répartir dans les secteurs de l'autoroute 720 et du boulevard de La Vérendrye, où on va travailler en remblais pour remplacer le trou.

Au courant des dernières semaines, on a commencé des travaux d'excavation des sols et de déplacement des matériaux, principalement à l'intérieur de la cour. Environ 75 % du transport des matériaux se feront à partir de camions hors-route, c'est-à-dire sur le chantier et non sur les voies locales. Les autres 20 à 25 % représentent du transport ponctuel sur des voies de camionnage.

De plus, si vous voyagez sur l'autoroute 20, vous avez dû voir de gros garages bleus. Ce sont les sites de nos bureaux de chantier, qui seront terminés d'ici une à deux semaines. L'ensemble des travailleurs, environ 400 à 450 personnes, sera sur le chantier pour les quatre à cinq prochaines années. Pour cette année et jusqu'en 2019, on va construire une nouvelle autoroute 20 et une desserte. Il n'y aura aucun impact sur la circulation puisque les travaux seront effectués dans la cour.

Secteur centre

Le secteur est resté identique depuis le début du mois de juillet. On a commencé l'excavation des sols et le déplacement des matériaux pour la cour et la construction. On est aussi en train de travailler sur la construction des structures au-dessus des voies ferrées (autoroutes 15 et 20). La reconstruction des voies des Chemins de fer nationaux du Canada (CN) est critique dans l'échéancier. On priorise toutes les structures au-dessus du CN, car il construit ses propres voies. Beaucoup de travaux sont concentrés sur les structures qui vont passer au-dessus des nouvelles voies ferrées.

On va aussi démanteler le bâtiment de quatre étages situé à l'adresse 780, rue Saint-Rémi. Selon l'échéancier actuel, on commencerait la démolition d'ici la fin du mois de juillet et elle s'étalerait jusqu'à la fin du mois d'octobre. Aucune entrave ne sera faite à la circulation étant donné que les travaux auront lieu du lundi au vendredi, de 7 h à 19 h, pour respecter les normes de bruit. Pour ce démantèlement, les travaux seront principalement effectués avec des cisailles. De plus, la majorité des travaux vont surtout s'effectuer à l'intérieur du bâtiment. Le jeudi 9 juillet dernier, un avis a été publié dans *La Voix Populaire*

pour annoncer le début des travaux de démolition. Ensuite, quand les travaux toucheront la façade du bâtiment, on distribuera des prospectus en faisant du porte-à-porte pour prévenir des travaux. On a des mesures de mitigation autant pour la qualité de l'air, que pour la poussière ou le bruit. Nous allons mettre des mesures en place pour s'assurer qu'on respecte nos limites de bruit. On a également prévu des mesures d'atténuation, comme des murs ou des roulottes de camions qui permettront, au besoin, de bloquer le bruit.

Secteur est

Pour cette année, on parle de la démolition, au cours de l'automne, du bâtiment situé à l'adresse 4295, rue Richelieu. On n'a pas encore les dates exactes. Un mur de soutènement entre les rues De Courcelle et Lenoir – dans le coin du *Home Depot* – sera également construit.

Secteur sud

On va commencer les travaux pour la nouvelle autoroute 15 en direction nord. Cette autoroute va être faite en remblais entre les murs de soutènement. On va commencer à apporter des sols de la cour Turcot à deux endroits, soit entre les rues Hadley et Eadie et entre les rues Saint-Rémi et Angers. Les mêmes mesures de suivi seront appliquées pour s'assurer du respect des normes.

B. Travaux en 2015 avec entraves

En guise d'introduction, j'aimerais rappeler que les travaux des dernières semaines touchent les sols compressibles, qui causent peu d'entraves à la circulation. On réalise aussi des travaux avec entraves, qui sont relatives au déplacement des voies ferrées sur les chantiers critiques. Également, le démarrage de certaines structures au-dessus notamment de la rue Saint-Rémi et le démantèlement de l'accès à l'autoroute 720. À ce jour, on est très peu présents sur le réseau municipal ou autoroutier. On n'y a fait que des comptages ou des relevés afin d'avoir une base solide pour nos études de circulation. Il faut savoir que, dès cette année, on construira trois chemins de déviation dans le cadre du projet. Il y a 52 aménagements à l'intérieur du site du MTQ qui vont être construits pour éviter de transférer le trafic autoroutier vers le réseau municipal. On travaille déjà en collaboration avec la Ville de Montréal, les municipalités, la STM, la Sûreté du Québec (SQ), le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM).

J'aimerais aussi rappeler que, cette année, on va rapidement au niveau de la conception et de la communication parce qu'on aura, dès l'automne, des interventions. Il faut savoir qu'un processus de conception-construction comme celui dans lequel on travaille est différent des projets traditionnels. En effet, la conception du maintien de la mobilité et de la gestion de la circulation se fait en continu, il y a des ajustements, on tient compte des commentaires des participants, des municipalités et des villes et on les intègre dans nos scénarios de maintien de la mobilité. Les ajustements qui doivent être faits apparaissent dans les scénarios finaux et on diffuse cette information. C'est un processus très transparent.

Deux points importants. D'abord, aujourd'hui, on va annoncer des dates. Ce sont seulement des échéanciers préliminaires pour que vous puissiez vous situer par rapport aux travaux. Ensuite, on mise vraiment sur une communication proactive avec les partenaires et les citoyens, alors n'hésitez pas à me poser des questions.

Secteur centre

La première zone d'intervention sera la rue Saint-Rémi. Actuellement, une déviation est en place sur la rue en raison des travaux du MTQ. Dans ce secteur, nous réaliserons deux interventions. La première concerne la construction d'une structure, sur la rue Saint-Rémi, qui supportera la route 136 en direction est. On commence les éléments de fondation cette année, en collaboration avec le MTQ, pour modifier légèrement la déviation actuellement en place.

La deuxième intervention vise le démantèlement de la bretelle Saint-Jacques. Le MTQ a procédé à la première partie. Il reste une portion attachée à l'autoroute 720 en direction est. Dès l'automne, nous procéderons au démantèlement. Pour ce faire, on doit fermer complètement la rue Saint-Rémi pendant une fin de semaine. On va fermer également la bretelle de sortie de l'autoroute 15 nord en direction de l'autoroute 720 est et une voie sur l'autoroute 20 est vers l'autoroute 720 est pour des raisons de sécurité. Les fermetures auront également lieu pendant une fin de semaine de jour. On ne peut pas travailler la nuit en raison du bruit.

Sur la diapositive, vous voyez un échéancier provisoire. On essaie de combiner dans la même fin de semaine les travaux de réaménagement temporaire de la déviation de la rue Saint-Rémi et du démantèlement pour éviter d'intervenir deux fois dans le même axe sur des fins de semaine différentes. On vise actuellement la fin de semaine du 11 septembre. Si jamais il y a un report des travaux, vous en serez avisés.

Secteur sud

Les zones d'intervention seront entre les rues Hadley et Eadie ainsi qu'entre les rues Saint-Rémi et Angers. On va commencer à faire les remblais de la future autoroute 15 nord. Les entraves seront causées par les multiples accès au chantier. On a visé la rue Cabot pour l'entrée du personnel et des camions afin de minimiser l'impact sur l'avenue de l'Église. Les itinéraires pour les camions ont été conçus aussi pour éviter les zones sensibles, comme l'école sur la rue d'Anjou, ils se concentrent sur la rue Saint-Patrick. Concernant les secteurs municipaux, c'est tout pour cette année, sauf pour la rue Saint-Patrick, où on va commencer les fondations du futur pont du canal de Lachine. On va être coincés entre un pilier existant et un nouveau pilier, mais on va être capable de s'en sortir avec deux voies réduites. On va conserver le trottoir pour les piétons et on va légèrement déplacer la piste cyclable. Les déviations de la Saint-Patrick devraient avoir lieu aux alentours du 15 novembre. Les dates de la déviation de la piste cyclable seront déterminées avec Parcs Canada.

Secteur est

La rue Selby, l'avenue Greene et l'avenue Atwater représentent les zones d'intervention. Dès la mi-septembre, la rue Selby sera fermée définitivement parce qu'on y construit un mur et les remblais de la future route 136. On va également procéder au réaménagement de l'avenue Greene durant une fin de semaine. Présentement, l'avenue Greene est bidirectionnelle vers le nord. On va la réaménager durant une fin de semaine pour laisser le mouvement nord et laisser le mouvement sud en compensation de la rue Selby. On va fermer l'entrée de l'avenue Greene et on procédera à son démantèlement en septembre.

Dans ce secteur, toutes les interventions sont interreliées. Pour démanteler l'entrée de l'avenue Greene, il faut procéder à plusieurs étapes préalables. La première est la fermeture de l'avenue Greene, pendant

maximum cinq jours, pour son réaménagement et l'abandon d'une conduite de Gaz métro, qui nécessite la fermeture complète de l'avenue afin que la manœuvre soit sécuritaire. Par contre, dès que la conduite de Gaz métro est abandonnée, l'avenue Greene sera rouverte en direction nord pour une période de deux semaines durant son réaménagement. Elle sera ensuite rouverte dans les deux directions. Durant une longue fin de semaine, on procédera au démantèlement définitif de l'entrée de l'avenue Greene pour l'autoroute 720 est.

Les entraves requises pour ces travaux sont la fermeture de la rue Selby et l'entrée de l'avenue Greene. Le démantèlement prendra une longue fin de semaine, autrement dit près de 40 heures de démolition, et se tiendra probablement durant la Fête du Travail, étant donné qu'une fin de semaine de deux jours ne suffit pas avec un horaire quotidien de 7 h à 19 h. Pendant le démantèlement, l'avenue Atwater et la sortie sur la rue Guy seront fermées, de même qu'une voie en direction est sur l'autoroute 720.

Pour le chemin de détour permanent, les gens qui habitent sur l'avenue Greene pourront emprunter les rues Rose-de-Lima et Saint-Jacques jusqu'à l'entrée de la rue de la Cathédrale pour l'autoroute 720 est. Les gens du côté nord de la 720 peuvent prendre le boulevard Dorchester jusqu'à la rue de la Cathédrale. Il faut être conscient que, pour faire ces fermetures, on va devoir déployer beaucoup d'information au mois d'août.

Concernant les chantiers préliminaires, la fermeture de l'entrée de l'avenue Greene pour l'autoroute 720 est, de la rue Selby et de l'avenue Greene au complet est prévue pour le 20 août. Quant à la fermeture du mouvement de l'avenue Greene vers le sud pour le réaménagement, celle-ci devrait avoir lieu entre le 21 août et le 3 septembre. La réouverture de l'avenue Greene se ferait le 4 septembre. Finalement, le démantèlement de l'entrée de l'avenue Greene pour l'autoroute 720 est, qui induit la fermeture de l'avenue Atwater, de la sortie pour la rue Guy et de la voie de droite sur l'autoroute 720, se tiendra la fin de semaine du 4 septembre.

Secteur ouest

Il s'agit du secteur sur lequel on va mettre le plus d'énergie puisqu'on veut entamer les travaux associés aux voies du CN. Cette année, les secteurs touchés seront les rues Notre-Dame et Saint-Pierre, la route 138, les boulevards de Sainte-Anne-de-Bellevue, Pullman et Angrignon. L'idée est d'aménager un chemin temporaire à partir de la route 138 jusqu'à la rue Notre-Dame. On va aussi construire une voie de desserte de l'autoroute 20, située un peu plus au sud de Pullman. On va également réaligner le boulevard Pullman, qui est dévié par la structure construite par le MTQ.

Tous les aménagements qui vont être réalisés dans le secteur ouest par notre équipe seront des travaux permanents ou temporaires construits dans l'objectif de conserver les accès nord et sud du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue. Il est important de comprendre qu'on doit procéder très rapidement aux travaux de déplacement de la voie ferroviaire, en rouge sur la diapositive. Pour effectuer ces travaux, on doit démanteler le tunnel qui supporte les bretelles d'accès du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue en s'assurant le maintien de la circulation dans les deux directions.

La première étape des travaux est le réalignement du boulevard Pullman. On va créer une voie dans le même axe est-ouest que le boulevard Pullman, mais, au lieu de contourner la structure comme dans les travaux préparatoires, on va passer en-dessous. Pourquoi fait-on ça ? On doit aller construire la voie de desserte, en vert sur la diapositive, qu'on doit raccorder à la structure existante. On veut créer le nouvel axe du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Lorsque la desserte sera prête, le boulevard Pullman

disparaîtra. La troisième intervention dans la partie nord du secteur ouest est la construction d'un aménagement temporaire entre la voie de desserte une structure qui a été construite dans le cadre des travaux préparatoires du MTQ.

Je vous parlais d'une sortie temporaire, c'est le lien que vous voyez en mauve sur la diapositive. Elle va relier la route 138 à la rue Notre-Dame. Il s'agit de la relocalisation de la sortie 64 à partir de la route 138. Comme les bretelles vont être démantelées, on va pouvoir accéder au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue et à la rue Saint-Jacques par la sortie Angrignon.

Voici les entraves à la circulation induites par ces travaux. D'abord, la rue Brock Sud sera fermée, tout comme l'entrée de l'avenue Saint-Pierre pour l'autoroute 20 est, le rétrécissement de la rue Notre-Dame (la voie réservée pour les autobus sera conservée), la fermeture complète mais ponctuelle du boulevard Angrignon pour faire le raccordement entre la structure du boulevard Angrignon existante et les aménagements temporaires. C'est un mal nécessaire pour avoir un détour de qualité pendant les trois à quatre prochaines années. Concernant les chemins de détour, je vous ai parlé tout à l'heure de l'entrée Saint-Pierre, qui sera fermée dès cette année pour une longue période. La fermeture est requise pour permettre la fonctionnalité de la sortie temporaire qui sera mise en place, mais également pour toute la construction qui devra être réalisée au niveau de l'autoroute 20 en direction est. Ça implique également la fermeture d'une petite portion du boulevard Montréal-Toronto, entre le boulevard Saint-Joseph et l'avenue Saint-Pierre, pour soulager l'intersection de la rue Notre-Dame et de l'avenue Saint-Pierre.

Le deuxième chemin de détour est celui concernant la fermeture temporaire d'une durée de quatre semaines du boulevard Angrignon. Le détour se fera par la rue Saint-Jacques, le chemin Avon, l'avenue Saint-Pierre et la rue Notre-Dame Ouest. C'est un itinéraire de détour qui n'est pas évident, mais il faut savoir que nous travaillons fort afin de minimiser les effets négatifs sur la circulation, notamment par la modification de certains feux de circulation, du marquage au sol ou encore l'assistance policière. Une signalisation spéciale sera placée à tous les accès. Les conducteurs qui arriveront de la route 138 ou de l'autoroute 20 devront prendre le détour par la rue Saint-Jacques. On installera de la signalisation pour les gens qui connaissent moins le secteur. Évidemment, pour les gens situés dans la portion au sud de la rue Saint-Jacques qui n'auraient pas vu les panneaux de détour seront retournés par la rue Richmond, l'avenue Saint-Pierre et la rue Notre-Dame. Tous les automobilistes ont donc leur chemin de détour. Il y a des itinéraires facultatifs aussi qu'on n'a pas montré pour ne pas compliquer la présentation. Soyez certains qu'il y aura énormément de moyens mis en place pour compenser cette fermeture temporaire.

Toutes ces actions mènent à la mise en place du chemin de détour, à la fin de l'année, pour les gens qui voudraient accéder au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le cheminement sur la diapositive concerne les automobilistes sur la route 138 et l'autoroute 20, qui vont être acheminés vers la rue Notre-Dame, le boulevard Angrignon, la voie de desserte et finalement le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Je montre une direction, l'inverse est vrai aussi. Les automobilistes roulant sur le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue vont être acheminés par la voie de desserte, le boulevard Angrignon et finalement la rue Notre-Dame.

Ce chemin de détour est encore à l'étape de conception, disons à 70 % de l'itinéraire final. On travaille encore à l'améliorer. Déjà, depuis le début du projet, on a procédé à beaucoup de changements concernant la sortie temporaire, qui disposait d'une voie et maintenant de deux. On continue de bonifier cet itinéraire parce qu'il va être en place très longtemps.

Selon l'échéancier préliminaire, le réaligement du boulevard Pullman commencera dès le début du mois d'août jusqu'à septembre ou octobre, la fermeture de l'entrée de l'avenue Saint-Pierre et la mise en service du détour via l'aménagement temporaire sur la rue Notre-Dame Ouest seront réalisées de la mi-décembre à novembre 2019, les entraves sur la rue Notre-Dame Ouest se tiendront entre novembre et décembre, la fermeture complète de la portion nord du boulevard Angrignon se réalisera pendant quatre semaines à partir de la mi-novembre. La circulation à contre-sens sur le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue sera mise en place de la mi-octobre à la mi-décembre. La fermeture de l'entrée de l'avenue Saint-Pierre et celle de la portion nord du boulevard Angrignon auront lieu séparément.

Intervention	Réponse
<p>(Dominique Sorel) Madame Campeau, vous avez mentionné avoir effectué des comptages. Est-ce que vous pouvez nous indiquer, selon vos prévisions, combien de voitures devront emprunter l'itinéraire de détour.</p>	<p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) Comme je vous l'ai dit, les analyses de circulation calculent le pourcentage d'automobilistes qui devront changer leur itinéraire. Par la communication et également le déploiement de plusieurs itinéraires facultatifs, on essaie de répartir les véhicules. Le chemin détour qu'on voyait tout à l'heure comporte une voie par direction. Environ 1 000 véhicules à l'heure de pointe le matin et 800 le soir roulent dans chaque direction. Comme je vous disais, ça tient compte du déploiement de beaucoup de mesures d'atténuation. On estime qu'environ 10 % des automobilistes devront prendre les chemins de détour.</p> <p>Depuis février, on a fait deux comités consultatifs, dans lesquels la STM était présente. Elle attend des analyses plus poussées. Je vous disais que la conception dans le cadre d'un tel projet est en constante évolution. On se rassoira avec eux concernant les voies réservées aux autobus. Pour le moment, on a pris le soin de ne pas toucher aux voies réservées des rues Saint-Patrick et Notre-Dame justement pour permettre, s'il y a lieu, d'utiliser le transport en commun.</p>
<p>(Dominique Sorel) Est-ce que vous vous attendez à une redirection de la circulation vers d'autres artères?</p>	<p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) Oui, vers la rue Clément. Il faut dire que l'étape critique est vraiment la fermeture temporaire du boulevard Angrignon, le mal nécessaire dont je vous parlais. Après, les autres étapes sont beaucoup plus faciles. Les gens vont se rediriger naturellement par la rue Clément, puis vers la route 138 pour accéder à l'autoroute. C'est probablement le pire site qui arrive au début du projet, je vais être honnête avec vous.</p>

<p>(Citoyen) Avez-vous fait des comptages ?</p>	<p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) On a fait des comptages dans le cadre du projet. Ces chiffres ont été transmis au MTQ.</p> <p>(Stéphan Deschênes, MTQ) Ce ne sont pas des rapports finaux mais bien des documents de travail très factuels.</p> <p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) Pour compléter, parce que ce n'est pas un aspect abordé durant ma présentation, au-delà des comptages, notre équipe travaille avec de hautes exigences en matière de mobilité. C'est probablement les plus gros efforts jamais fournis dans un projet routier pour s'assurer d'amoinrir les effets négatifs sur la circulation. En plus des comptages et les simulations, on fera aussi un monitoring. On va déployer dès l'automne un système de transport intelligent pour apprécier la qualité des mesures en place. Si on s'aperçoit d'un pépin, ça peut arriver, on est tenus de modifier nos scénarios. On essaie de ne pas être en mode réaction, de tout prévoir en faisant des études solides et on met en place un système de suivi en temps réel pour s'assurer que ça fonctionne bien.</p>
<p>(Dominique Sorel) Je trouve ça rassurant de vous entendre. J'aimerais savoir comment l'information se rend jusqu'à vous.</p>	<p>(Stéphan Deschênes, MTQ) Par les comités de bon voisinage, courriel ou téléphone. Lorsqu'on reçoit des plaintes concernant les chemins de déviation, si ceux-ci ont été mis en place par KPH, on leur transfère le dossier. Évidemment, de notre côté aussi, on s'assurera que tout s'arrange.</p>
<p>(Theodora Samiotis) Vous parlez de mettre en place des pancartes pour les détours à partir du mois d'août pendant trois mois. C'est assez important, j'imagine, de prévenir les gens vraiment à l'avance.</p> <p>Par rapport aux dates précises, est-ce qu'on parle d'une fermeture complète à partir de la fin du mois durant cinq jours ?</p>	<p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) Plusieurs panneaux à messages variables seront déployés pour annoncer la fermeture avec la date à laquelle elle sera effective. C'est sûr que le chemin de détour va être mis en place avant, la fermeture complète se fera plus tard. Ça sera annoncé également dans les communications du MTQ.</p> <p>Pour le réaménagement, on a besoin d'une période de deux semaines. C'est Gaz métró qui implique une fermeture complète. Dès qu'on peut, on va rouvrir le mouvement au moins en direction nord. Entre le 20 août et le 3 septembre, on devrait rouvrir le mouvement nord et sud. On ne traînera pas. Je pense qu'on va pouvoir accélérer les travaux en raison de la fermeture complète.</p>

<p>(Citoyen) Le chemin de détour sur la diapositive 29 n'est pas acceptable pour les gens de Notre-Dame-de-Grâce ni pour ceux de Montréal-Ouest. Si les gens viennent de la 138, du pont Mercier, ils devraient sortir à Clément pour se rendre à LaSalle. S'ils viennent de l'aéroport ou de l'autoroute 20, ils devraient sortir à la Première Avenue et continuer jusqu'au boulevard Angrignon.</p> <p>J'aimerais maintenant comparer les diapositives 28 et 30. Pourquoi avez-vous créé ces deux détours ? Pourquoi ne pas avoir proposé le détour par le boulevard de Saint-Anne-de-Bellevue au lieu de passer, encore une fois, par Montréal-Ouest et Ville-Saint-pierre, qui représentent le trajet de l'autobus 90 ? En raison des entraves, probablement que plus de citoyens vont prendre l'autobus, alors plus de trafic sur le trajet de la ligne 90 n'est pas souhaitable. Pourquoi les automobilistes ne passeraient par la rue Richmond?</p> <p>Vous fermez trois entrées successives sur l'autoroute 20 en direction est. La rue Saint-Jacques est déjà fermée, Greene le sera définitivement et le boulevard Angrignon et la rue Saint-Pierre le seront aussi. Trois de suite, sur la même autoroute, dans la même direction ? Soyons clairs, pour les résidents de Montréal des secteurs Lachine, Saint-Pierre, Montréal-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce, Westmount, toutes les entrées d'autoroute en cette direction sont fermées. Il faudrait penser à rajouter des autobus.</p>	<p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) En fait, les itinéraires facultatifs sont déployés en amont. Ils sont facultatifs parce qu'il y a toujours un lot de gens qui ne sont pas familiers au coin et qui risquent de se perdre et de ne pas sortir avant. Les gens réalisent souvent qu'ils ont raté la sortie quand ils voient la fermeture. C'est sûr qu'on a l'obligation de mettre l'accent en amont, avec des panneaux, de la supersignalisation, mais il reste qu'il faut laisser un dernier itinéraire de détour pour que les gens non-initiés puissent retrouver le bon chemin.</p> <p>Quand on va devoir fermer le boulevard Angrignon, le boulevard Pullman devra être fermé également. Je ne peux pas faire passer tous les automobilistes au même endroit, il faut que la circulation soit répartie. Même si seulement 10 % des gens l'utilisent, ça va désengorger le réseau.</p> <p>Juste pour vous rassurer, l'entrée de l'autoroute 20 est à partir du boulevard Angrignon restera toujours accessible.</p>
<p>(Citoyenne) Je suis une citoyenne de Notre-Dame-de-Grâce et je travaille dans l'Est, dépassé Anjou. Je vais être très affectée, comme les autres résidents du secteur, par tous les travaux et probablement que toutes les fermetures vont créer des embouteillages monstres autour de l'avenue Somerled, du chemin de la Côte-Saint-Luc, de la rue Monkland, etc. Ma question concerne plus le MTQ. Pourquoi la rue Cavendish n'a pas été rouverte, justement pour les personnes qui doivent faire des trajets est-ouest ou l'inverse ? Il faudrait trouver une façon de rendre le boulevard métropolitain plus facile d'accès. Aussi, concernant les contournements, on</p>	<p>(Stéphan Deschênes, MTQ) Vous avez soulevé une problématique intéressante en mentionnant plusieurs endroits touchés. On prendra le temps de recueillir l'information nécessaire pour vous répondre et on en rediscutera au prochain comité de bon voisinage.</p>

<p>n'a plus l'autoroute 720, il faudrait trouver d'autres chemins. Si on veut prendre le pont Mercier, il va y avoir des travaux en continu, la route 132 est toujours embouteillée, si je veux prendre le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, ça va être bondé aussi. Vous comprenez qu'on est un peu coincés. Quand on parle de la solution du transport en commun, si je vais au centre-ville, je veux bien. Mais, si je dois me rendre à Pointes-aux-Trembles, ça me prendrait 1 h 45. Cette option n'est pas viable. J'aimerais donc savoir ce que le MTQ propose comme alternatives. D'ailleurs, je voulais remercier KPH pour la présentation, c'était bien fait et très intéressant.</p>	
<p>(Citoyen) Je suis un commerçant de la rue Saint-Jacques. Mes interrogations concernent l'accessibilité à ces commerces.</p>	<p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) Sur la diapositive, vous voyez le chemin de détour. On va toujours avoir accès au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, mais par Angrignon. Si vous voulez avoir accès à l'autoroute 20, il y a une entrée au sud du boulevard Angrignon, sur la rue Notre-Dame. Cette entrée va être privilégiée, vous pourrez accéder à différentes artères. Tous les liens vont être maintenus, mais ils vont être détournés, toujours par le boulevard Angrignon. De la même façon, les gens qui voudront accéder au centre-ville passeront par le boulevard Angrignon et l'autoroute 20. On est encore en train de travailler sur des améliorations dans ce secteur. Honnêtement, je pense que tous les ingénieurs en circulation ont travaillé sur ce scénario, mais le secteur de l'échangeur montréalais est très complexe. On a la présence du CN qui ne nous donne pas beaucoup de marge de manœuvre, de l'autoroute 20, etc. Ce scénario, même s'il a l'air affreux, c'est le meilleur qu'on peut mettre en place. Concernant les commerces, vous allez être consultés.</p>
<p>(Citoyenne) J'ai une question par rapport à la fermeture de la rue Greene durant la fin de semaine de la Fête du Travail. Est-ce que l'avenue Atwater sera fermée en même temps ?</p>	<p>(Genevieve Campeau, KPH Turcot) L'avenue Atwater sera ouverte. Encore une fois, des mesures seront prises pour minimiser les impacts négatifs, mais il reste que l'avenue Atwater sera fermée au complet quand on va démolir au-dessus. La fermeture de la rue Greene, en fait, n'impacte pas tant la rue Greene, mais plus l'avenue Atwater.</p>

La rencontre se termine à 21 h.

Prochaine rencontre du comité : le 15 septembre 2015