

-
- ❖ La rencontre du comité s'est tenue en séance publique au Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique (75, rue du Square-Sir-George-Étienne-Cartier).
 - ❖ Environ 40 personnes étaient présentes.
 - ❖ La rencontre a débuté à 19 h et s'est terminée à 22 h.
-

Ordre du jour de la rencontre

1. Ouverture de la séance

- A. Explication de la démarche du comité de bon voisinage : mandat, objectifs, fonctionnement
- B. Adoption de l'ordre du jour
- C. Présentation des participants

2. Retour sur les questions

3. Suivi du plan d'intervention de la Ville de Montréal

4. Retour sur le Village des Tanneries

5. Mise à jour des travaux du ministère des Transports du Québec

- A. Réaménagement des rues Pullman, Saint-Rémi et Saint-Jacques
- B. Travaux ferroviaires du CN – rue De Courcelle
- C. Mur de soutènement – autoroute 720
- D. Suivi sonore
- E. Falaise Saint-Jacques

6. Mise à jour des travaux de KPH Turcot

- A. Démantèlement du 780, rue Saint-Rémi
- B. Démantèlement de la bretelle Saint-Jacques
- C. Construction de la route 136
- D. Fondations de l'autoroute 15
- E. Pont du canal de Lachine
- F. Fermeture du boulevard Angrignon
- G. Travaux dans le secteur du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue
- H. Entraves à court terme

7. Clôture de la rencontre

Un retour sera fait sur les éléments en orange lors de la prochaine rencontre du comité (8 décembre 2015)

Liste des participants

<i>Citoyens membres du comité (CMC)</i>	
M. Mauricio Garzon-Beltran	
Mme Jody Negley	
M. Derek Robertson	
Mme Vivianne Rochon	
<i>Ministère des Transports du Québec (MTQ)</i>	
M. Stéphane Audet	Directeur adjoint de la mise en œuvre des travaux préparatoires et des travaux d'accompagnement, projet Turcot
Mme Cynthia Martin	Conseillère en communication
M. Guy Rivard	Responsable de la construction, projet Turcot
<i>KPH Turcot (KPHT)</i>	
M. Jean-François Gauthier	Directeur de la conception
M. Sébastien Marcoux	Directeur adjoint du projet
M. Florian Peigner	Ingénieur, maintien de la mobilité
<i>Ville de Montréal (VdM)</i>	
M. James Byrns	Chef de division – Grands Projets
Mme Marie-Sophie Couture	Chargée de projet – complexe Turcot
<i>Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)</i>	
M. Gilles Denicourt	Sécurité routière – poste de quartier 15
<i>Octane Stratégies</i>	
M. Pierre Guillot-Hurtubise	Associé principal (animation de la rencontre)

Introduction

- L'animateur ouvre la rencontre 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.
- Tour de table afin de présenter les intervenants.

Retour sur les questions du dernier comité

- **Stéphane Audet (MTQ)** – Lors de la dernière rencontre du comité, il y a eu plusieurs questions sur l'archéologie. Une présentation spécifique sur ce sujet sera faite par M. James Byrns.
- Est-ce que l'archéologie fait partie d'une des conditions du décret émis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de Lutte contre les changements climatiques ?

Stéphane Audet (MTQ) – Après vérifications, nous vous confirmons que l'archéologie ne fait pas partie du décret des 18 conditions du décret. Par contre, il y a plusieurs règles sur l'archéologie entourant chaque projet majeur et nous vous assurons que l'ensemble de ces règles a été respecté pour la reconstruction de l'échangeur Turcot. À noter que le décret est disponible sur le site Web du projet, tout comme les rapports des études archéologiques qui ont été réalisées dans le cadre du projet Turcot.

Suivi du plan d'intervention de la Ville de Montréal

Marie-Sophie Couture (VdM) – Il y a plusieurs chantiers en cours dans l'arrondissement du Sud-Ouest et je vais vous présenter les mesures d'atténuation que nous avons mises en place. Le but des interventions est de minimiser les impacts des chantiers ainsi que de sécuriser les artères et les rues résidentielles. Notre plan d'intervention est dynamique, c'est-à-dire qu'il prend en considération les commentaires recueillis lors des rencontres de comité de bon voisinage, sur le 311 et dans les conseils d'arrondissement. Le plan d'intervention ne se veut pas une substitution aux démarches de planification en cours. Il y a d'importantes démarches qui s'en viennent prochainement, notamment le plan de développement économique et social et d'aménagement pour le secteur Saint-Henri.

Mauricio Garzon-Beltran (CMC) – Est-ce le plan de développement économique de Saint-

Marie-Sophie Couture (VdM) – Non, c'est pour le secteur plus à l'ouest.
--

Henri inclut tous les secteurs de Saint-Henri ou juste la partie plus à l'ouest ?	
Pour les autres secteurs, est-ce qu'il y a quelque chose de prévu ?	Je vous suggère fortement d'aller poser la question au conseil d'arrondissement.

Les clientèles prioritaires

Marie-Sophie Couture (VdM) – Notre plan d'intervention se fait sur des clientèles prioritaires, notamment la clientèle scolaire. Nous avons regardé aussi les communautés où il y a des besoins particuliers, notamment le CPE et les centres pour les déficiences intellectuelles. Nous sommes également sensibles aux plaintes émises au 311.

Les interventions réalisées dans le Sud-Ouest depuis le début 2015

Marie-Sophie Couture (VdM) – Nous sommes déjà intervenus sur les écoles près des grands axes, soit les rues Notre-Dame Ouest, Saint-Antoine Ouest et Saint-Jacques. Nous avons rehaussé les corridors scolaires. Nous commençons une nouvelle phase dans Petite-Bourgogne, Ville-Émard et Pointe-Saint-Charles. La signalisation et le marquage ont été refaits dans tous les corridors scolaires de ces secteurs. Nous avons également refait le marquage permanent pour les passages piétonniers dans plusieurs quartiers du Sud-Ouest, en plus de revoir la signalisation et les rayons de courbure pour rehausser la visibilité à différentes intersections du réseau artériel, notamment sur les rues Notre-Dame Ouest, Saint-Antoine Ouest, Saint-Jacques et Wellington ainsi que sur le boulevard Monk. Enfin, il y aura un resurfaçage de l'avenue Atwater afin d'améliorer les traverses piétonnes.

Derek Robertson (CMC) – J'aimerais clarifier les interventions prévues sur l'avenue Atwater. Est-ce qu'elles vont toucher le marché Atwater ?	Marie-Sophie Couture (VdM) – Oui. Il faut absolument améliorer les traverses piétonnes du secteur de l'avenue Atwater. Nous allons refaire certaines intersections de manière permanente. Or, nous ne pouvons pas procéder à ces interventions en même temps que les travaux du MTQ. Ce faisant, nous procéderons à un resurfaçage qui a une durée de vie de 5 ans. Une fois les travaux du MTQ terminés, nous procéderons aux interventions permanentes.
--	--

Marie-Sophie Couture (VdM) – Nous allons aussi profiter de la fermeture du boulevard Angrignon pour faire des travaux de resurfaçage. Je vais maintenant faire le point sur les stations de métro. À la station Lionel-Groulx, il y a un conflit actuellement entre ceux qui attendent pour l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et la traverse piétonne et cycliste. Nous allons intervenir pour sécuriser le secteur. Pour ce qui est du métro Place-Saint-Henri, nous avons déjà mis une zone de 30 km /h. Nous avons fait des vérifications avec des radars et effectivement, il y a des dépassements. Nous allons intensifier nos mesures d'atténuation dans le secteur.

Mauricio Gazon-Beltran (CMC) – Il y avait des traverses piétonnes sur la rue Saint-	Marie-Sophie Couture (VdM) – Ce secteur-là va être étudié de manière plus approfondie. À
--	---

<p>Jacques à la hauteur de la station de métro Place-Saint-Henri. Les traverses ont été enlevées parce que les automobilistes ne respectent pas la vitesse permise. Je trouve cela contradictoire. Si le but est de favoriser la mobilité des piétons, on devrait donner plus d'espace aux piétons. Il faudrait remettre les traverses.</p>	<p>court terme, mettre une traverse piétonne sans d'autres aménagements n'est pas recommandé.</p>
---	---

Marie-Sophie Couture (VdM) - Dans les secteurs résidentiels, nous avons mis des dos d'âne ou des bollards. Toutes les interventions prévues à cet effet cette année ont été complétées il y a quelques semaines. Ensuite, pour les liens cyclables, nous allons intervenir prochainement sur quatre secteurs. Le premier est le lien Côte-Saint-Paul, près du centre Gadbois. Ce lien cyclable arrête à la rue De Courcelle. Il y aura des études réalisées l'année prochaine afin d'intervenir sur ce lien cyclable. Le deuxième lien est sur la rue Sainte-Marguerite. Nous voulons intervenir sur la passerelle. L'étude de faisabilité va être complétée au printemps 2016. Le troisième lien est sur la rue Charlevoix. Nous voulons permettre aux cyclistes de prendre la rue Charlevoix afin de traverser le canal de Lachine, au lieu de prendre des rues où la circulation automobile est plus dense, comme l'avenue Atwater. Ce lien pourrait être réalisé cet automne. Enfin, nous regardons également pour créer un nouvel axe sur la rue Rose-de-Lima.

Questions sur la présentation

<p>Jody Negley (CMC) – Est-ce que le secteur du métro Place-Saint-Henri fait partie du plan de développement économique et social de Saint-Henri ?</p>	<p>Marie-Sophie Couture (VdM) – Je ne veux pas prendre d'engagement pour l'arrondissement. Ça pourrait inclure ce secteur, mais c'est à vérifier.</p>
<p>Derek Robertson (CMC) – Sur la rue Saint-Jacques, du côté ouest, il y a des panneaux de limite de vitesse, mais les arbres les cachent. Il faut repositionner les affiches et je vous suggère d'implanter la limite de 30 km / h à l'année, pas seulement pendant l'année scolaire.</p>	<p>Gilles Denicourt (SPVM) – Nous sommes très présents dans le secteur.</p>
<p>Mauricio Garzon-Beltran (CMC) – J'aimerais revenir sur les pistes cyclables. Madame Couture, vous avez parlé de la possibilité de mettre en place des pistes cyclables sur le réseau artériel. Il y a déjà une piste cyclable sur la rue Saint-Antoine Ouest, mais elle arrête à l'avenue Atwater. Pourquoi ? Personne ne le sait. Il y a beaucoup de cyclistes qui empruntent la rue Saint-Antoine Ouest pour se rendre, par exemple, au site Glen du Centre universitaire de santé McGill. Il faudrait continuer la bande cyclable jusqu'à l'hôpital.</p>	<p>Marie-Sophie Couture (VdM) – Nous allons le présenter à l'arrondissement</p>
<p>Jody Negley (CMC) – Il y avait des</p>	<p>Caroline Ledoux (arr. Le Sud-Ouest) – Cela</p>

<p>discussions portant sur la possibilité de fermer la rue Desnoyers à l'intersection de la rue Saint-Jacques.</p> <p>Nous vous l'avons suggéré pour deux raisons. Il y a tout d'abord les camions près des rues Saint-Jacques et Desnoyers qui mettaient en péril notre site de compostage. Il y a aussi beaucoup de voitures qui veulent prendre un raccourci en passant les rues Desnoyers et Cazalais afin d'éviter la fermeture sur la rue Saint-Jacques. Ces automobilistes roulent assez vite.</p> <p>J'en ai déjà parlé aux gens du voisinage. Je m'attendais à une certaine opposition, mais au contraire, les gens trouvent de manière générale que c'est une très bonne idée.</p>	<p>a été analysé. Par contre, nous avons convenu que ce n'était pas une bonne idée. Cela va enclaver le secteur. Il y a également des camions de livraison qui empruntent la rue Desnoyers. Je pense qu'il serait bon de rencontrer les citoyens afin de voir si c'est vraiment cela qui est désiré. Il faut aussi penser que la rue Saint-Rémi pourrait être fermée de nouveau à cause des travaux du MTQ. Il faut aussi penser à l'accès aux véhicules d'urgence.</p> <p>Nous pourrions fermer la rue Desnoyers temporairement, pendant les travaux, mais pas de manière permanente.</p> <p>Marie-Sophie Couture (VdM) – On pourrait vérifier dans un premier temps avec le Service de sécurité incendie de Montréal. Ensuite, il faudrait s'assurer que la rue Saint-Rémi reste ouverte en tout temps.</p>
--	--

Retour sur le Village des Tanneries

James Byrns (VdM) – Le ministère de la Culture et des Communications, le ministère des Transports ainsi que la Ville de Montréal ont mis sur place deux comités. Il y a le comité directeur présidé par Sœur Madeleine Juneau, présidente de la maison Saint-Gabriel. Il y a également le comité technique présidé par l'archéologue du ministère des Transports, M. Frank Rochefort. Les comités sont composés de membres de l'équipe du patrimoine de la Ville de Montréal, du ministère des Transports et du ministère de la Culture et des Communications, ainsi que des consultants attirés au dossier.

Les fouilles sur le terrain se sont terminées le 16 octobre dernier. Un éventaire a été fait et on compte environ 150 boîtes d'artefacts. Certains de ces artefacts doivent être restaurés, dont deux cuves des tanneries. Nous avons été en mesure également de protéger une partie du site, c'est-à-dire qu'il a été remblayé. Une des tanneries retrouvées daterait de 1780. C'est une des seules tanneries dans la région de Montréal que nous avons trouvée datant d'avant le 19^e siècle. Les roches des fondations de cette tannerie ont été récupérées et ont été entreposées pour un usage futur, soit une reconstruction partielle ou un aménagement sur un autre site. Il y a des relevés du sol qui ont été faits afin de connaître les produits chimiques utilisés à l'époque pour le traitement des peaux.

La prochaine étape consiste à la documentation de tout de ce qui a été récupéré. Il faut faire également une étude historique afin de comprendre comment le village s'est construit, et quelle est la valeur respective de chacun des artefacts. Pour la mise en valeur du site, nous avons plusieurs possibilités. Traditionnellement, il y a trois méthodes utilisées. La première consiste à de la documentation qui peut aboutir par une exposition, par exemple. On peut également faire un rappel de l'histoire par le design urbain. Pour se faire, on installe une plaque commémorative ou un réutilise les objets trouvés dans les installations existantes. Il y aussi une mise en valeur que l'on peut faire sur le site où on découvre les vestiges. Dans le cas présent, ce n'est pas possible. Or, il est toujours possible de faire un aménagement dans un parc près des vestiges. Nous avons plusieurs idées. En ce moment-ci, nous sommes toujours en discussion et n'avons rien proposé de formel aux deux ministres ainsi qu'au maire de Montréal, puisque nous sommes toujours en train de lister ce qu'il est possible de faire. Nous allons vous présenter ultérieurement les options avec les investissements nécessaires une fois que nous aurons fait un premier tri.

Questions sur la présentation

<p>Derek Robertson (CMC) – Puisque le MTQ est responsable de l'aménagement futur de l'allée des Tanneries, je vous suggère de mettre des panneaux d'interprétation ou les roches que vous avez conservées. Cela s'agencera très bien avec les jardins collectifs.</p>	<p>James Byrns (VdM) – J'en prends note.</p>
<p>Jody Negley (CMC) – Est-ce que nous aurons un retour sur le résultat de l'analyse des échantillons de sol ?</p> <p>Vous avez parlé d'analyse chimique.</p> <p>C'est surtout pour comprendre l'impact des contaminants dans le sol.</p>	<p>James Byrns (VdM) – Oui. Nous allons faire un retour sur la valeur historique des artefacts. Les sociétés historiques vont être consultées pour nous aider dans cette tâche.</p> <p>Oui, nous allons vous présenter ces résultats également, tout comme les propositions concrètes de mise en valeur.</p> <p>On parle de produits chimiques utilisés à l'époque pour traiter les peaux. Ce ne sont pas les mêmes produits contaminants qu'aujourd'hui. Ce sont des teintures naturelles entre autres.</p> <p>Marie-Sophie Couture (VdM) – À l'époque, ils utilisaient surtout de la chaux et des copeaux de bois. Par ailleurs, on a fait une étude environnementale pour déterminer où commençait l'ancien lac à la Loutre.</p>
<p>Mauricio Garzon-Beltran (CMC) – Est-ce que la Société historique de Saint-Henri fait partie du comité technique ? Ils ont vraiment</p>	<p>James Byrns (VdM) – La Société historique va être consultée pour nous aider à dater les artefacts trouvés. La société ne fait pas partie</p>

une expertise qui pourrait vous aider.	du comité technique. Marie-Sophie Couture (VdM) – La Société historique de Saint-Henri va être consultée, mais les autres sociétés historiques aussi, tout comme la famille Roland.
--	---

Mise à jour des travaux du ministère des Transports

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

Guy Rivard (MTQ) – Il y a présentement des travaux d'excavation à l'est de l'autoroute 15, le long de l'autoroute 720. Ces travaux visent à retirer les sols compressibles et à construire le nouveau boulevard Pullman qui viendra rejoindre la rue Saint-Jacques et la rue Saint-Rémi à une nouvelle intersection, qui sera située à l'ouest de l'existante.

Travaux ferroviaires du CN – rue De Courcelle

Guy Rivard (MTQ) – Ces travaux nécessiteront la fermeture à la mi-novembre des passages à niveau Saint-Ambroise et De Courcelle pour environ 5 jours. Comme la rue De Courcelle est fermée à la circulation automobile jusqu'à la fin de 2015, aucun détour supplémentaire n'est nécessaire. Pour les piétons et les cyclistes, le détour annoncé se fera vers l'est par la rue Sainte-Marguerite et à l'ouest par la rue Saint-Rémi. Pour ce qui est du passage à niveau sur la rue Saint-Ambroise, un détour balisé sera mis en place afin d'inviter les usagers de la route à emprunter la rue Notre-Dame Ouest. Les dates exactes des fermetures seront annoncées sur le site Web du projet.

Mur de soutènement – autoroute 720

Guy Rivard (MTQ) – Nous sommes en train de construire un mur de soutènement pour la sortie Atwater de la future route 136. Les travaux sont derrière le bâtiment d'Imperial Tobacco Canada, situé au 3711, rue Saint-Antoine Ouest. Les travaux, qui ont débuté le 14 septembre dernier, vont se poursuivre pendant l'hiver et sont prévus se terminer en mars. Il n'y aura pas d'entrave, sauf la fermeture pendant une semaine de la rue De Richelieu à la hauteur de la rue du Collège pour des travaux de drainage. Un avis aux résidents sera distribué une fois les dates connues. Les travaux sont effectués 7 jours sur 7, de 7 h à 21 h les jours de semaine et de 8 h à 20 h les jours de fin de semaine. Le suivi sonore et la surveillance de l'émission des poussières sont faits par l'équipe qualité du milieu du Ministère. À noter qu'une station de suivi de climat sonore est installée à l'intersection des rues Agnès et De Richelieu. Les niveaux sonores sont disponibles en ligne sur le site Web du projet.

Suivi sonore

Guy Rivard (MTQ) – Au cours de l'été, nous avons mis en fonction plusieurs stations de suivi de niveau sonore. Six stations sont présentement en service. Les deux dernières à avoir été installées sont celles situées dans le secteur est du projet, soit la station Agnès, à l'intersection des rues Agnès et De Richelieu et la station Brooke, près de l'intersection de la rue Saint-Antoine Ouest et de l'avenue Atwater. Les relevés sont disponibles en ligne, tout comme les commentaires de l'équipe qualité du milieu lorsqu'il y a des dépassements des seuils autorisés. L'information sur le suivi sonore est également disponible sur le site Internet.

Falaise Saint-Jacques

Guy Rivard (MTQ) – Nous avons ajouté ce point, car à la dernière rencontre du comité, des questions avaient été soulevées sur le déboisement dans la falaise Saint-Jacques. Nous allons vous présenter rapidement les interventions qui ont été réalisées jusqu'à maintenant. Le décret du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques autorisant les travaux, comporte certaines conditions spécifiques à la falaise Saint-Jacques. La condition 8 indique que le Ministère doit établir une zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques d'une superficie minimale de 9,7 hectares. La largeur moyenne de cette zone doit être d'au moins 30 mètres. Le MTQ doit également recréer un milieu humide au pied de la falaise Saint-Jacques, alimenté par les eaux de pluie provenant de la falaise, les eaux souterraines et, si nécessaire, par les eaux pluviales, préalablement traitées, provenant du réseau autoroutier. Enfin, le Ministère doit reboiser le terrain acquis le long du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, ainsi que certaines parties de la falaise Saint-Jacques. À noter que le Ministère avait déjà prévu déboiser certains secteurs de la falaise, plus précisément aux extrémités est et ouest du projet, afin de réaliser le projet. Ce déboisement avait été présenté lors de l'étude d'impact. La condition 8 du décret permet de garantir une compensation de la perte engendrée par les travaux réalisés dans le cadre du projet Turcot. À noter que le déboisement qui a été effectué s'est fait hors de la période de nidification.

Questions sur la présentation

Jody Negley (CMC) – Quand on lit la condition du décret avec la zone tampon, je comprenais une zone à protéger d'au moins 30 mètres. La zone que vous avez déboisée fait partie de cette zone protégée. C'est, je crois, la compréhension de plusieurs d'entre nous.	Stéphane Audet (MTQ) – La zone dont on fait mention deviendra une zone tampon pour protéger la falaise une fois les travaux terminés. Près du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, nous avons déboisé 0,75 hectare. Dans le secteur est, nous avons déboisé 0,69 hectare. Tout cela va être compensé par la bande d'une moyenne de 30 mètres le long de la falaise.
Vivianne Rochon (CMC) – Est-ce que l'on a la superficie totale de la falaise	Guy Rivard (MTQ) – Nous allons vous revenir là-dessus au prochain comité.
Mauricio Garzon-Beltran (CMC) – Il faudrait vérifier quels arbres ont été coupés. Si ce sont des arbres matures et que vous replantez des jeunes arbres, cela va prendre des années avant d'avoir autant de verdure. Il faut également penser aux écosystèmes. Il faut	Guy Rivard (MTQ) – Avant chaque coupe, il y a un inventaire qui est fait. Stéphane Audet (MTQ) – Tout ce qui porte sur le reboisement est en discussion avec nos partenaires. Il y a un plan en élaboration. Il faut se rappeler que ce plan sera réalisé à la

<p>que l'environnement soit davantage considéré dans le projet. Au nord de la rue Saint-Antoine Ouest, il y a un parc pour enfants. Vous avez coupé des arbres dans ce parc. Il faut avoir une politique environnementale claire. Il faut faire plus que ce qui est demandé dans le décret.</p>	<p>fin du projet Turcot, soit en 2020.</p>
<p>Vivianne Rochon (CMC) – Est-ce que les deux passages à niveau vont être fermés simultanément ?</p>	<p>Guy Rivard (MTQ) – Les deux passages vont être fermés en même temps. Pour les opérations du CN, une machine doit circuler sur les voies ferrées afin de vérifier si les voies sont ajustées.</p>
<p>Citoyen – Je veux commencer mon intervention en vous mentionnant que c'était indiqué depuis longtemps qu'il y aurait des travaux dans la falaise Saint-Jacques.</p> <p>J'aimerais parler de la déviation de la piste cyclable lors de la fermeture de la rue De Courcelle. Le détour que vous proposez ne fait pas de sens. Il y a une dénivellation de 4 mètres. C'est un lien clandestin, avec une pente de 45 degrés. Je suis déjà passé par là et c'est très dangereux. Je vous conseille de revoir cette déviation.</p>	<p>Guy Rivard (MTQ) – C'est noté.</p>
<p>Citoyen – <i>Traduit de l'anglais.</i> J'ai pris des photos près de la falaise et il semble y avoir une route qui va tout droit vers la falaise. Vous n'arrêtez pas de me dire qu'il n'y aura pas de travaux, mais on dirait vraiment une route qui semble passer à travers la falaise. J'ai envoyé ces photos au MTQ et je n'ai pas eu de réponse depuis 10 jours.</p>	<p>Stéphane Audet (MTQ) – Nous allons vous répondre demain par écrit pour ce qui est du courriel que vous avez envoyé à l'adresse Turcot.</p> <p>Sébastien Marcoux, (KPH Turcot) – <i>Traduit de l'anglais.</i> Ce que vous voyez sur vos photos, c'est un chemin d'accès pour construire un mur de soutènement temporaire. Au nord de la rue Pullman, il y aura un mur de construit puisque les voies ferrées du CN passeront par là. Nous devons construire un mur de soutènement temporaire afin de construire le mur permanent. Il n'y aura pas de coupe d'arbres.</p>
<p>Citoyen – Je demeure sur la rue Delinelle sur la portion qui longe la voie ferrée. L'an dernier, j'ai eu très peur, car il y a eu un déraillement tout près de chez moi. La locomotive s'est arrêtée à 200 pieds devant la fenêtre de ma chambre. Il y a eu un déversement de 4 500 litres de diesel. Le CN n'a pas avisé les autorités municipales puisque l'incident s'est</p>	<p>Stéphane Audet (MTQ) – La question devrait être adressée au CN directement. Dans le cadre du projet Turcot, il n'y a pas de mur antibruit prévu à cet endroit.</p>

<p>produit dans une zone classée comme une gare de triage. J'ai tenté de joindre le CN suite à cet événement afin de leur suggérer de faire un mur de 3 ou 4 mètres de haut, ancré dans le sol de 2 ou 3 mètres, afin de protéger les citoyens si d'autres incidents du genre se reproduisent. Cela créerait également un écran pour le bruit. Je n'ai pas réussi à joindre le CN. Ce faisant, j'aimerais qu'ils participent au comité de bon voisinage et qu'ils étudient ma proposition. J'ai un document qui mentionne que sur une période d'un an, il y a 108 000 wagons qui ont passé. Il faut rassurer les citoyens.</p>	
<p>Mauricio Garzon-Beltran (CMC) – Comme les voies ferrées sont déplacées vers le nord, il serait intéressant de reboiser l'espace du côté sud des voies ferrées. Le Ministère devrait financer ce reboisement avec le CN.</p>	<p>Stéphane Audet (MTQ) – Nous sommes en discussion avec la Ville de Montréal et le CN pour le projet d'aménagement de l'allée des Tanneries. L'aménagement va vous être présenté éventuellement. Or, pour le secteur dont vous faites mention, ce sont les terrains du CN.</p>
<p>Citoyen – <i>Traduit de l'anglais.</i> J'étais à la rencontre d'information le 8 octobre dernier à Lachine et j'ai exprimé certaines préoccupations à propos d'un site possiblement archéologique dans le secteur ouest du projet. J'ai demandé si les Premières Nations avaient été consultées pour les études qui avaient été faites. Mme Sultana devait me revenir à ce sujet. Cela fait douze jours. Je suis toujours sans nouvelle. J'ai écrit un courriel et je n'ai pas eu de réponse. De ma compréhension, si les Premières Nations n'ont pas été consultées pour les études, ces dernières ne valent pas grand-chose.</p> <p>J'ai une autre question. Pourquoi les archéologues qui sont embauchés par le Ministère doivent signer une entente de confidentialité ? Est-ce légal ?</p> <p>Si les archéologues découvrent quelque chose d'important, ils sont obligés d'en informer la population. Cette clause n'est pas contradictoire ?</p>	<p>Stéphane Audet (MTQ) – Les résultats de l'étude archéologique vont être diffusés sur le site Web du projet Turcot. Une étude a été faite entre autres par un spécialiste de la préhistoire et des Iroquois du Saint-Laurent. Je ne peux pas vous dire maintenant si des gens des Premières Nations ont été impliqués dans l'étude, mais la réponse se trouvera certainement dans l'étude.</p> <p>Ce ne sont pas seulement les archéologues qui ont cette clause de confidentialité. Tous les contrats du Ministère ont une clause de confidentialité. Cette clause s'applique également aux employés du ministère des Transports.</p> <p>Marie-Sophie Couture (VdM) – Pour pouvoir faire des fouilles, il faut obtenir une autorisation du ministère de la Culture et des Communications. Une des exigences de ce Ministère est que les archéologues doivent obligatoirement déposer un rapport des</p>

	fouilles et être tenu informé de toutes découvertes. Les archéologues n'ont pas l'obligation d'informer la population, mais bel et bien le Ministère. Les rapports sont ensuite rendus publics.
<p>Jody Negley (CMC) – Il y a des groupes qui travaillent sur la sécurité et le bruit liés au CN. Je ne comprends pas pourquoi le CN n'est pas présent au comité de bon voisinage.</p>	<p>Stéphane Audet (MTQ) – Nous allons informer le CN que leur présence a été demandée au comité et qu'ils ont fait l'objet de questions du public.</p>
<p>Citoyen - Je veux renchérir sur le fait que le détour pour les cyclistes lié à la fermeture du passage à niveau De Courcelle n'est pas approprié.</p>	<p>Guy Rivard (MTQ) – Nous allons faire des vérifications.</p>
<p>Citoyen - Les pistes cyclables ne sont pas intégrées sur le réseau. Il faut planifier davantage le tracé des pistes cyclables. La piste planifiée dans la bande verte est un bon exemple de cela. Elle part de nulle part et elle ne commence nulle part. Il n'y a pas de sortie possible sauf aux extrémités. Dans un autre ordre d'idée, je veux vous parler du bruit des travaux. J'habite près de l'intersection de la rue Saint-Antoine Ouest et de l'avenue Atwater. Il y a une station sonore tout près de chez moi. C'est une belle avancée. Je remarque que vous respectez les niveaux sonores autorisés. Or, ce qui me dérange beaucoup, ce sont les alarmes de recul. Ces alarmes n'apparaissent pas sur le sonomètre. La CSST l'exige, car c'est une mesure de protection pour les gens sur le chantier. Toutefois, qui me protège ? Qui protège ma santé pendant que ces machines reculent ?</p> <p>Je comprends que le recul est nécessaire pour certaines manœuvres. Or, pourquoi ces manœuvres sont-elles faites durant la nuit ?</p> <p><i>Traduit de l'anglais</i> Je veux parler d'un autre point. Il a été discuté ce soir du déboisement. Nous savions qu'avec un tel projet, il y aurait forcément du déboisement. Par contre, personne n'a parlé de la pollution créée par ce déboisement.</p>	<p>Guy Rivard (MTQ) – Sur les chantiers, on s'efforce, lorsque c'est possible, de ne pas reculer. Il y a toutefois certaines manœuvres où le recul est inévitable.</p> <p>Dans votre secteur, c'est un entrepreneur qui ramasse des débris. Je vais vérifier si c'est possible de faire cela durant le jour. Il y a certains travaux que l'on ne peut pas faire le jour, lorsqu'il y a des entraves à la circulation. Je vais vérifier.</p> <p>Stéphane Audet (MTQ) – Tout cela est encadré par le décret nous autorisant à faire les travaux.</p>
<p>Jody Negley (CMC) – <i>Traduit de l'anglais.</i></p>	<p>Guy Rivard (MTQ) – Toute la machinerie qui</p>

<p>Que devons-nous faire lorsque vous travaillez avec de la machinerie qui semble non conforme, ou qui est brisée ? Dans mon secteur, vous nettoyez régulièrement les rues. C'est bien pour la poussière. Par contre, la machine utilisée produit énormément de fumée noire. Cela doit être extrêmement polluant. Pouvons-nous vous le signaler ?</p>	<p>est utilisée par nos entrepreneurs doit faire l'objet d'une inspection sur une base régulière. Les fiches de vérification doivent être remises au Ministère. C'est inscrit dans les contrats. Le Ministère comptabilise les gaz à effet de serre qui sont émis par l'ensemble de la machinerie sur tous les chantiers du projet Turcot. Le Ministère s'est engagé à compenser cette émission de gaz. Il faut aussi comprendre que la fumée noire est intrinsèque au diesel. Ce n'est pas nécessairement un signe que la machinerie est défectueuse. Si jamais vous avez des doutes quant à l'état d'une machine, vous pouvez appeler la ligne Info Turcot et nous ferons des vérifications.</p>
---	--

Mise à jour des travaux de KPH Turcot

Démantèlement du 780, rue Saint-Rémi

Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – Le démantèlement se poursuit. Toute la brique a été enlevée. Les travaux de démolition de la structure devraient commencer cette semaine et normalement, les travaux devraient se terminer à la fin du mois d'octobre ou en novembre.

Démantèlement de la bretelle Saint-Jacques

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Il y a une portion de l'ancienne bretelle d'entrée de la rue Saint-Jacques menant à l'autoroute 720 en direction ouest à démanteler. Les travaux pour démanteler la portion restante devraient se faire lors d'une fin de semaine, probablement à la fin du mois de novembre. Nous sommes en train de coordonner ces travaux avec nos différents partenaires. La rue Saint-Rémi devra être fermée entre les rues Notre-Dame Ouest et Saint-Jacques, avec circulation locale jusqu'à la rue Cazalais en direction nord. Le détour va être coordonné avec la fermeture de la rue De Courcelle. C'est une fermeture conjointe qui a déjà été réalisée il y a quelques mois et le réseau local a une réserve de capacité suffisante pour absorber le chemin de détour. Une bretelle de l'échangeur Turcot sera également fermée pendant la fin de semaine, soit la bretelle de l'autoroute 15 en direction nord menant à l'autoroute 720 en direction est. Il y aura des panneaux à messages variables pour inviter les usagers de la route, provenant à 90 % du Sud-Ouest et de Verdun, à prendre l'autoroute Bonaventure pour se rendre au centre-ville. Il n'y aura pas d'entraves sur cette autoroute durant cette fin de semaine.

Structures de la route 136

Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – Nous sommes en train de réaliser des travaux sur les structures qui soutiendront la future route 136 dans le secteur de la rue Saint-Rémi. Nous avons installé un mur antibruit temporaire sur la rue Saint-Rémi comme mesure d'atténuation. Le pont d'étagement de la future route 136 enjambant la rue Saint-Rémi aura des poutres colorées. Chaque secteur du projet va avoir une couleur spécifique. Le passage sous les structures sera également éclairé afin d'améliorer la sécurité des citoyens. Au niveau de l'avenue Greene, il y a

des travaux dans le parc Selby. Des avis aux résidents ont été distribués. Nous construisons présentement des murs antibruit temporaires. Nous avons également procédé à du déboisement. Suite aux discussions avec la Ville de Westmount, nous allons garder une lisière d'arbres le long du parc Selby.

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Il faut également procéder à des travaux de remplacement d'une conduite d'égout située sous l'avenue Greene. Cette intervention nécessite la fermeture de l'avenue Greene dans les deux directions pendant deux semaines à partir du 25 octobre. Elle serait sensiblement similaire à celle que nous avons faite au mois d'août pour une durée de cinq jours, lors du démantèlement de l'entrée de l'avenue Greene menant à l'autoroute 720 en direction est. Des chemins de détour seront mis en place via les rues Saint-Antoine Ouest et Rose-de-Lima afin d'atteindre l'avenue Atwater.

Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – Nous devons faire des travaux de drainage, et ensuite nous allons construire une structure temporaire. Cette structure temporaire nous permettra de démolir la chaussée de l'autoroute 720 en direction est tout en maintenant la circulation pendant les travaux.

Fondations de l'autoroute 15

Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – Nous avons commencé les remblais de l'autoroute 15 dans le secteur de l'échangeur De La Vérendrye.

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Pour continuer ces travaux, nous allons fermer une portion de la rue Hadley, qui ne contient aucune adresse physique. La portion de cette rue était principalement utilisée pour du stationnement. Les rues Hadley et Eadie seront toujours accessibles par l'avenue de l'Église. Cette fermeture devrait débuter au cours des deux prochaines semaines.

Pont du canal de Lachine

Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – D'ici la fin de l'année, nous allons débiter les éléments fondés du nouveau pont du canal de Lachine, de part et d'autre du canal. La piste cyclable sur la rue Saint-Patrick sera détournée du côté nord du canal. Les usagers pourront traverser le canal par le pont du chemin de la Côte-Saint-Paul à l'ouest de l'autoroute 15 ou par le pont de la rue Beaudoin situé à l'est de l'autoroute.

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Le chemin de la Côte-Saint-Paul devra être également dévié, mais le nombre de voies de circulation restera le même. Nous avons l'obligation de fermer la piste polyvalente qui longe le canal de Lachine pour des raisons de sécurité. Nous allons aménager une piste temporaire près de la section nord existante. Une signalisation va être installée sur l'ensemble du corridor sur les deux rives pour informer les usagers du chemin de déviation mis en place.

Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – Les travaux sur les éléments fondés se font sur le pylône principal du pont. Le futur pont sera situé à une dizaine de mètres sous le pont actuel. Ce sont des travaux très complexes. Les travaux vont se faire en trois phases afin de maintenir la circulation sur l'autoroute 15 dans les deux directions.

Fermeture du boulevard Angrignon

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Les travaux dans le secteur ouest nécessitent la fermeture de la portion nord du boulevard Angrignon. La fermeture a été mise en place la nuit dernière et elle sera effective pendant les quatre prochaines semaines. Durant ces quatre semaines, deux aménagements temporaires vont être construits. Ces aménagements vont permettre de raccorder la portion de la structure Angrignon au-dessus de l'autoroute 20 à la rue Pullman et ainsi permettre la circulation sur nos chemins de déviation futurs. Le concept de maintien de la circulation a fait l'objet de plusieurs analyses. Pour permettre de maintenir une circulation acceptable sur nos chemins de déviation, plusieurs mesures d'atténuation ont été mises en place. Nous avons tout d'abord reprogrammé les feux des intersections touchés par notre chemin de détour. Il est important de rappeler que les usagers de la route en provenance du boulevard Angrignon en direction nord auront un meilleur accès pour l'autoroute 20 dans les deux directions. En effet, il est maintenant possible de tourner à gauche sur la rue Notre-Dame Ouest et ainsi atteindre l'autoroute 20 en direction ouest. L'entrée du boulevard Angrignon pour l'autoroute 20 est demeure ouverte. L'inconvénient de cette fermeture est qu'elle coupe un accès local entre le corridor sud venant du boulevard Angrignon au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Il y a plusieurs itinéraires facultatifs qui ont été mis en place.

Travaux secteur du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – À la suite de la réouverture du boulevard Angrignon, le tunnel ferroviaire sous le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue devra être démoli. Il est nécessaire de démolir l'ensemble des bretelles unissant l'autoroute 20 et la route 138 au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Chaque bretelle a été analysée afin de mettre en place un autre accès. Ce sont des fermetures importantes qui requièrent la reprogrammation de l'ensemble des feux de circulation des secteurs de la rue Clément, de l'avenue Saint-Pierre, de la rue Notre-Dame Ouest et des boulevards Angrignon et de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Récapitulation des travaux dans le secteur ouest

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Je vais faire un bref résumé de la gestion de la mobilité dans le secteur ouest du projet. Nous avons fermé le boulevard Angrignon pour construire des aménagements temporaires et dévier la circulation. Nous fermerons l'entrée de l'avenue Saint-Pierre menant à l'autoroute 20 en direction est ainsi qu'au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette fermeture est requise pour permettre la construction et la mise en service d'une nouvelle sortie temporaire de l'autoroute 20 en direction est menant à la rue Notre-Dame Ouest et au boulevard Angrignon. La fermeture de l'entrée est également nécessaire pour la construction des nouvelles voies de circulation de l'autoroute 20. Suite à cette fermeture, les liens unissant la route 138 et l'autoroute 20 au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue seront démantelés. La circulation sera redirigée vers différents aménagements temporaires. Un monitoring sera réalisé et des modifications seront faites si nécessaire. Ce sont des grands changements, nous en sommes conscients. Toute l'information relative à ces fermetures est disponible ou le sera sous peu sur le site Web du projet Turcot.

Construction d'un mur d'étanchéité dans le secteur de la rue De Courcelle

M. Jean-François Gauthier (KPH Turcot) – Nous allons construire un mur d'étanchéité près du commerce situé au 4625, rue Saint-Antoine Ouest. Il faut savoir qu'au nord de l'autoroute 720,

dans ce secteur, il y avait un site d'entretien d'autobus. Il y a des sols contaminés à cet endroit. L'eau qui coule et qui passe par ce secteur va être captée par notre mur. Il s'agit d'un mur sous-terrain.

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Pour construire ce mur, nous devons fermer la rue De Courcelle / chemin Glen sous l'autoroute 720 à la circulation automobile. Nous allons toutefois construire une déviation afin de maintenir un lien cyclable pendant les travaux. Des détours seront mis en place. À l'ouest, il se fera par le boulevard Décarie et à l'est, via les avenues Greene et Atwater.

Entraves à venir

M. Florian Peigner (KPH Turcot) – Il y aura des entraves sur la rue Desnoyers pour des travaux sur des conduites de gaz. Il y a un cul-de-sac mis en place à la hauteur de la rue Saint-Jacques pour une durée de deux semaines à partir d'aujourd'hui. Dans le secteur ouest, les voies sur la rue Notre-Dame seront rétrécies. Il y a tout de même deux voies ouvertes par direction. Le rétrécissement est nécessaire afin de construire la future sortie temporaire de l'autoroute 20 en direction est menant à la rue Saint-Jacques et au boulevard Angrignon. Une voie sera éventuellement fermée en direction ouest pour une durée de quatre semaines, mais l'échéancier n'est pas encore confirmé.

Questions sur la présentation

<p>Derek Robertson (CMC) – Combien de temps va durer la période de construction du pont du canal de Lachine ?</p> <p>Il y a beaucoup de gens qui utilisent la piste cyclable.</p>	<p>Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – Les travaux de fondation devraient commencer tard cet automne. Les travaux devraient durer jusqu'en 2019. C'est une structure assez longue. Elle a environ 350 mètres de long. Il y a également une certaine complexité afin de maintenir la circulation.</p> <p>Florian Peigner (KPH Turcot) – C'est pour cela que nous concentrons nos travaux en hiver, afin de minimiser les impacts sur la piste cyclable.</p>
<p>Mauricio Garzon-Beltran (CMC) – Comment faites-vous pour définir vos chemins de détour ? Quels sont vos critères ? Est-ce que la sécurité des piétons est prise en considération ou c'est uniquement la fluidité de la circulation ? La circulation sur les rues Saint-Antoine Ouest et Saint-Jacques a augmentée énormément. Ce sont des secteurs résidentiels. La vitesse n'est pas respectée, sauf quand les policiers sont présents.</p> <p>Au sud de l'autoroute 720, il y a un secteur qui</p>	<p>Florian Peigner (KPH Turcot) – Chaque entrave est analysée et fait l'objet d'une étude de mobilité, qui implique les automobilistes, les cyclistes, les piétons ainsi que les usagers du transport en commun. Nous sommes conscients que les débits de circulation sur les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine Ouest ont augmenté.</p> <p>Stéphane Audet (MTQ) – Il n'y a pas de</p>

<p>a été déboisé. Il s'agit d'un terrain résiduel appartenant au Ministère. Est-ce possible de reboiser le secteur avant d'offrir les terrains à la Ville de Westmount qui pourrait par exemple développer un autre type de projet ?</p>	<p>projet pour ce terrain pour l'instant. Nous aurons des discussions avec la Ville afin de voir ce qu'il est possible de faire avec ce terrain. Or, ce sont des discussions qui se feront à la fin du projet, soit en 2020.</p>
<p>Jody Negley (CMC) – Est-ce que la population sera consultée sur ces aménagements futurs ?</p>	<p>James Byrns (VdM) – Des demandes ont déjà été faites à la Ville de Westmount afin que les terrains résiduels le long de l'autoroute 720 soient aménagées en prenant en considération qu'ils se situent dans un secteur résidentiel. Il y a la cour Turcot aussi qui sera aménagée éventuellement.</p>
<p>Citoyen – À la dernière rencontre du comité, il a été dit que le transfert des voies ferrées se ferait en 2016. Aujourd'hui, je comprends que cela va se faire en 2018. Il y a une contradiction. Il faudrait être clair. Pour l'aménagement temporaire de la route 136, il n'y a que deux voies, situées près des voies existantes. Or, lors du démantèlement de l'entrée de l'avenue Greene menant à l'autoroute 720 en direction est, vous avez eu besoin d'un dégagement de 15 mètres pour sécuriser le chantier. Or, pour la démolition de la route 136, vous n'avez pas la quinzaine de mètres requis. Comment allez-vous pouvoir faire cette démolition sans fermer l'autoroute existante ?</p> <p>Il n'y a que deux voies sur votre structure temporaire. Beaucoup de gens emprunteront la rue Rose-de-Lima. Quelles sont vos mesures d'atténuation ?</p> <p>Je trouve que les plans sur le site ne sont pas assez techniques.</p>	<p>Sébastien Marcoux (KPH Turcot) – Pour le déplacement des voies du CN, il se fait sur une période de deux ans. Il commence en août 2016 pour se terminer en 2018. Pour l'aménagement de la route 136, notre conception n'est pas encore finale, mais chaque travée a été analysée. Pour chaque secteur, il y a une structure architecturale avec une certaine complexité et nous prenons cela en considération afin d'ajuster notre méthode de démolition. Il est possible que nous fassions des travaux de fin de semaine puisque nous devons faire certaines entraves.</p> <p>Florian Peigner (KPH Turcot) – Nos scénarios de mobilité pour 2016 sont en cours de réalisation. Nous sommes conscients que cette structure temporaire nous fera perdre un tiers de la capacité automobile sur le corridor de l'autoroute 720. Il y aura des mesures d'atténuation mises en place. Nous voulons éviter que la circulation de transit se trouve sur le réseau local.</p>
<p>Jody Negley (CMC) – Est-ce que c'est possible d'avoir accès à certains plans techniques ?</p>	<p>Guy Rivard (MTQ) – Les plans dans les appels d'offres sont publics. Vous pouvez les consulter.</p> <p>Stéphane Audet (MTQ) – Je vais vérifier quels sont les documents que nous pouvons rendre publics. Je vous reviens à la prochaine</p>

Comité de bon voisinage Turcot du Sud-Ouest

Compte rendu de la rencontre n° 12 – 20 octobre 2015



	rencontre.
--	------------

Prochaine rencontre du comité : le 8 décembre 2015
