

-
- ❖ La rencontre du comité s'est tenue en séance publique au centre communautaire Saint-Raymond (5600, chemin Upper-Lachine, Montréal).
 - ❖ Environ 30 personnes étaient présentes.
 - ❖ La rencontre a débuté à 19 h et s'est terminée à 21 h.
-

Ordre du jour de la rencontre

- 1. Ouverture de la séance**
 - Adoption de l'ordre du jour
 - Présentation des participants
- 2. Demandes des membres du comité de bon voisinage Turcot**
- 3. Retour sur les questions**
- 4. Mise à jour des travaux du projet Turcot**
 - Déviation du collecteur Haut Saint-Pierre
 - Réaménagement des rues Pullman, Saint-Rémi et Saint-Jacques
- 5. Plan annuel de maintien de la mobilité 2016**
- 6. Période de questions**
- 7. Clôture de la rencontre**

Un retour sera fait sur les éléments surlignés en orange dans le présent document lors de la prochaine rencontre du comité se déroulant le 21 mars 2016.

Liste des participants

<i>Citoyens membres du comité (CMC)</i>	
Mme Malaka Ackaoui Mme Stéphanie Couillard M. Daniel Lambert Mme Jill Precesky	
<i>Ministère des Transports du Québec (MTQ)</i>	
M. Martin Giroux	Coordonnateur principal et responsable de la réalisation des ententes, direction du projet Turcot
Mme Sandra Sultana	Directrice adjointe du projet Turcot
<i>KPH Turcot (KPHT)</i>	
Mme Sylvie Gervais	Directrice — maintien de la mobilité
M. David Maréchal	Directeur — qualité environnement
<i>Société de transport de Montréal (STM)</i>	
M. Alain Labelle	Chef de division – Gestion des réseaux et relation avec les partenaires
<i>Ville de Montréal (VdM)</i>	
M. James Byrns	Chef de division – Grands Projets
Mme Marie-Sophie Couture	Chargée de projet – projet Turcot
<i>Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (arr. CdN-NDG)</i> M. Simon Pépin	Ingénieur — circulation
<i>Ville de Westmount (VdW)</i>	
M. Benoît Hurtubise	Directeur Hydro Westmount
<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.
- Un tour de table est fait afin de présenter les intervenants.

Demandes des membres du comité de bon voisinage Turcot

Jill Precesky (CMC) – J'aimerais remercier la Ville de Montréal, l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et le ministère des Transports du Québec pour avoir nettoyé le terrain situé près de l'intersection de l'avenue Crowley et du chemin Upper-Lachine. Cela améliore la vie des piétons du quartier avoisinant. Je les remercie également pour avoir installé un banc pour ceux qui attendent l'autobus près de l'intersection de l'avenue Girouard et du chemin Upper-Lachine. Merci également d'avoir ramassé les panneaux de circulation qui traînaient sur les trottoirs du quartier. Ceci étant dit, j'ai une demande pour la Société de transport de Montréal. Il y a un arrêt d'autobus temporaire sur le pont d'étagement du chemin Upper-Lachine surplombant l'autoroute 15. Les affiches sont en plastique. Considérant que l'arrêt sera en place pour les prochaines années, est-ce possible de remplacer la signalisation en plastique par la même qui est utilisée pour les autres arrêts ? Je veux également rappeler que nous avons déjà fait la demande pour avoir un feu piéton à l'intersection de l'avenue Crowley et du chemin Upper-Lachine pour être en mesure de nous déplacer dans l'axe est-ouest de manière sécuritaire. Présentement, il n'y a qu'un feu pour la traverse dans l'axe nord-sud.

Alain Labelle (STM) – Pour les panneaux d'arrêt d'autobus sur le chemin Upper-Lachine, nous allons vérifier la situation et faire les correctifs si nécessaires.

James Byrns (VdM) – Concernant l'intersection de l'avenue Crowley et du chemin Upper-Lachine, nous avons déjà fait une demande en ce sens. Nous ferons un suivi à savoir pourquoi un feu piéton n'a pas été installé. Peut-être s'agit-il d'une question d'achalandage. Pour qu'un tel feu soit installé, il doit y avoir un nombre suffisant de piétons qui empruntent l'intersection. Je vais vérifier cela. Au sujet de la sécurité des piétons sur le chemin Upper-Lachine, nous avons fait les vérifications nécessaires afin de nous assurer que le pont d'étagement est sécuritaire. Je sais toutefois qu'il y a des ponts d'étagement qui ont des clôtures plus élevées. Nous allons voir ce qu'il est possible de faire pour contrer les vents. Il faut comprendre néanmoins que si on met un écran, on met une pression supplémentaire sur le pont d'étagement. Nous ferons un suivi là-dessus. Enfin, concernant le verdissage de manière générale dans le quartier, nous en avons déjà parlé dans le cadre de ce comité. Je vous rappelle que ce comité porte sur le projet Turcot. Une telle demande excède le cadre de ce projet.

Il y a beaucoup de véhicules sur l'avenue Crowley qui tournent à gauche sur le chemin Upper-Lachine et les piétons ne sont pas protégés. En fait, l'expérience piétonne n'est pas très agréable sur le chemin Upper-Lachine entre l'avenue Girouard et le boulevard Décarie. Il faudrait installer des clôtures sur le pont d'étagement. Cela permettrait, entre autres, de couper le vent et ainsi améliorer la qualité de vie des piétons du quartier. J'aimerais également parler du verdissement du quartier en général. Il faut améliorer les espaces verts, notamment ceux aux abords de l'autoroute 15. Ce n'est pas seulement une demande des citoyens du comité de bon voisinage Turcot NDG-Westmount. Cette demande est également appuyée par l'Association des piétons et cyclistes de Notre-Dame-de-Grâce, du groupe Concertation Turcot NDG, du Conseil communautaire de Notre-Dame-de-Grâce et du conseiller de l'Arrondissement du district de Notre-Dame-de-Grâce, M. Peter McQueen. Enfin, à l'intersection de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Girouard, le MTQ a installé un mur antibruit tout près des maisons. Je connais certaines personnes qui habitent dans ces maisons. Leur qualité de vie a sensiblement baissé depuis le début des travaux et surtout, depuis l'installation de ce mur. Ces gens empruntent quotidiennement le pont d'étagement du chemin Upper-Lachine afin d'atteindre la station de métro Vendôme. Si vous améliorez les aménagements du pont d'étagement du chemin Upper-Lachine, vous pourriez compenser, en partie, la dégradation de la qualité de vie de ces gens que vous avez causée en installant ce mur. Ce serait une belle mesure d'atténuation.

Malaka Ackaoui (CMC) – Pour renchérir sur ce que vient de dire Jill Precesky, avec les chantiers en cours, le chemin Upper-Lachine est très achalandé. Une nouvelle école, soit l'école primaire Saint-Raymond, ouvrira en septembre prochain et celle-ci est située tout près du chemin Upper-Lachine. Il faut absolument améliorer le secteur, en le verdissant entre autres, si ce n'est que pour

Marie-Sophie Couture (VdM) – Lors des comités de consultation pour la construction du Centre universitaire de santé McGill sur le site Glen, il avait été question de revoir les aménagements sur le chemin Upper-Lachine entre l'avenue Crowley et le boulevard Décarie. C'est une intervention qui est toujours planifiée. Or, dans le court terme, il n'est pas possible de faire cette intervention si nous voulons maintenir la mobilité dans le secteur.

James Byrns (VdM) — Nous sommes également conscients que de l'autre côté de l'autoroute, près de l'avenue Girouard, la situation n'est pas idéale non plus. Nous tentons justement d'étendre la planification de réaménagement du chemin Upper-Lachine jusqu'à l'avenue Girouard.

<p>les élèves qui fréquenteront la nouvelle école.</p>	
<p>Stéphanie Couillard (CMC) – Merci d’avoir répondu à la dernière lettre de notre groupe Concertation Turcot NDG. Dans votre réponse, nous n’avons pas eu les données de circulation. Sachez que le Directeur de santé publique de Montréal a accepté d’étudier notre cas. À cet effet, nous aurions besoin d’un contact au ministère des Transports du Québec afin que le Directeur de santé publique de Montréal puisse faire le suivi sur les données de comptage. Pouvez-vous me donner le nom d’une personne-ressource afin que je la transmette au Directeur de santé publique de Montréal ? Certaines normes de niveau de service doivent être respectées sur les voies affectées par les travaux liés au projet Turcot. Nous aimerions savoir si ces normes sont respectées sur les intersections majeures du secteur Notre-Dame-de-Grâce, notamment celles du chemin Côte-Saint-Luc et du boulevard Décarie, de la rue Sherbrooke Ouest et de l’avenue Girouard et enfin, celle de la rue Sherbrooke Ouest et du boulevard Décarie. L’achalandage a sensiblement augmenté sur les routes depuis le début des travaux du projet Turcot.</p> <p>Est-ce que les trois intersections que je vous ai mentionnées font partie des intersections touchées par le projet ?</p> <p>Si je comprends bien, même si dans les faits, les automobilistes passent par ces intersections depuis la fermeture de la rue Saint-Jacques entre l’avenue Girouard et le boulevard Décarie, elles ne seront pas soumises aux normes de service que vous devez respecter puisqu’elles ne font pas partie du détour officiel mis en place.</p>	<p>Sandra Sultana (MTQ) – Concernant le contact du Ministère pour le Directeur de santé publique de Montréal, vous pouvez donner mon nom. Au sujet des niveaux de service sur les différentes artères touchées par le projet, KPH Turcot doit valider les détours qu’il met en place avec les débits de circulation en vigueur et maintenir, autant que possible, ces niveaux de service.</p> <p>Sandra Sultana (MTQ) – Pour la portion des travaux préparatoires du MTQ, nous allons le vérifier.</p> <p>Sylvie Gervais (KPHT) – Pour les travaux de KPH Turcot, il n’y a pas encore d’itinéraires qui passent par les intersections dont vous faites mention. S’il advenait que des détours passent par ces intersections, des vérifications seraient faites au préalable.</p> <p>Martin Giroux (MTQ) – Pour ce qui est de la fermeture de la rue Saint-Jacques, nous avons eu plusieurs rencontres avec la Ville, l’Arrondissement et différents consultants afin de tout mettre en œuvre pour atténuer les nuisances dans les quartiers environnants. Évidemment, nous sommes conscients que la fermeture de la rue Saint-Jacques fait en sorte que les automobilistes utilisent des chemins</p>

<p>Je comprends, mais je peux vous affirmer que les mesures n'ont pas l'effet escompté. C'est un échec, particulièrement à l'intersection de la rue Sherbrooke Ouest et de l'avenue Girouard. Est-ce possible de porter une attention particulière à cette intersection ? Je suis persuadé que les niveaux de service à cette intersection excèdent les normes en vigueur.</p> <p>C'est certainement une des intersections les plus touchées par la fermeture de la rue Saint-Jacques.</p> <p>J'aimerais que vous me disiez ce que vous comptez faire pour améliorer la sécurité des piétons, notamment sur le chemin de la Côte-Saint-Luc à l'intersection des avenues Somerled et Marcil. La signalisation à cette intersection n'est pas très sécuritaire, malgré le fait qu'elle soit empruntée par des écoliers de deux écoles avoisinantes. Pourrait-on revoir la coordination des feux ou ajouter du marquage sur la chaussée ?</p>	<p>alternatifs dont font partie les intersections en question. Sachez que toutes les mesures d'atténuation que nous pouvions mettre en place pour cette fermeture ont été mises en place, notamment la reprogrammation des feux de circulation et la mise en service de nouvelles voies temporaires réservées aux autobus. Ces mesures ont été présentées lors de rencontres des deux comités de bon voisinage.</p> <p>Oui, nous prenons note de toutes les demandes et questions formulées lors des rencontres des comités de bon voisinage. Pour cette intersection, nous ferons un suivi avec la Ville.</p> <p>Il faut comprendre qu'il y a plusieurs éléments qui peuvent modifier considérablement la circulation. Le projet Turcot peut être un de ces éléments, mais cela mérite une analyse.</p> <p>James Byrns (VdM) – Nous allons faire un suivi. Pour l'intersection du boulevard Décarie et du chemin de la Côte-Saint-Luc, nous la suivons en temps réel puisque nous avons une caméra installée à cet endroit. Il y a déjà des ajustements qui ont été faits, notamment l'ajout de feux piétons dans les deux directions. L'Arrondissement s'est déplacé souvent pour rafraîchir le marquage en place. Nous avons moins d'information pour l'intersection de la rue Sherbrooke Ouest et de l'avenue Girouard, mais je vais vérifier.</p> <p>Marie-Sophie Couture (VdM) – Il faut également considérer que la plupart des limites de vitesse dans le secteur sont maintenant à 30 km/h. Cela a un impact également sur la fluidité de la circulation.</p> <p>James Byrns (VdM) – Nous allons faire un suivi pour ce secteur également.</p>
--	--

<p>Daniel Lambert (CMC) – J’aimerais parler du déneigement de la piste cyclable longeant le canal de Lachine. À ma connaissance, KPH Turcot s’est engagé à déneiger la piste cyclable jusqu’en 2019 afin d’offrir une alternative de transport pour les résidents des arrondissements de Lachine et de LaSalle qui désirent se rendre au centre-ville. Malheureusement, cette piste, qui est très achalandée, n’a pas encore été déneigée depuis le début de l’hiver. Est-ce que KPH Turcot prévoit déneiger cette piste bientôt ?</p>	<p>David Maréchal (KPHT) – Il n’y a pas d’engagement de la part de KPH Turcot envers Parcs Canada de déneiger la piste cyclable du canal de Lachine. Nous avons l’obligation de maintenir un lien cyclable sécuritaire durant les travaux, mais nous n’avons pas pris l’engagement de déneiger ce lien cyclable.</p> <p>Marie-Sophie Couture (VdM) – J’aimerais apporter une nuance. Il y a présentement un projet-pilote afin d’aménager une piste hivernale le long du canal de Lachine à partir du 14 février prochain. Cette piste sera dédiée à ceux qui pratiquent le ski de fond, la marche ainsi que le vélo d’hiver.</p> <p>James Byrns (VdM) – Nous avons eu une rencontre avec les gens de Parcs Canada. Ces derniers nous ont expliqué qu’ils ne peuvent pas déneiger la piste cyclable, car cela endommagerait la base de la piste cyclable actuelle.</p>
<p>Peter McQueen (conseiller de la Ville, district de Notre-Dame-de-Grâce) J’aimerais si possible poser quelques questions maintenant puisque je dois quitter plus tôt ce soir. J’aimerais remercier M. Labelle de la Société de transport de Montréal d’être venu ce soir. Merci également d’avoir implanté un nouvel arrêt d’autobus sur le chemin Upper-Lachine en face de la résidence pour les personnes âgées. J’aimerais parler des travaux liés au nouvel édifice de la station de métro Vendôme. Je crois que tout le monde approuve ces travaux. Or, ces derniers causent quelques problèmes pour les résidents de Notre-Dame-de-Grâce. Il faut s’assurer que les autobus des lignes 90 Saint-Jacques, 102 Somerled et 105 Sherbrooke, qui utilisent le tournebride au sud des avenues de Vendôme et de Marlowe, ne soient pas retardés par ces travaux. Les citoyens de Notre-Dame-de-Grâce ont grandement besoin de ces autobus et veulent qu’elles arrivent à l’heure. Également, si j’ai bien compris les plans de construction, les camions sortant les sols du site du nouvel édifice et ceux</p>	<p>Alain Labelle (STM) – Le projet est encore dans la phase des plans et devis. Vous comprendrez qu’il y aura une rencontre avec les élus. Il y aura une rencontre également avec l’administration générale de l’arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Nous mettrons en place un processus de communication avec tous nos partenaires, ainsi qu’avec les gens du quartier. Il est trop tôt pour décider où les camions circuleront. Or, je prends bonne note de votre commentaire et j’en parlerai au responsable du projet.</p>

amenant le béton pour sa construction emprunteront le boulevard De Maisonneuve Ouest. Les citoyens du secteur n'ont pas été contents d'apprendre cette nouvelle. Pourquoi ne pas faire passer le camionnage du côté du site Glen du Centre universitaire de santé McGill ou par l'intersection de la rue Sainte-Catherine Ouest et de l'avenue Claremont ? Si vous procédiez ainsi, il y aurait beaucoup moins d'impacts sur les autobus de Notre-Dame-de-Grâce et pour les riverains du village Vendôme.

Retour sur les questions du dernier comité

- Présentation sur la qualité de l'air

Sandra Sultana (MTQ) – À la dernière rencontre du comité, soit le 16 novembre dernier, nous vous avons dit qu'une présentation sur la qualité de l'air serait faite lors de cette rencontre. Malheureusement, l'experte du Ministère n'était pas disponible ce soir. Nous reportons donc cette présentation à une rencontre ultérieure du comité, en espérant évidemment que cela puisse être à la prochaine rencontre.

- Quand le Ministère procédera à la fermeture de l'autoroute Décarie, l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce attendant cette fermeture pour rehausser les parapets des ponts d'étagements au-dessus de l'autoroute ?

Sandra Sultana (MTQ) – La fermeture de l'autoroute Décarie devrait avoir lieu au cours de l'été 2016 afin de démanteler le pont d'étagement de la rue Saint-Jacques. D'ici là, le Ministère et l'Arrondissement demeureront en constante communication.

- Est-ce possible de déneiger les pistes cyclables du quartier de Notre-Dame-de-Grâce permettant aux citoyens de se rendre au centre-ville sans utiliser leur voiture ?

James Byrns (VdM) – Nous essayons de faire notre possible, particulièrement aux abords de la station de métro Vendôme, où vous constaterez que le déneigement est très bien fait dans ce secteur.

Daniel Lambert (CMC) – Je dois dire que les arrondissements Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Ville-Marie ont fait un très beau travail pour le déneigement des pistes cyclables.

- La falaise étant un écoterritoire, qu'est-ce que cela implique en matière de protection ?

Marie-Sophie Couture (VdM) – La réglementation est une partie intégrante du schéma d'aménagement. Ce schéma devra être déposé à la fin de l'année 2017 et sera présenté à la population par les instances municipales.

- Mise à jour des lignes d'autobus 90 Saint-Jacques et 420 Express Notre-Dame-de-Grâce

Alain Labelle (STM) – Nous avons noté une hausse d'achalandage sur la ligne 90 Saint-Jacques à l'automne 2015. Il faut comprendre qu'en 2014, la ligne a été affectée par différents travaux en cours, plus particulièrement ceux dans le secteur de l'arrondissement Lachine. Pour ce qui est de la ligne 420 Express Notre-Dame-de-Grâce, il y a eu une baisse d'achalandage d'environ 20 %, moins marquée évidemment aux heures de pointe. Cette baisse n'est pas surprenante en soi. Le lien vers le centre-ville se fait de manière plus rapide par la station de métro Vendôme. C'est ce transfert de clientèle qui explique la hausse d'achalandage de près de 12 % à l'automne dernier sur la ligne 105 Sherbrooke.

Mise à jour des travaux du MTQ

Déviations du collecteur Haut Saint-Pierre

Martin Giroux (MTQ) – L'installation des conduites devrait être terminée au printemps 2016. Le nouveau collecteur dévié sera alors fonctionnel à ce moment si tout se passe bien. Présentement, les équipes poursuivent la construction de puits de 30 mètres de profond en haut de la falaise Saint-Jacques. Les travaux ont lieu 24 h sur 24, 6 jours par semaine. Nous portons une attention particulière au bruit. C'est pourquoi nous réalisons les travaux les plus bruyants le jour et nous limitons le plus possible les déplacements des camions à reculons la nuit. Au cours du mois de mars prochain, nous commencerons à forer les tunnels qui relieront les puits au nouveau tronçon du collecteur au bas de la falaise Saint-Jacques, dans la cour Turcot. Une fois le collecteur dévié en service, nous pourrions commencer la démolition et la reconstruction du pont d'étagement de la rue Saint-Jacques. Ces travaux se termineront à la fin de l'année 2017.

Stéphanie Couillard (CMC) – Est-ce que cela respecte l'échéancier original ?

Martin Giroux (MTQ) – Non, puisque les travaux du collecteur n'étaient pas prévus lorsque nous avons conçu le projet. Par contre, il y a des mesures d'accélération qui ont été mises en place pour minimiser l'impact sur l'échéancier. Initialement, nous prévoyions que la reconstruction du pont Saint-Jacques se terminerait vers juillet 2017. Actuellement, la fin est prévue pour la fin de l'année 2017. La livraison du projet dans son ensemble est toujours prévue pour 2020.

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

La sortie no 2 – Rue Saint-Jacques de l'autoroute 720 en direction ouest, fermée à la circulation depuis le 24 août dernier, a été rouverte à la circulation le 2 décembre dernier. La configuration de la rue Saint-Jacques demeure à une voie par direction pour cet hiver.

Travaux et plan annuel de maintien de la mobilité

David Maréchal (KPHT) – Ce soir, nous allons vous présenter sommairement les travaux prévus pour l'année 2016 et les enjeux liés à la mobilité et aux entraves. Il y aura des travaux importants dans les quatre secteurs du projet. Le secteur ouest comprend la cour Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest. Le secteur centre comprend l'échangeur Turcot et le secteur limitrophe à l'échangeur. Le secteur est comprend l'autoroute 720 jusqu'à l'avenue Atwater. Le secteur sud est situé au sud du canal de Lachine.

Faits saillants – secteur centre

David Maréchal (KPHT) – Nous allons entamer la construction de la bretelle de l'autoroute Décarie qui mènera à la future route 136, actuellement autoroute 720. Nous démantèlerons la bretelle de l'autoroute 15 venant du pont Champlain vers l'autoroute Ville-Marie. Il y aura également des travaux sur la rue Saint-Rémi.

Faits saillants – secteur ouest

David Maréchal (KPHT) – C'est dans ce secteur que la majorité des travaux se sont faits en 2015, autant dans la cour Turcot que dans l'échangeur Montréal-Ouest. Pour 2016, aucune autre entrave majeure n'est nécessaire pour poursuivre nos travaux. Ces derniers visent le démantèlement du tunnel ferroviaire sous le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Nous allons également effectuer un changement de configuration sur la rue Pullman et le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Nous construisons actuellement une voie de desserte pour l'autoroute 20. Éventuellement, la circulation sur la rue Pullman sera déviée sur cette voie de desserte. Au pied de la falaise, nous allons construire des murs de soutènement afin de déplacer les voies ferroviaires.

Faits saillants – secteur est

David Maréchal (KPHT) – Nous allons dévier une partie de l'autoroute 720 afin de démanteler l'autoroute existante et construire la nouvelle route 136. Ces travaux entraîneront les fermetures, non simultanées, des sorties no 2 *Av. Atwater* et no 3 *Rue Guy, Montréal (centre-ville)* de l'autoroute 720 en direction est.

Faits saillants – secteur sud

David Maréchal (KPHT) – Nous commençons les travaux du futur pont du canal de Lachine. Il y aura des travaux dans le secteur de l'échangeur De La Vérendrye ainsi que sur la rue Saint-Rémi.

Secteur centre – construction de la bretelle de l'autoroute Décarie vers la route 136

Sylvie Gervais (KPHT) – Nous commencerons à construire, dès ce printemps, la future bretelle de l'autoroute Décarie en direction sud menant à la route 136 en direction est. Pour réaliser ces travaux, nous devons entraver partiellement les deux bretelles liant l'autoroute Décarie et l'autoroute Ville-Marie, soit fermer une voie sur deux sur la bretelle de l'autoroute 15 en direction

sud menant à l'autoroute 720 en direction est, ainsi que la bretelle de l'autoroute 720 en direction ouest menant à l'autoroute 15 en direction nord. Ces entraves sont nécessaires pour créer des aires de travail dans le but de construire cette première bretelle du nouvel échangeur.

Stéphanie Couillard (CMC) – Ces entraves seront mises en place pour combien de temps ?	Sylvie Gervais (KPHT) – Il n'y aura qu'une voie ouverte sur ces bretelles jusqu'à la fin de l'année 2019.
---	--

Secteur centre – Démantèlement de la bretelle de l'autoroute 15 en direction nord vers l'autoroute 720 en direction est

Sylvie Gervais (KPHT) – Au début du printemps de cette année, nous allons fermer la bretelle de l'autoroute 15 venant du pont Champlain vers l'autoroute Ville-Marie. Cette bretelle doit être démantelée pour que nous puissions construire la nouvelle bretelle. Nous devons également reconstruire un embranchement ferroviaire, appelé Turcot Holding, situé sur la rue Notre-Dame Ouest. Au moment du démantèlement, nous devons fermer la rue Notre-Dame Ouest pour une fin de semaine puisqu'une partie de la structure de la bretelle passe au-dessus de la cette rue.

Stéphanie Couillard (CMC) – La bretelle va demeurer fermée pour combien de temps ?	Sylvie Gervais (KPHT) – Cette bretelle va demeurer fermée jusqu'en 2017.
---	---

Secteur centre – Fermeture de la rue Saint-Rémi

Sylvie Gervais (KPHT) – Nous allons fermer la rue Saint-Rémi entre les rues Cazalais et Saint-Jacques, c'est-à-dire le tronçon situé sous l'autoroute Ville-Marie. Cette fermeture est nécessaire afin de construire les nouvelles structures de la route 136. La fermeture sera en vigueur à la fin du mois de février 2016 jusqu'en août 2016.

Peter McQueen (conseiller de la Ville, district de Notre-Dame-de-Grâce) – Est-ce que le détour se fait par la rue Cazalais ou par la rue De Courcelle ?	Sylvie Gervais (KPHT) – La circulation locale sera permise entre les rues Notre-Dame Ouest et Cazalais. Nous travaillons avec la Ville et l'Arrondissement afin de trouver le meilleur scénario possible.
--	--

Secteur est – Construction des deux premières voies de la route 136

David Maréchal (KPHT) – Ce printemps, nous allons commencer les travaux visant la construction des premières voies de la route 136 en direction est. Entre la rue Rose-de-Lima et l'avenue Atwater, nous allons construire une structure temporaire qui aura deux voies dédiées à la circulation en direction est. Il faut comprendre que l'espace dans le secteur est très restreint. Pour construire les nouvelles voies, nous avons besoin de démanteler les voies existantes. La structure temporaire nous permettra de maintenir la circulation en tout temps pendant les travaux. Une fois la nouvelle route 136 construite, nous allons démanteler la structure temporaire. À noter que sur la route 136, il est prévu de construire une sortie exclusive aux autobus qui les mènera à la rue Rose-de-Lima, ce qui facilitera les mouvements vers le terminus Lionel-Groulx.

Sylvie Gervais (KPHT) – La déviation sera mise en service à l’automne 2016 pour un peu plus d’un an.

Jill Precesky – Qu’est-ce que la route 136 ?	Sylvie Gervais (KPHT) – C’est la nouvelle route nationale qui remplacera l’autoroute 720.
---	--

Sylvie Gervais (KPHT) – La construction et la mise en service de la déviation de l’autoroute 720 nécessitent la fermeture de la sortie no 3 *Rue Guy, Montréal (centre-ville)* de l’autoroute 720 en direction est pour quelques mois. Le détour préliminaire pour l’instant consiste à poursuivre sur l’autoroute 720, prendre la sortie no 4 - *Rues de la Montagne et Saint-Jacques*, atteindre la rue Saint-Jacques via la rue Jean-D’Estrées et ensuite, atteindre le boulevard René-Lévesque Ouest par un axe nord-sud qui reste à déterminer. Nous sommes en discussion avec la Ville de Montréal à ce sujet. Nous fermerons également la sortie no 2 - *Av. Atwater*. Le détour se fera par la sortie no 3 - *Rue Guy, Montréal (centre-ville)*, qui ne sera pas fermée en même temps, le boulevard René-Lévesque Ouest, la rue Guy et la rue Saint-Antoine Ouest qui permettra d’atteindre l’avenue Atwater. Encore une fois, des ajustements seront faits, toujours à la suite de nos discussions avec la Ville.

David Maréchal (KPHT) – Nous sommes toujours en planification de nos différentes interventions de démantèlement de l’autoroute 720, qui ne débutera pas avant la fin de l’année 2016. Nous vous tiendrons informés lorsqu’elles se préciseront.

Sylvie Gervais (KPHT) – Voici en résumé l’échéancier préliminaire des différentes interventions prévues. La construction de la déviation a commencé à l’automne 2015. Les travaux s’intensifieront jusqu’à la mise en service, prévue à l’automne 2016. La déviation sera en fonction jusqu’en 2018. La fermeture de la sortie no 3 - *Rue Guy, Montréal (centre-ville)* de l’autoroute 720 en direction est devrait se faire soit au printemps, soit à l’automne 2016, et ce, pour 2 à 3 mois. La fermeture de la sortie no 2 *Av. Atwater* en direction est devrait se faire à l’automne 2016 ou à la fin de l’année 2016, pour une durée également de 2 à 3 mois. Je le répète, les deux sorties ne seront pas fermées en même temps.

Secteur ouest – Ouverture de la nouvelle voie de desserte de l’autoroute 20

Sylvie Gervais (KPHT) – Comme indiqué plus tôt par M. Maréchal, il n’y a pas d’entraves majeures prévues pour le secteur ouest. Nous allons construire la nouvelle voie de desserte de l’autoroute 20 qui permettra de relier le boulevard Angrignon au boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. En ce moment, ce mouvement se fait par la rue Pullman.

Jill Precesky – Pourquoi vous avez besoin de remplacer la rue Pullman ? Est-ce une question d’espace ?	Sylvie Gervais (KPHT) – Le corridor ferroviaire traverse la rue Pullman.
---	---

David Maréchal (KPHT) – Le tunnel ferroviaire sous le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue sera démantelé au printemps 2016. Nous ne pouvons pas entraver les voies du CN. Ce faisant, la méthode pour procéder au démantèlement est assez particulière. Nous allons trancher le tunnel au-dessus des voies ferroviaires pour ensuite déplacer les tranches de tunnel loin des résidences, où elles seront démantelées.

Sylvie Gervais (KPHT) – Voici les différents échéanciers. Je vous rappelle que les bretelles de l'échangeur Montréal-Ouest ont été fermées à la circulation en décembre dernier, et ce, jusqu'en 2019. Le démantèlement du tunnel ferroviaire débutera cet hiver et s'intensifiera au printemps. Au printemps 2016, nous mettrons en service la nouvelle voie de desserte de l'autoroute 20.

Secteur sud – Pont du canal de Lachine

David Maréchal (KPHT) – Nous allons construire les fondations du futur pont du canal de Lachine dès le début du printemps 2016. Je vous rappelle que la future structure sera un pont à haubans avec un mât architectural. Une des complexités de ce pont est qu'il fait un virage assez marqué.

Sylvie Gervais (KPHT) – Il y a deux zones de travaux de part et d'autre du pont, soit dans le secteur de la rue Saint-Patrick et dans le secteur du chemin de la Côte-Saint-Paul. Pour ce qui est de la rue Saint-Patrick, l'aire de travail se trouve au nord de la rue. Nous avons dévié un court tronçon de la rue Saint-Patrick en direction est afin de sécuriser cette aire de travail. Ce faisant, sur la rue Saint-Patrick, il y aura une voie par direction. Pour ce qui est du chemin de la Côte-Saint-Paul, l'aire de travail se situe entre la rue et le canal de Lachine. Les voies sont déviées, mais la circulation sera maintenue en tout temps. Lorsque nous débuterons ces travaux, nous allons fermer de courts tronçons de la piste cyclable de part et d'autre du canal qui passeront sous le nouveau pont. Le pont de l'Église va demeurer accessible aux piétons et aux cyclistes. La piste cyclable sera déviée du côté nord du chemin de la Côte-Saint-Paul. Pour ce qui est de l'échéancier préliminaire, la déviation de la rue Saint-Patrick a déjà été construite et sera mise en fonction dès cet hiver. Pour celle du chemin de la Côte-Saint-Paul, elle sera en fonction à l'été 2016. Ces deux déviations demeureront en place jusqu'en 2019.

Secteur sud – Échangeur De La Vérendrye

Sylvie Gervais (KPHT) – Dès ce printemps, nous allons procéder à la construction de la nouvelle sortie de l'autoroute 15 en direction nord menant au boulevard De La Vérendrye. Pour ce faire, nous devons créer un aménagement temporaire qui sera construit au préalable. L'objectif est d'ouvrir la nouvelle sortie à la fin de l'été 2016. Ces travaux nécessitent la déviation de la piste cyclable dans le secteur. La piste existante emprunte la rue de l'Église jusqu'au nord du canal de l'Aqueduc. Ensuite, elle longe le canal vers le nord, passe sous l'autoroute 15 et enfin, rejoint la rue Angers, ce qui permet de faire un lien avec la piste du canal de Lachine. Le nouveau tracé temporaire qui sera en place pendant les travaux passera également par la rue de l'Église. Elle longera le canal de l'Aqueduc et empruntera l'axe du nouveau boulevard De La Vérendrye jusqu'à la piste du canal de Lachine. Cette déviation sera maintenue jusqu'en 2018.

Secteur sud – Rue Saint-Rémi

Sylvie Gervais (KPHT) – Les derniers travaux prévus cette année dans le secteur sont situés sur la rue Saint-Rémi et la rue Laurendeau. Il s'agit du tronçon de la rue situé entre la rue Cabot et l'avenue de l'Église, sous l'autoroute 15. Pour les travaux, qui auront lieu entre le printemps 2016 et l'automne 2017, nous devons fermer une voie dans chaque direction. Selon les données de circulation que nous avons recueillies, une voie dans chaque direction devrait suffire à la demande véhiculaire.

Travaux 2015 – les réalisations

David Maréchal (KPHT) – Nous avons beaucoup parlé d’entraves, mais il ne faut pas oublier que celles-ci servent à construire les nouvelles autoroutes. J’aimerais vous présenter quelques réalisations en 2015. Dans le cœur de l’échangeur Turcot, nous avons construit des structures où passera la future autoroute 20. Il s’agit de la plus grosse structure, qui sera au centre de l’échangeur. Les fondations ont été faites et nous sommes en train de construire les piliers et les chevêtres. Le bâtiment situé au 780, rue Saint-Rémi a été démantelé cet automne. Dans le secteur ouest, nous avons aménagé une sortie temporaire de la route 138 et de l’autoroute 20 en direction est menant à la rue Notre-Dame Ouest. La sortie a été ouverte le 12 décembre dernier. Cet aménagement nous permet de maintenir la mobilité dans le secteur lors du démantèlement du tunnel ferroviaire situé sous le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Nous avons également construit des colonnes pour la future structure du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue enjambant l’autoroute 20. Nous avons également dévié la portion nord du boulevard Angrignon.

Période de questions

<p>Malaka Ackaoui (CMC) – Avec tout le béton que vous avez construit, je me demande si vous avez pensé à des mesures pour contrer le réchauffement, notamment, augmenter le verdissement.</p> <p>Est-ce que vous allez pouvoir nous présenter les aménagements dont vous parlez ?</p>	<p>David Maréchal (KPHT) – Les plans d’aménagement paysager sont en conception en ce moment. Il y aura de la verdure aux abords des autoroutes, et même entre les voies des autoroutes. Le projet au final va comprendre beaucoup de verdure. Il y a des exigences dans le contrat à ce sujet qui sont assez sévères.</p> <p>Martin Giroux (MTQ) – Lorsque nous regardons la zone du projet actuel, nous avons l’équivalent de 6 hectares de verdure. À la fin du projet, il y aura 31 hectares d’espaces verts. Vous comprendrez qu’on quintuple les espaces verts dans le secteur du projet. Le tout a été pensé avec des architectes spécialisées en aménagement paysager.</p> <p>Oui, tout à fait. Nous finalisons avec KPH Turcot le secteur centre. Éventuellement, nous pourrions vous présenter quelques images.</p>
<p>Stéphanie Couillard (CMC) – J’aimerais revenir sur la fermeture partielle de la bretelle de l’autoroute Décarie menant à l’autoroute Ville-Marie. Une voie sera disponible sur cette bretelle pour les trois prochaines années ?</p> <p>Je présume que vous avez prévu l’impact sur</p>	<p>Sylvie Gervais (KPHT) – Non, c’est entre 2 ans et 2 ans et demi.</p> <p>Sylvie Gervais (KPHT) – Nous sommes en</p>

<p>la circulation de l'autoroute Décarie en direction sud. Avez-vous déjà identifié un itinéraire alternatif ?</p> <p>La circulation dans les rues locales, aux abords de l'autoroute Décarie, va être affectée considérablement. Comment peut-on participer à l'élaboration et à la planification des mesures d'atténuation ? Est-ce qu'il y a un espace prévu pour les citoyens ?</p> <p>Comment peut-on être tenu au courant du plan que vous allez mettre en place ?</p> <p>Alors, comme vous êtes en planification, je présume que c'est le bon temps de vous faire des suggestions et des demandes.</p>	<p>train de faire la planification avec nos différents partenaires. Je ne peux pas vous dire ce soir quel sera l'itinéraire privilégié.</p> <p>Sandra Sultana (MTQ) – C'est la responsabilité de KPH Turcot de planifier la circulation afin de minimiser les impacts. Ils le font avec les différentes instances en place, comme Mobilité Montréal.</p> <p>Nous le ferons dans le cadre des comités de bon voisinage Turcot.</p> <p>Oui.</p>
<p>Citoyen – Les feux de circulation à l'intersection du boulevard Angrignon et de la rue Notre-Dame Ouest sont mal programmés. Le feu vert sur le boulevard Angrignon laisse passer 5 voitures, tandis que le feu vert sur la rue Notre-Dame Ouest est beaucoup plus long même s'il y a moins de voitures. Cela fait un bouchon énorme jusqu'au Carrefour Angrignon.</p> <p>Lorsque les policiers viennent et actionnement manuellement le changement de feux de circulation, ils ne remettent pas à la fin le feu à l'état normal. Pourquoi ? Est-ce qu'il y a quelqu'un de la Ville qui repasse pour voir si le feu est adapté au flot automobile ?</p> <p>Ensuite, dans la nouvelle sortie temporaire pour la rue Saint-Jacques, via la rue Notre-Dame Ouest et le boulevard Angrignon, les lampadaires ne sont pas allumés. Cela est très dangereux.</p> <p>Enfin, Mme Precesky vous a demandé d'aménager une traverse pour les piétons sur l'avenue Crowley. Je vous suggère de faire la même chose qui a été faite à l'intersection des avenues de Monkland et Draper.</p>	<p>Sylvie Gervais (KPHT) – Pour l'intersection du boulevard Angrignon et de la rue Notre-Dame Ouest, nous sommes au courant de la situation. Nous faisons actuellement un suivi. Il faut comprendre que lorsque nous développons nos scénarios de mobilité, nous essayons d'anticiper le comportement de l'utilisateur de la route par rapport aux différentes entraves. Ici, nous avons des ajustements à faire. Il y a des comptages qui sont réalisés afin de revoir l'analyse qui a été faite. Cela devrait être corrigé sous peu.</p> <p>Il y a un suivi constant qui se fait. Normalement, lorsque les policiers remettent le feu en mode automatique, la programmation initiale ne devrait pas être affectée.</p> <p>Sandra Sultana (MTQ) – Merci, nous allons faire les vérifications nécessaires.</p> <p>James Byrns (VdM) – J'en prends note.</p>

<p>Citoyen (Sierra Club Québec) – J’ai une suggestion comme mesure d’atténuation. J’habite au nord de Montréal et je prends souvent le train de banlieue de la ligne Saint-Jérôme. En direction de Montréal, après son arrêt à la gare Parc, le train est pratiquement vide. Il y a une possibilité de faire un arrêt à l’Hippodrome de Montréal. Cela aiderait lors de la fermeture partielle de la bretelle de l’autoroute Décarie menant à l’autoroute Ville-Marie et au centre-ville. Il y a beaucoup d’espace pour le stationnement. Sinon, j’ai une question concernant la falaise Saint-Jacques. Est-ce qu’il y a un risque d’affaissement à cause des constructions ?</p> <p>Si jamais il y a un risque, qui est responsable de modifier le statut des sols de la falaise ?</p>	<p>Sandra Sultana (MTQ) – Je prends note de votre suggestion pour le train de banlieue.</p> <p>Martin Giroux (MTQ) – Pour ce qui est des risques d’affaissement, sachez de qu’il y a des géotechniciens qui participent à la conception des plans et devis. Vérifier la stabilité des sols fait partie de leur travail. De mémoire, les différentes analyses qui ont été faites montrent que la falaise Saint-Jacques est stable.</p> <p>Marie-Sophie Couture (VdM) – C’est la Ville centre.</p>
<p>Citoyen – J’aimerais parler des mesures d’atténuation à mettre en place lors des fermetures partielles des bretelles liant les autoroutes Décarie et Ville-Marie. Comme cela a été dit auparavant, cela va créer beaucoup de congestion sur le chemin de la Côte-Saint-Luc, le boulevard Décarie et la rue Sherbrooke Ouest, qui sont trois artères déjà très achalandées. Afin de dévier la circulation est-ouest de manière efficace et éviter un engorgement sur le réseau municipal, il serait pertinent de construire la portion manquante du boulevard Cavendish permettant d’atteindre l’autoroute 40. J’ai déjà fait cette demande lors d’une rencontre du comité. Est-ce possible de prolonger le boulevard Cavendish comme mesure d’atténuation dans le cadre du projet Turcot ?</p> <p>Considérant que le prolongement du boulevard Cavendish ne sera pas fait bientôt, qu’avez-vous prévu pour faciliter la mobilité lors des fermetures importantes sur l’autoroute Ville-Marie ?</p>	<p>James Byrns (VdM) – Il y a une volonté de la part des élus de réaliser ce projet et le dossier progresse. Or, le prolongement du boulevard Cavendish n’est pas prévu comme mesure d’atténuation du projet Turcot. Il faut comprendre qu’il y a trois chemins de fer à traverser, ce qui fait en sorte que c’est un projet fort complexe. Également, vu que le prolongement excède 1 kilomètre de nouvelle route, il faut que le projet fasse l’objet d’un BAPE. Cela prendra du temps.</p> <p>Sylvie Gervais (KPHT) – Nous sommes toujours dans une étape de planification. Nous tentons d’identifier divers itinéraires potentiels. Avec les différents chantiers en cours dans le secteur, dont le projet Turcot, le projet Bonaventure, et celui du nouveau pont pour le Saint-Laurent, nous comptons également sur la collaboration des usagers de la route afin qu’ils tentent, dans la mesure du possible, de privilégier le transport collectif dans leur</p>

<p>Vous parlez de transport collectif. Je tiens à souligner qu'il n'y a pas de transport collectif présentement en place qui permet de se déplacer efficacement dans l'axe est-ouest. Il faudrait ajouter des autobus, prolonger la ligne bleue de la STM jusqu'à l'arrondissement Anjou.</p>	<p>déplacement.</p> <p>Sandra Sultana (MTQ) – Nous planifions en ce moment les différentes mesures d'atténuation que nous mettrons en place lors de ces fermetures importantes. Nous pourrions vous présenter ces mesures, lors d'une rencontre ultérieure du comité.</p>
<p>Citoyenne – <i>Traduit de l'anglais</i> Vous avez répondu à la question portant sur la protection de la falaise Saint-Jacques tributaire de son statut d'écoterritoire. Je n'ai pas bien saisi la réponse.</p> <p>Oui d'accord.</p>	<p>Marie-Sophie Couture (MTQ) – La protection en question est incluse dans les plans d'urbanisme comme réglementation, dont notamment les principes de verdissement ou le fait que l'on ne peut pas construire dans la falaise. Nous pouvons vous envoyer la réglementation si vous le désirez.</p>
<p>Citoyen (Sierra Club Québec) – Est-ce que tous les écoterritoires sont régis par la même réglementation ?</p> <p>Est-ce qu'il y a des catégories de zone pour chaque écoterritoire ?</p>	<p>Marie-Sophie Couture (MTQ) – Oui. Il y a une série d'objectifs communs pour la dizaine d'écoterritoires sous la responsabilité de la Ville de Montréal, dont évidemment la préservation de la nature, de la biodiversité, etc. Or, pour les critères d'aménagements, ils diffèrent selon les particularités propres à chaque écoterritoire.</p> <p>Je vais demander au service des Grands parcs de vous transmettre cette information.</p>

Prochaine rencontre du comité : 21 mars 2016