

- 
- ❖ La rencontre du comité s'est tenue en séance publique au Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique (75, rue du Square-Sir-George-Etienne-Cartier, Montréal).
  - ❖ Environ 15 personnes étaient présentes.
  - ❖ La rencontre a débuté à 19 h et s'est terminée à 21 h 30.
- 

## Ordre du jour de la rencontre

### 1. Ouverture de la séance

- Adoption de l'ordre du jour
- Présentation des participants

### 2. Retour sur les questions

- Terrains privés de la falaise Saint-Jacques
- Nettoyage de la piste cyclable dans le secteur du boulevard De La Vérendrye
- Localisation de l'entrée de la cour Turcot sur la rue Saint-Rémi
- Déplacement de blocs de béton au bout de la rue Saint-Rémi
- Aménagement final du secteur Pullman / Saint-Jacques / Saint-Rémi

### 3. Travaux ferroviaires du CN

### 4. Concept d'aménagement préliminaire de l'allée des Tanneries

### 5. Plan annuel de maintien de la mobilité 2016 (travaux et entraves 2016)

### 6. Présentation de la Ville de Montréal – circulation du secteur Cazalais et Desnoyers

### 7. Période de questions

### 8. Varia

### 9. Clôture de la rencontre

---

Les éléments surlignés en orange dans le présent document feront l'objet d'un suivi lors de la prochaine rencontre du comité qui se tiendra le 19 avril 2016.

## Liste des participants

<b><i>Citoyens membres du comité (CMC)</i></b>	
M. Mauricio Garzon-Beltran	
M <sup>me</sup> Jody Negley	
M. Derek Robertson	
M <sup>me</sup> Vivianne Rochon	
<b><i>Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)</i></b>	
<i>Direction du projet Turcot</i>	
M. Stéphane Audet	Directeur adjoint de la mise en œuvre des travaux préparatoires et des travaux d'accompagnement
M. Stéphan Deschênes	Directeur
M. Martin Giroux	Coordonnateur principal et responsable de la réalisation des ententes, direction du projet Turcot
M <sup>me</sup> Melha Kamel	Ingénieure, équipe qualité du milieu
<i>Direction de l'Île-de-Montréal</i>	
M <sup>me</sup> Line Gamache	Ingénieure
<b><i>KPH Turcot (KPHT)</i></b>	
M. David Maréchal	Directeur qualité environnement
M <sup>me</sup> Sylvie Gervais	Directrice maintien de la mobilité
<b><i>Ville de Montréal (VdM)</i></b>	
M <sup>me</sup> Marie-Sophie Couture	Chargée de section – Turcot
M. Dominic Plamondon	Responsable de coordination des directions en arrondissement
<b><i>Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)</i></b>	
M. Gilles Denicourt	Sécurité routière – poste de quartier 15

**Octane Stratégies (OS)**

M. Pierre Guillot-Hurtubise

Associé principal (animation de la rencontre)

**Stantec**

*Aménagement de l'allée des Tanneries*

M<sup>me</sup> Marie-Ève Boudreau

Ingénieure

M. Sébastien Pinard

Architecte paysagiste

## 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.

## Retour sur les questions du dernier comité

***Est-ce que certains terrains de la falaise Saint-Jacques seront privés ?***

**Marie-Sophie Couture (VdM)** – Il y a des terrains sur la falaise qui sont privés, or ceux-ci ne sont pas situés au pied de la falaise où il y aura les aménagements. Cela représente moins de 10 % du territoire compris dans la falaise Saint-Jacques.

***Dans le secteur du boulevard De La Vérendrye, est-ce possible de nettoyer et de sécuriser les sections existantes de la piste cyclable (présence de boue) ?***

**Marie-Sophie Couture (VdM)** – Dans ce secteur, il y a effectivement beaucoup de boue. Les équipes devraient passer sous peu.

***Est-ce possible de déplacer l'accès chantier vers la cour Turcot située sur la rue Saint-Rémi ?***

**Stéphane Audet (MTMDET)** – L'entrée de la rue Saint-Rémi menant à la cour Turcot ne peut pas être déplacée. Cet emplacement est la seule option pour maintenir un accès sécuritaire à la cour. Nous avons l'obligation de conserver deux accès, un qui est à l'extrémité ouest et l'autre qui se trouve à l'extrémité est.

**Mauricio Garzon-Beltran (CMC)** – Où se trouve l'entrée qui se trouve à l'extrémité ouest ?

**Stéphane Audet (MTMDET)** – À la hauteur du boulevard Angrignon.

<p>Est-ce possible de faire en sorte que la majorité des camions passent par cette entrée ?</p>	<p>Les camions passent par cette entrée lorsque c'est possible, notamment pour les véhicules du Ministère.</p> <p><b>David Maréchal (KPH Turcot)</b> – C'est également le cas pour KPH Turcot. Nous passons par l'entrée de la rue Saint-Rémi lorsque nous n'avons pas le choix. De manière générale, c'est beaucoup plus simple pour nous de passer par l'entrée du boulevard Angrignon.</p>
<p><b>Jody Negley (CMC)</b> – L'entrée au chantier était située à l'intersection des rues Cazalais et Saint-Rémi. Maintenant, elle se trouve plus au sud, près du tunnel ferroviaire. C'est beaucoup mieux comme cela.</p>	

***Problématique de sécurité pour l'accès à la piste cyclable liée à des blocs de béton retirés le long de la rue Saint-Rémi***

**Stéphane Audet (MTMDET)** – Ces blocs de béton avaient été déplacés pour les travaux du CN près du passage à niveau de la rue De Courcelle. Les blocs ont été replacés la semaine dernière.

***Est-ce possible de présenter des images du concept d'aménagement projeté du secteur des rues Saint-Rémi et Saint Jacques ainsi que du futur boulevard Pullman ?***

**Stéphane Audet (MTMDET)** – ([Voir la présentation](#), pp-4-7)

<p><b>Derek Robertson (CMC)</b> – Je remarque qu'il n'y a pas de piste cyclable, le long des ferrées du CN, à l'ouest de la rue De Courcelle. Vous ne considérez pas l'option de la faire poursuivre vers l'ouest par l'allée des Tanneries ?</p>	<p><b>Stéphane Audet (MTMDET)</b> – Il y a une présentation complète spécifique à l'aménagement de l'allée des Tanneries plus tard ce soir. Je vous propose d'en reparler à ce moment.</p>
<p><b>Mauricio Garzon-Beltran (CMC)</b> – Il sera intéressant que la Ville de Montréal prolonge vers l'est la piste cyclable sur la rue Saint-Jacques jusqu'au métro Place-Saint-Henri.</p>	<p><b>Marie-Sophie Couture (VdM)</b> – Je vous en ai déjà parlé lors d'une rencontre précédente. Ce lien se fait plutôt par le parc du Premier-Chemin-de-Fer.</p>

## Travaux ferroviaires du CN

**Stéphane Audet (MTMDET)** – Les travaux du CN visant le réaménagement du passage à niveau de la rue De Courcelle sont terminés depuis la mi-décembre. Le CN viendra compléter l'asphaltage de la rue De Courcelle au printemps 2016, lorsque les conditions météorologiques le permettront. Rappelons que ces travaux sont la première étape du déplacement des voies ferrées au pied de la falaise Saint-Jacques.

<p><b>Mauricio Garzon-Beltran (CMC)</b> – Avec le réaménagement du passage à niveau, il y a de l'espace vacant du côté sud des voies ferrées. Est-ce que cet espace sera aménagé ?</p>	<p><b>Stéphane Audet (MTMDET)</b> – Nous en parlerons dans la présentation sur l'aménagement de l'allée des Tanneries.</p> <p><b>Martin Giroux (MTMDET)</b> – L'aménagement que nous vous présentons se situe au nord des voies</p>
--	---

	ferrées. Les terrains au sud des voies ferrées sont la propriété du CN. Ils ne sont pas touchés par l'aménagement proposé.
--	--

## Aménagement de l'allée des Tanneries

### Mise en contexte

**Martin Giroux (MTMDET)** – L'aménagement de l'allée des Tanneries prévu dans le cadre du projet Turcot se situe au nord des voies ferroviaires, entre les rues Saint-Rémi et De Courcelle. Il s'agit de terrains appartenant à la Ville de Montréal et au CN. Dans ce secteur, les voies ferroviaires sont déplacées de 10 à 20 mètres vers le nord. Afin de minimiser les impacts de ce déplacement sur les résidences, le Ministère s'est engagé à minimiser les impacts dans le secteur en réaménageant l'allée des Tanneries. Une des conditions du décret autorisant le projet stipule que le Ministère doit convenir avec le Canadien National de mesures d'atténuation à mettre en place près des résidences situées à l'extrémité sud de la rue Walnut.

### Climat sonore

**Line Gamache (MTMDET)** – Le but de l'aménagement est de limiter la hausse du bruit ferroviaire perçu par les résidents habitant au nord des voies ferrées due au rapprochement des voies ferrées de leur résidence. Il s'agit donc d'une intervention sur le bruit ferroviaire, et non sur le bruit routier. Ce dernier sera atténué par la conception du nouvel échangeur, qui sera situé plus bas. À noter que les projections de niveaux sonores que nous vous présentons ce soir combinent le bruit routier et ferroviaire. Nous vous présenterons uniquement les niveaux sonores perçus par ceux résidant à l'édifice situé au 693, rue Walnut, puisqu'il s'agit du bâtiment situé le plus près des voies ferrées. En ce moment, la moyenne pour une journée du niveau sonore perçu au rez-de-chaussée est de 66 dBA, au premier étage, 67 dBA et au deuxième étage, 68 dBA. Avec le déplacement des voies ferroviaires et l'aménagement d'une butte de quatre mètres de hauteur, les niveaux sonores sont sensiblement les mêmes. Au rez-de-chaussée, le niveau ressenti est de 60 dBA, ce qui représente une diminution de 6 dBA. Au premier étage, le niveau sonore demeure à 67 dBA et au 2<sup>e</sup> étage, le niveau perçu est de 69 dBA, ce qui est une augmentation de 1 dBA. L'aménagement d'une butte fait en sorte que le niveau sonore ne se détériore pas malgré le fait que les voies ferroviaires se rapprochent des résidences.

<b>Jody Negley (CMC)</b> – Pouvez-vous expliquer pourquoi il y a une augmentation au dernier étage, même si celle est peu marquée ?	<b>Line Gamache (MTMDET)</b> – C'est simplement parce que les voies se rapprochent du bâtiment.
---	---

### Conditions existantes

**Marie-Ève Boudreau (STANTEC)** – L'allée des Tanneries a été aménagée en 2004 par les citoyens en collaboration avec la Ville de Montréal. Une vaste opération de plantation d'arbres a été faite à cette époque afin de verdir cet espace qui n'avait pas d'arbre. Deux jardins collectifs ont été aménagés, dont un l'été dernier. L'allée rejoint les rues Saint-Rémi, Walnut, Desnoyers et De Courcelle. On note que l'aménagement au bout des rues est plus ou moins défini, en plus d'être moins entretenu.

**Sébastien Pinard (STANTEC)** – Les citoyens voulaient décontaminer le site par la plantation d'arbres. Cette opération se nomme la phytoremédiation. La végétation en place a une espérance de vie très courte. Les contaminants sont absorbés par les arbres, mais ces derniers meurent très rapidement. Le bois est très fragile à cause de croissance rapide. Éventuellement, il devra être coupé pour éliminer les contaminants du terrain, et ce, avant sa détérioration qui contaminerait le site à nouveau.

**Marie-Ève Boudreau (STANTEC)** – Nous avons fait quelques observations sur l'aménagement actuel du site. Comme je l'ai dit précédemment, la fin des rues est mal définie. La sortie d'eau pour les jardins collectifs est loin des bacs de plantation. Le site est refermé par le cadre bâti et la végétation. Ce sont des terrains très utilisés, autant pour le jardinage que pour les déplacements. À l'est de la rue De Courcelle, il y a déjà un sentier aménagé. Il serait intéressant que les deux sentiers soient en continuité. Il y a une clôture installée à la limite de l'emprise du CN.

## **Principales orientations de la Ville**

**Sébastien Pinard (STANTEC)** - Nous avons eu la demande d'aménager une butte pour améliorer le climat sonore pour les résidents limitrophes aux voies ferrées. Nous avons eu également une série de demandes de la Ville, notamment assurer la sécurité sur le site, aménager un sentier multifonctionnel, intégrer le jardin collectif présent, conserver la thématique verte d'espace entre les voies ferroviaires et les résidences et planifier un secteur d'activités libres.

## **Interventions proposées**

**Sébastien Pinard (STANTEC)** – Le concept préliminaire propose donc une butte de 4 mètres de hauteur entre les rues Saint-Rémi et De Courcelle. Il y a un sentier multifonctionnel de 4 mètres de large en poussière de pierre. Nous avons pensé à trois types d'aménagement selon le secteur. Un aménagement de type parc, engazonné, un aménagement plus naturel sans végétaux arborescents et une densification boisée sur le dessus de la butte. Enfin, la fin des rues Walnut et Desnoyers sera plus définie, en liant les deux trottoirs et en intégrant un accès au site. Les jardins collectifs sont évidemment maintenus. Ils se trouvent au même emplacement, sauf que l'espace est élargi.

**Marie-Ève Boudreau (STANTEC)** – Comme mon collègue l'a mentionné, nous vous proposons un sentier en poussière de pierre. Les murets seront faits de pierres naturelles. De cette manière, on préserve le caractère naturel de l'aménagement du site et on diminue les chances qu'il y ait des graffitis.

**Sébastien Pinard (STANTEC)** – L'ensemencement serait surtout composé de graminées avec quelques végétaux florifères. La hauteur moyenne sera d'environ 3 pieds, ce qui permettra d'avoir un dégagement sur le site. Pour ce qui est de la végétation arborescente, nous vous proposons de planter des espèces nobles qui ont cent et même deux cents ans de longévité. Nous intégrerons aussi des conifères à l'intérieur de la plantation pour avoir un écran permanent sur la butte.

**Marie-Ève Boudreau (STANTEC)** – Comme nous l'avons dit précédemment, nous voulons aussi créer une liaison avec le sentier à l'est de la rue De Courcelle. Nous aménagerons une traverse piétonne qui sera au nord des voies ferrées, dans la continuité de l'allée proposée, avec une signalisation supplémentaire pour prioriser le passage des piétons.

## **Prochaines étapes**

**Martin Giroux (MTMDET)** – Nous vous rappelons qu'il y a une consultation publique le 24 février prochain à 19 h ici même pour les citoyens du secteur des rues Cazalais, Desnoyers et Walnut. Des avis aux résidents seront distribués. Dès le lendemain de la soirée de consultation, le formulaire et la présentation du concept seront disponibles en ligne. Il sera donc possible de commenter le concept d'aménagement en allant sur le site du projet. Enfin, nous vous présenterons le concept final lors d'un comité de bon voisinage.

<b>Derek Robertson (CMC)</b> – Je vous encourage à	<b>Martin Giroux (MTMDET)</b> – C'est noté.
--	---

<p>inviter également les résidents du village Turcot, situé au sud des voies ferrées et à l'ouest de la rue Saint-Rémi. Je connais des gens qui seraient très intéressés à y participer.</p>	
<p><b>Jody Negley (CMC)</b> - Les arbres que nous avons plantés ont beaucoup poussé et le jardin communautaire ne reçoit pas assez d'ensoleillement. J'ai l'impression que la butte n'aidera pas à la chose, au contraire. Je n'ai pas l'impression que c'est un bon emplacement pour un jardin communautaire. Avez-vous pris en considération l'ensoleillement dans votre concept d'aménagement ? La nuit, en ce moment, les arbres sont si denses qu'il manque de lumière. Ce n'est pas sécuritaire. Est-ce qu'il y a des lampadaires prévus dans votre aménagement pour éclairer le sentier ?</p> <p>L'aménagement que vous mettez en place protégera le village des Tanneries du bruit. Par contre, rien ne sera fait pour les résidents au sud des voies ferrées.</p>	<p><b>Martin Giroux (MTMDET)</b> – C'est ce genre de préoccupations que nous voulons recueillir lors de notre consultation. Le concept que l'on vous propose est préliminaire. Bien des choses peuvent changer. Par exemple, nous pouvons revoir la végétation aux abords du jardin communautaire pour laisser passer un maximum de lumière. Actuellement, il n'y a rien de prévu pour l'éclairage la nuit. Nous allons le prendre en considération.</p> <p>Je comprends votre demande, mais sachez que les aménagements que nous proposons sont en lien avec le projet Turcot, puisque nous rapprochons les voies ferrées des résidents au nord des voies ferrées. Il faut adresser votre demande à la Ville ou à l'Arrondissement.</p>
<p><b>Mauricio Garzon-Beltran (CMC)</b> – Avant, les résidences au sud des voies ferrées étaient vraiment très près du chemin de fer. Maintenant, avec le déplacement, il y a un espace de 15 à 20 mètres. Je ne comprends pas pourquoi aucun aménagement n'est fait dans cet espace. Cela pourrait vraiment améliorer la qualité de vie des gens du secteur.</p> <p>Considérant que les sols sont contaminés, est-ce que vous prévoyez changer les sols, du moins pour le jardin communautaire ?</p> <p>J'ai quelques questions concernant l'échéancier. Pendant combien de temps allez-vous recevoir des formulaires en ligne ? Quand allez-vous commencer les travaux ? Les travaux vont durer combien de</p>	<p><b>Martin Giroux (MTMDET)</b> – Nous posons des actions là où le projet Turcot cause directement une nuisance, comme le rapprochement des voies ferrées de certaines résidences. Pour celles qui sont situées au sud des voies ferrées, la situation restera la même, peut-être même qu'elle s'améliorera légèrement vu que les rails s'éloignent. Ce n'est pas au Ministère d'intervenir, d'autant plus qu'il ne s'agit pas de nos terrains. Ce sont des terrains à la Ville et au CN.</p> <p><b>Marie-Sophie Couture (VdM)</b> – Nous en prenons bonne note et sachez qu'une démarche de consultation sur les aménagements urbains dans le secteur débutera bientôt. Cela sera annoncé bientôt.</p> <p><b>Martin Giroux (MTMDET)</b> – Oui, bien sûr. Il s'agit d'une obligation. Cela est régi par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.</p> <p>Pour la réception des formulaires, cela sera précisé sur le site Internet. Je pense que nous recevrons des formulaires pendant deux semaines, ou même un mois, cela n'est pas encore défini. Pour les travaux, il</p>



<p>temps ?</p>	<p>y a de la planification à faire afin de s'assurer qu'il n'y aura pas de conflit avec les autres chantiers en cours. En principe, les travaux pourraient se faire assez rapidement.</p>
<p>Est-ce que les travaux commenceront cette année ?</p>	<p>Nous ne pouvons pas nous engager pour cette année, considérant qu'il s'agit d'une très grosse année pour les chantiers. Sachez que lorsque nous présenterons le concept final, nous vous expliquerons l'échéancier que nous aurons planifié.</p>
<p><b>Jody Negley (CMC)</b> – Ce qui est présenté semble très intéressant. C'est une très belle opportunité pour continuer les activités d'animation et d'éducation pour les jeunes qui ont déjà eu lieu dans l'allée des Tanneries. Il faudrait inclure l'éco-quartier dans la démarche afin que la programmation soit intégrée dans l'aménagement.</p>	<p><b>Martin Giroux (MTMDET)</b> - Oui, nous allons le faire.</p>

## Travaux et plan annuel de maintien de la mobilité 2016

**David Maréchal (KPHT)** – Nous allons vous présenter une vue d'ensemble des travaux de l'année 2016. Certains débiteront très bientôt, d'autre sont plus tard dans l'année et toujours en cours de planification. Le niveau de détails que l'on peut vous donner ce soir variera donc en conséquence. Ces travaux sont divisés en quatre secteurs.

### **Secteur Centre – Faits saillants**

**David Maréchal (KPHT)** – Nous allons construire la bretelle de l'autoroute Décarie menant à la route 136 en direction est. Il est important de savoir que l'autoroute 720 est sera convertie en route nationale dans le cadre du projet, soit la route 136. Nous allons également mettre en place le remblai de l'autoroute 15 près du complexe récréatif Gadbois. Comme vous le savez, la plupart des structures aériennes de Turcot disparaissent. Nous construisons le nouvel échangeur plus près du sol. Le long du centre récréatif Gadbois, nous construirons un mur et un remblai dans les prochaines semaines. Ensuite, plusieurs structures doivent être mises en place pour la construction de la future autoroute 20. Nous allons démanteler la bretelle de l'autoroute 15 en direction nord vers l'autoroute 720 en direction est.

### **Secteur Centre – Réduction de voies et démantèlement d'une bretelle de l'échangeur**

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Les premières entraves à la circulation vont avoir lieu ce printemps. Les deux bretelles reliant l'autoroute Décarie à l'autoroute Ville-Marie, soit celle de l'autoroute 15 en direction sud menant à l'autoroute 720 en direction est, ainsi que celle de l'autoroute 720 en direction ouest menant à l'autoroute 15 en direction nord, seront réduites à une voie. Normalement, ces bretelles ont chacune deux voies. La mise en place de ces entraves est nécessaire afin de libérer une aire de travail requise pour la construction de la bretelle de l'autoroute Décarie en direction sud menant à la future route 136 vers le centre-ville. Une autre entrave à venir sur le réseau autoroutier pour ce secteur sera la fermeture de la bretelle de l'autoroute 15 en direction nord menant à l'autoroute 720 en direction est. Cette fermeture, prévue jusqu'à maintenant pour la mi-avril, est nécessaire puisque nous devons démanteler cette bretelle afin de construire la



nouvelle en plus de procéder à certains travaux ferroviaires. Lorsque nous allons démanteler la bretelle, nous allons fermer la rue Notre-Dame Ouest sous l'échangeur durant une fin de semaine.

**Secteur Centre – Fermeture de la rue Saint-Rémi**

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Nous allons également fermer la rue Saint-Rémi entre les rues Cazelais et Saint-Jacques. Cette fermeture est nécessaire afin de construire les structures de la nouvelle route 136. La fermeture est prévue à la fin du mois de février et sera en place jusqu'au mois d'août 2016. Nous allons annoncer que la rue Saint-Rémi est fermée depuis la rue Notre-Dame Ouest, or la circulation locale sera permise jusqu'à la rue Cazelais. Différents détours balisés seront mis en place. Venant de la rue Saint-Rémi en direction nord, les automobilistes seront redirigés vers la rue Notre-Dame Ouest, la rue Sainte-Marguerite, la rue Saint-Jacques et ils pourront atteindre la rue Saint-Antoine Ouest via la rue Bel-Air. Venant de la rue Saint-Jacques en direction ouest, les automobilistes devront emprunter le boulevard Décarie, le boulevard De Maisonneuve Ouest, la rue Sainte-Catherine Ouest, le chemin Glen et la rue De Courcelle ainsi que la place Saint-Henri qui leur permettront d'atteindre la rue Notre-Dame Ouest.

<p><b>Jody Negley (CMC)</b> – Pourquoi le détour n'emprunte pas la rue De Courcelle ?</p>	<p><b>Sylvie Gervais (KPHT)</b> – C'était notre plan. Cela aurait simplifié le détour. Par contre, il y a deux problématiques reliées à la rue De Courcelle, soit le passage à niveau et le fait qu'il s'agit d'une zone scolaire. Ces deux éléments font en sorte que la rue De Courcelle n'est pas le meilleur détour pour la fermeture. Par contre, nous sommes conscients qu'une partie des usagers de la route l'emprunteront. Or, cela ne sera pas le chemin de détour balisé.</p>
<p><b>Derek Robertson (CMC)</b> – Avez-vous prévu des mesures spéciales pour le stationnement dans le secteur ?</p> <p>Sur les intersections où passe le détour, par exemple celle des rues Notre-Dame Ouest et Sainte-Marguerite, des espaces de stationnement devraient être retirés afin de faciliter les mouvements. L'espace est vraiment restreint, notamment lorsqu'un camion essaie de tourner.</p>	<p><b>Sylvie Gervais (KPHT)</b> – Nous travaillons en collaboration avec la Ville de Montréal pour tous les aspects liés à nos fermetures.</p> <p><b>Marie-Sophie Couture (VdM)</b> – Votre préoccupation sur le stationnement porte sur quoi exactement ?</p> <p><b>Sylvie Gervais (KPHT)</b> – Des interventions seront réalisées afin de faciliter la circulation.</p>
<p><b>Vivianne Rochon (CMC)</b> – Dans les faits, il n'y a rien qui empêche un automobiliste d'emprunter la rue Saint-Rémi jusqu'à la rue Cazelais, et d'atteindre Saint-Jacques via la rue Desnoyers ?</p>	<p><b>Sylvie Gervais (KPHT)</b> – Il va y avoir une signalisation ainsi qu'une barrière à l'intersection des rues Notre-Dame Ouest et Saint-Rémi qui va indiquer circulation locale seulement. Une deuxième barrière sera mise en place à l'intersection des rues Acorn et Saint-Rémi pour inciter les automobilistes qui auraient continué sur la rue Saint-Rémi à emprunter la rue Acorn. Une troisième barrière à l'intersection de la rue Cazelais sera mise en place afin de fermer complètement le tronçon de la rue Saint-Rémi au</p>

	<p>nord. Nous mettrons également une signalisation à l'intersection des rues Saint-Jacques et Desnoyers.</p> <p><b>Gilles Denicourt (SPVM)</b> – Nous sommes au fait de cette fermeture et nous allons faire des opérations afin de sensibiliser les gens et donner des sanctions si nécessaire.</p>
--	--

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Étant donné la nature des travaux, nous devons également fermer le lien piétonnier sur la rue Saint-Rémi. Les piétons seront invités à emprunter les rues Cazelais et Desnoyers.

**Secteur Centre – Construction d'un mur de soutènement en arrière de la rue Cazelais**

**David Maréchal (KPHT)** – Nous allons également construire un mur de soutènement en arrière des résidences du côté nord de la rue Cazelais. Le mur antibruit en place va être déplacé. Dans les deux ou trois prochaines semaines, nous allons réinstaller le mur antibruit plus près des résidences afin de libérer l'espace nécessaire à la construction du mur. Nous sommes toujours en planification afin d'atténuer au maximum les nuisances de ces travaux qui se feront près des résidences. Le bon côté des choses est qu'une fois ce mur construit, la majorité des travaux se feront au nord de ce dernier. Ce mur agira alors comme un écran pour les résidences. Les travaux à venir auront moins d'impact sur les résidents du quartier.

<p><b>Jody Negley (CMC)</b> – J'ai remarqué qu'une section de la clôture a été démantelée pour les maisons se trouvant le plus près de la rue Saint-Rémi.</p>	<p><b>David Maréchal (KPHT)</b> – La clôture a été retirée afin de démanteler la portion restante de la bretelle de la rue Saint-Jacques menant à l'autoroute 720 en direction est. Nous ne l'avons pas remis en état puisque ces travaux étaient en planification. Il faut également fermer la ruelle située au nord de la rue Cazelais.</p>
<p><b>Mauricio Garzon-Beltran (CMC)</b> – Il y a eu l'incident sur la rue Saint-Jacques. Une automobiliste a reçu un morceau de métal dans sa voiture qui aurait pu la tuer. L'entrepreneur n'a pas mis en place les mesures de sécurité nécessaires. J'aimerais savoir pourquoi et si le Ministère a sanctionné l'entrepreneur en question.</p>	<p><b>Stéphane Audet (MTMDET)</b> Ce n'était pas des travaux liés au démantèlement de la bretelle Saint-Jacques. C'était des travaux de démolition de l'ancienne chaussée de la rue Saint-Jacques dans le secteur. Dans les plans et devis que nous avons fournis à l'entrepreneur, nous avons indiqué que la dalle de béton qu'il devait démolir était composée de différents éléments. L'entrepreneur a donc planifié sa méthode de démolition en fonction de cette information. Sa méthode de démolition ainsi que les équipements utilisés étaient adéquats selon l'information qu'il avait. Malheureusement, l'information que le Ministère a transmise à l'entrepreneur concernant la composition de la dalle était différente de celle sur le terrain pour une section de la dalle. Dès que l'incident s'est produit, l'entrepreneur a arrêté les travaux et des mesures adoptées à cette situation particulière ont été mises en place.</p>

	<p><b>David Maréchal (KPHT)</b> – La photo qui a paru dans un des journaux était effectivement un sous-traitant de KPH Turcot travaillant sur le démantèlement de la bretelle Saint-Jacques. Il s’agit d’une erreur.</p> <p><b>Stéphane Deschênes (MTMDET)</b> - L’incident s’est produit en novembre. À l’époque, la sortie de l’autoroute 720 en direction ouest menant à la rue Saint-Jacques était fermée et sa réouverture était prévue à la fin du mois. Nous avons dû retarder sa réouverture de quelques jours afin de construire le mur de protection nécessaire. C’est une des mesures que nous avons mises en place dès que nous avons pris connaissance de la problématique. La sortie a été rouverte au début du mois de décembre.</p>
--	---

## Secteur Centre – Échéancier préliminaire

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Pour ce qui est des échéanciers préliminaires, notez que la fermeture de la rue Saint-Rémi est prévue dans la nuit du 28 au 29 février 2016, et ce, jusqu’à la fin de l’été 2016. La réduction de voie sur les bretelles reliant l’autoroute Décarie et à l’autoroute Ville-Marie se fera à partir du printemps 2016 jusqu’en 2019. Le démantèlement de la bretelle de l’autoroute 15 en direction nord vers l’autoroute 720 en direction est débutera au printemps 2016, et la nouvelle bretelle du futur échangeur devrait ouvrir à la fin de l’année 2017.

## Secteur Est – Faits saillants

**David Maréchal (KPHT)** – Ce secteur comprend la nouvelle route 136 jusqu’à l’avenue Atwater. Les principaux travaux cette année consistent à construire les deux premières voies de la route 136 ainsi que la sortie exclusive Rose-de-Lima pour le transport collectif.

<p><b>Mauricio Garzon-Beltran (CMC)</b> – J’aimerais savoir si vous allez garder les deux voies pour la sortie Rose-de-Lima. Normalement, les sorties d’autoroute sont à une voie seulement. Le problème, c’est qu’au bout de cette sortie, à l’intersection des rues Saint-Antoine Ouest et Rose-de-Lima, c’est un quartier résidentiel. Les automobiles et les camions circulent beaucoup trop rapidement. Est-ce que l’on pourrait réduire à une voie cette sortie ?</p>	<p><b>Sylvie Gervais (KPHT)</b> – Je ne suis pas certaine du nombre de voies de la sortie, mais je sais qu’à l’intersection avec la rue Saint-Antoine Ouest, il y a deux voies afin de permettre les virages sans gêner la circulation.</p> <p><b>David Maréchal (KPHT)</b> – En fait, je suis pratiquement certain qu’il y a deux voies dans la sortie. S’ajoute également la voie réservée aux autobus.</p> <p><b>Stéphan Deschênes (MTMDET)</b> – Sur l’image que l’on vous présente, on voit effectivement qu’il y a deux voies dans la sortie, sans compter la voie réservée aux autobus. Nous allons toutefois vous le confirmer à la prochaine rencontre.</p>
---	--

## Secteur Est – Démantèlement du 4295, rue De Richelieu

**David Maréchal (KPHT)** – Des travaux ont commencé au cours des derniers jours afin de démanteler le bâtiment situé au 4295, rue De Richelieu. Ces travaux se poursuivront jusqu'à la fin du mois de mars. Sachez que nous utilisons les mâchoires hydrauliques dans la mesure du possible afin de limiter l'usage du marteau hydraulique qui est plus bruyant. Nous avons mis un mur antibruit en place entre le bâtiment en question et la rue Sainte-Marguerite. Les travaux sont effectués de l'arrière, du côté de l'autoroute 720, jusqu'à l'avant, du côté de la rue De Richelieu afin de limiter le bruit. Enfin, un suivi régulier des niveaux sonores est fait par des équipes sur le terrain.

**Mauricio Garzon-Beltran (CMC)** – Pour les travaux réalisés le long de l'autoroute 720, j'ai remarqué que les niveaux sonores sont souvent dépassés dans le secteur près de l'intersection des rues De Richelieu et Agnès. Une station de suivi du climat sonore était en fonction, mais elle a été retirée. Est-ce possible de la remettre en fonction ?

**Melha Kamel (MTMDET)** – En fait, pour la période hivernale, nous retirons toujours les stations sonores. Il y a un projet-pilote en cours sur la rue Saint-Jacques et deux stations sont toujours en fonction pour le chantier de déviation du collecteur Haut Saint-Pierre. Si cela fonctionne bien, nous allons maintenir certaines stations actives les prochains hivers, mais cela reste à confirmer. À noter que les stations sont électroniques et leur fonctionnement peut être altéré par le froid.

## **Secteur Est – Déviation temporaire de l'autoroute 720**

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Comme indiqué par mon collègue plus tôt, nous allons construire les deux premières voies de la route 136. Entre l'échangeur Turcot et la sortie no. 2 *Avenue Atwater* de l'autoroute 720, nous débuterons la construction des deux premières voies de la future route 136 au sud de l'autoroute 720 actuelle. Entre la sortie 2 *Avenue Atwater* de l'autoroute 720 et la fin du projet, qui se situe légèrement à l'est de l'avenue Greene, la future route 136 se trouve directement dans l'axe de l'autoroute existante. Pour construire la nouvelle route, nous devons démolir l'autoroute existante. Comme nous voulons maintenir la circulation est-ouest, nous allons construire une déviation temporaire de l'autoroute 720 qui aura deux voies. Celle-ci nous permettra de démolir l'autoroute existante et de construire les deux premières voies de la route 136 en direction est dans ce secteur. Il y aura donc deux voies de circulation en direction du centre-ville en tout temps pendant environ 450 jours.

## **Secteur Est – Fermeture de sorties de l'autoroute 720**

**Sylvie Gervais (KPHT)** – La construction de la déviation temporaire de l'autoroute 720 nécessite la fermeture, non simultanée, de deux sorties de l'autoroute 720 en direction est. La première est la sortie no. 3 *Rue Guy, Montréal (centre-ville)*. Lors de cette fermeture, l'itinéraire de détour se fera par la sortie suivante, soit la sortie no. 4 *Rues de la Montagne et St-Jacques*, pour ensuite atteindre la rue Saint-Jacques via la rue Jean-D'Estrées. Les usagers de la route seront invités à atteindre le boulevard René-Lévesque Ouest par la rue Mansfield. Ce détour est toujours en élaboration avec la Ville de Montréal. L'axe nord-sud permettant d'atteindre le boulevard René-Lévesque Ouest depuis la rue Saint-Jacques pourrait ne pas être par Mansfield. Cela reste à confirmer. Cette fermeture est prévue pour une durée de deux à trois mois. Par la suite, nous allons procéder à la fermeture de la sortie no. 2 *Avenue Atwater* également pendant deux à trois mois. L'itinéraire de détour se fera par la sortie suivante, soit la sortie no. 3 *Rue Guy, Montréal (centre-ville)* et le boulevard René-Lévesque Ouest.

**Derek Robertson (CMC)** – Je vous encourage à planifier différents itinéraires afin d'éviter des bouchons de circulation.

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Il y aura différents itinéraires facultatifs suggérés. Les détours que nous vous avons présentés sont en place pour les

	automobilistes qui se buteraient à la fermeture. Nous devons mettre un détour balisé pour ces gens. Or, les fermetures seront annoncées en amont, afin d'inciter les gens à ajuster leur itinéraire. Nous tiendrons compte également des travaux de la Ville de Montréal.
--	---

## **Secteur Est – Grand changement pour la circulation de l'ouest en direction est**

**Sylvie Gervais (KPHT)** – L'automne 2016 sera l'automne des grands changements pour le secteur est. Nous voulons ouvrir le nouveau lien routier, soit les 2 premières voies permanentes de la route 136 ainsi que la déviation temporaire à l'est de celles-ci. Comme indiqué plus tôt, nous voulons également mettre en fonction la nouvelle bretelle venant de l'autoroute Décarie en direction sud menant à la nouvelle route 136. En résumé les bretelles de l'autoroute 15 en direction nord et sud à menant à la l'autoroute 720, qui seront réduite à une voie pendant les travaux, convergeront et formeront la nouvelle route 136, qui aura deux voies. Actuellement l'autoroute 720 en a quatre.

<b>Derek Robertson (CMC)</b> – Est-ce que vous avez coordonné ces fermetures avec les chantiers du Projet Bonaventure de la Ville de Montréal et du Projet du corridor du nouveau pont Champlain d'Infrastructure Canada ?	<b>Sylvie Gervais (KPHT)</b> – Nous travaillons en collaboration. Ce sont trois chantiers avec des échéanciers très serrés, mais nous sommes toujours en communication,
--	---

**David Maréchal (KPHT)** – Une fois que la nouvelle route 136 sera mise en fonction, nous allons démanteler l'autoroute 720 en direction est, probablement à l'automne 2016.

## **Secteur Est – Échéancier préliminaire**

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Comme indiqué plus tôt, la construction de la déviation temporaire de l'autoroute 720, que nous avons commencée à l'automne 2015, sera complétée à l'automne 2016. Les fermetures des sorties de l'autoroute 720, qui, je le répète, ne seront pas simultanée, seront faites au cours de l'été jusqu'à l'automne 2016. Enfin, le nouveau mouvement de circulation venant de l'ouest vers l'est à deux voies sera en vigueur à partir de l'automne 2016 jusqu'en 2018.

## **Secteur Ouest – Faits saillants**

**David Maréchal (KPHT)** – Essentiellement, les travaux vont se poursuivre dans la cour Turcot pour la construction de l'autoroute 20 et de la voie de desserte de l'autoroute 20. La majorité des impacts à la circulation pour ce secteur s'est faite en 2015, dont la fermeture de l'échangeur Montréal-Ouest. Nous allons construire des murs de soutènement afin que le CN puisse commencer ces travaux visant le déplacement des voies ferroviaires au nord de celles existantes d'ici la fin de l'année.

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Pour le secteur ouest, c'est vraiment une année qui s'inscrit dans la continuité. Très peu de nouvelles entraves seront mises en place.

## **Secteur Ouest – Changement de configuration de la rue Pullman et du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue**



**Sylvie Gervais (KPHT)** – Nous construisons actuellement un nouveau lien routier, soit la voie de desserte de l'autoroute 20, qui remplacera la rue Pullman existante. La chaussée sera déplacée de quelques mètres vers le sud et le nombre de voies sera conservé.

## ***Secteur Ouest – Échéancier préliminaire***

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Nous avons fermé les liens de l'échangeur Montréal-Ouest en décembre 2015. Cette fermeture restera en vigueur jusqu'en 2019. Le tunnel ferroviaire sous le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue sera démantelé au cours de l'hiver 2016. Enfin, la nouvelle voie de desserte sera en service à partir du printemps 2016.

## ***Secteur Sud – Faits saillants***

**David Maréchal (KPHT)** – Les travaux dans le secteur visent la construction du futur pont du canal de Lachine. Certaines interventions sont également prévues dans l'échangeur De La Vérendrye. Je vous rappelle que le pont du canal de Lachine est un pont à haubans avec un mât central. Pour ce qui est de la conception du pont, elle est assez complexe, vu qu'il y a un virage assez marqué. C'est d'ailleurs une des dernières structures qui sera finalisée.

## ***Secteur Sud – Pont du canal de Lachine***

**Sylvie Gervais (KPHT)** – En lien avec les travaux du pont du canal de Lachine, des entraves seront nécessaires sur la rue Saint-Patrick et le chemin de la Côte-Saint-Paul. Sur la rue Saint-Patrick, une voie restera ouverte par direction. Nous mettrons en place un aménagement temporaire qui déviara les voies existantes. Nous allons toutefois fermer un tronçon de la piste cyclable du canal de Lachine, celui qui est situé sous le pont existant, du côté sud du canal de Lachine. Les cyclistes devront emprunter le pont Sir-George-Étienne-Cartier afin de circuler sur la piste du côté nord du canal. Plus tard, selon l'évolution des travaux, soit vers la fin de l'été 2016, une entrave sera mise en place sur le chemin de la Côte-Saint-Paul. Les voies seront également déviées et la portion nord de la piste cyclable sera fermée. À ce moment, la piste cyclable sera déviée sur le trottoir du côté nord du chemin de la Côte-Saint-Paul.

## ***Secteur Sud – Aménagement temporaire à l'échangeur De La Vérendrye***

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Dès le printemps de cette année, nous allons construire la nouvelle sortie de l'autoroute 15 menant au boulevard De La Vérendrye. La nouvelle sortie ouvrira à la fin de l'été 2016. Certaines entraves sont à prévoir sur l'autoroute 15 en direction nord. 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 – Entrave partielle sur les rues Saint-Rémi et Laurendeau***

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Afin de construire la nouvelle autoroute 15, nous allons fermer une voie par direction sur les rues Saint-Rémi et Laurendeau entre les rue Cabot et de l'Église.

## ***Secteur Sud – Échéancier préliminaire***

**Sylvie Gervais (KPHT)** – Les travaux du pont du canal de Lachine ont débuté cet hiver et se termineront à l'automne 2019. Les travaux à l'échangeur De La Vérendrye débuteront à l'automne 2016 jusqu'en 2018. Enfin, l'entrave partielle sur les rues Saint-Rémi et Laurendeau sous l'autoroute 15 sera mise en place dès ce printemps jusqu'à l'été 2016.

## Travaux réalisés en 2015

**David Maréchal (KPHT)** – Nous allons finir cette présentation en vous parlant des travaux réalisés en 2015. Dans le cœur de l'échangeur Turcot, nous avons construit des structures où passera la future autoroute 20. Les fondations ont été faites et nous sommes en train de construire les piliers et les chevêtres. Pour ce faire, nous avons procédé à d'importantes excavations de sols contaminés. 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. Enfin, nous avons dévié la portion nord du boulevard Angrignon. Cette déviation a été réalisée en un mois au cours de l'automne et sera mise en place pour plusieurs années.

**Jody Negley (CMC)** – Nous avons eu dernièrement un problème de stationnement et on devait nous présenter les résultats d'un sondage à cet effet.

**Derek Robertson (CMC)** – Il y a deux personnes manquantes au sein du comité depuis plusieurs mois. Ces personnes représentaient le milieu des affaires. Je vous encourage à les remplacer. Également, comme je l'ai souvent demandé, j'aimerais que les membres du comité de bon voisinage reçoivent en avance les présentations.

**Mauricio Garzon-Beltran (CMC)** – Vous nous acheminez déjà l'ordre du jour. Nous aimerions avoir la présentation en même temps afin de pouvoir préparer nos questions.

**Citoyenne – Traduit de l'anglais** – Est-ce que les propriétaires sont permis dans un éco-territoire comme la falaise Saint-Jacques ?

**Marie-Sophie Couture (VdM)** – Nous allons vous le présenter après la période de questions.

**Stéphan Deschênes (MTMDET)** – Nous prenons note de vos demandes et nous vous reviendrons dès que possible.

**Marie-Sophie Couture (VdM)** – La réponse est oui. Un éco-territoire n'est pas un parc, qui est un terrain appartenant uniquement à la Ville. Dans le cas de la falaise Saint-Jacques, la majorité des terrains appartient à la Ville. Je crois que c'est environ 92 % et je pourrai vous le confirmer lors de la prochaine rencontre du comité. Or, certains propriétaires avaient des droits sur une partie du territoire visé puisqu'ils étaient là bien avant que la Ville exprime son désir de transformer la falaise en éco-territoire. Il s'agit donc d'une volonté partagée par la Ville et les différents propriétaires de préserver les espaces verts dans la falaise Saint-Jacques.



<p>Vous dites que vous avez testé les sols au pied de la falaise Saint-Jacques. J'aimerais voir les résultats.</p>	<p><b>Stéphane Audet (MTMDET)</b> - C'est une question auquel nous vous avons déjà répondu lors d'une rencontre précédente du comité. Depuis que le Ministère a commencé à accueillir des sols dans la cour Turcot à partir de 2008 et 2009, chaque arrivage doit satisfaire des normes et des critères définis. Nous ne pouvons pas vous sortir tous les rapports liés au sol dans la cour Turcot. Il s'agit d'une documentation qui est trop vaste. Les sols proviennent de différents endroits et pour chaque endroit, il y a un rapport attestant que les sols respectent les normes en cours.</p> <p><b>Marie-Sophie Couture (VdM)</b> – Il faut bien comprendre que ce n'est pas le MTMDET qui autorise les sols. Ce dernier doit obtenir un permis du ministère du Développement durable, de l'Environnement de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). C'est ce ministère qui fixe les seuils à respecter, qui vérifie les rapports fournis par le MTMDET et qui procède à différentes inspections par la suite. C'est le même processus pour les travaux de la Ville.</p> <p><b>Stéphane Audet (MTMDET)</b> – Vous pouvez toutefois consulter les plans de réhabilitation des sols sur notre site Internet. Il y a trois plans pour trois secteurs distincts touchés par le projet, soit le secteur Ville-Marie, le secteur De La Vérendrye et le secteur de la cour Turcot. Toute la documentation est disponible en ligne. Nous sommes tenus de respecter ces plans et des inspections sont réalisées par le MDDELCC.</p>
<p><b>Citoyen</b> - Il y avait une station sonore près de l'intersection de la rue Saint-Antoine Ouest et de l'avenue Atwater. Cette station a été retirée.</p> <p>Vous allez réinstaller les stations sonores ?</p> <p>En attendant, il y a tout de même des travaux.</p>	<p><b>Melha Kamel (MTMDET)</b> – Comme il a été dit plus tôt, chaque hiver, nous retirons les stations sonores puisqu'elles ne résistent pas au froid. En ce moment, nous réalisons un projet-pilote avec du nouvel équipement afin de maintenir deux stations en activité malgré l'hiver. Nous faisons des vérifications et si cela fonctionne, nous laisserons les stations en activité à l'hiver prochain.</p> <p>Oui, c'est certain.</p> <p>Nous avons une équipe qui patrouille les chantiers et qui prend des relevés à différents moments dans le jour et la nuit.</p>
<p><b>Jody Negley (CMC)</b> – Est-ce que c'est normal qu'un camion recule à deux heures du matin ?</p>	<p><b>Stéphane Audet (MTMDET)</b> – Pour la grande majorité des travaux du secteur, les interventions se</p>

	terminent avant la nuit, entre 17 h et 19 h, sauf quelques travaux particuliers qui ne nécessitent toutefois aucune machinerie bruyante. Si vous êtes agacé par des travaux la nuit, communiquez avec nous par courriel ou par téléphone et nous ferons un suivi sur ce chantier. Nous communiquerons avec le surveillant de chantier afin de nous assurer qu'il s'agit de nos travaux, et nous allons voir ce qui s'est passé.
--	---

## Présentation de la Ville de Montréal – circulation du secteur Cazélais et Desnoyers

**Marie-Sophie Couture (VdM)** – Nous avons reçu des plaintes à la Ville de Montréal ainsi qu'à l'arrondissement du Sud-Ouest concernant l'augmentation de la circulation de transit sur les rue Cazélais et Desnoyers ainsi que la difficulté de trouver un espace de stationnement sur les rues Cazélais, Walnut et Desnoyers. Nous allons vous présenter les alternatives proposées et le résultat du sondage que nous avons réalisé.

### *Alternatives proposées*

**Dominic Plamondon (VdM)** – Nous avons sondé les résidents du village des Tanneries sur deux éléments. Le premier est l'implantation de stationnements réservés sur rue pour résidents, communément appelés les vignettes. Le deuxième élément est l'implantation d'un sens unique en direction sud sur la rue Desnoyers entre les rues Saint-Jacques et Cazélais. Cela aurait permis d'éviter le mouvement de transit via la rue Saint-Rémi. Nous avons pensé au sens unique, car nous ne pouvions pas fermer la rue Desnoyers à la hauteur de la rue Saint-Jacques, ceci étant une problématique pour les véhicules d'urgence. 322 lettres ont été distribuées le 8 janvier dans le village Tanneries.

### *Implantation de stationnements réservés sur rue pour résidents*

**Dominic Plamondon (VdM)** – Pour ce genre de demande, la procédure normale débute avec une pétition citoyenne recueillant au moins 20 % des signatures requises par tronçon de rue. Ensuite, une analyse détaillée du taux d'occupation est faite en arrondissement. Des comptages sont réalisés afin de s'assurer que les stationnements ne peuvent combler que 70 % de la demande pour une période d'au moins quatre heures. Après vérifications, des sondages sont distribués et nous laissons aux citoyens entre deux et trois semaines pour répondre. Nous analysons enfin les sondages et prenons une décision. Dans ce cas-ci, nous n'avons pas demandé de pétition. Nous n'avons pas besoin de faire une analyse poussée puisque nous étions au fait qu'il semblait y avoir un problème. Nous avons donc tout de suite distribué les sondages. Pour qu'une nouvelle mesure soit mise en place, nous demandons un taux de participation d'au moins de 40 % et 50 % des réponses obtenues doivent être positives, ce qui nous assure qu'au minimum 20 % des résidents du secteur sont en faveur de l'implantation de la mesure. Le taux de participation ici a été de 23 %. Normalement, l'analyse s'arrête à cette étape, puisque nous n'avons pas 40 % de participation. Nous avons toutefois fait une analyse par secteur et nous sommes bien loin du 50 % favorable à l'implantation de la mesure. Sur la rue Cazélais, nous avons eu 10 % de réponses positives. Sur la rue Desnoyers, sur le tronçon au sud de la rue Cazélais, nous avons obtenu 14 %. Sur le tronçon au nord de la rue Cazélais, nous avons eu 13 %. Enfin, sur la rue Walnut, nous avons eu 7 %. Face à ces résultats, nous n'implanterons pas de stationnements réservés sur rue pour résidents dans le village des Tanneries.

<p><b>Jody Negley (CMC)</b> – Ce que je sais, c’est que plusieurs personnes du quartier n’ont pas de voiture. Ils louent une voiture lorsqu’ils en ont besoin pour la journée. Ils ont donc voté contre cette mesure, mais sont tout de même incapables de stationner leur voiture louée.</p> <p>J’ai pensé que l’on aurait pu demander au commerce situé au 4625, rue Saint-Antoine Ouest de prêter son stationnement pour les gens du quartier pendant la période de construction du projet.</p> <p>Le fait que le taux de participation soit si bas ne veut pas dire que les gens ne veulent pas de stationnement réservé. Les gens n’ont tout simplement pas priorisé ce sondage. Je pense que si quelqu’un avait fait le sondage en porte-à-porte, les résultats auraient été fort différents.</p> <p>Est-ce que c’est la même chose pour les quartiers pauvres et les quartiers riches ? Cela doit avoir un impact sur le taux de participation.</p>	<p><b>Dominic Plamondon (VdM)</b> – Je me rappelle d’une ou deux réponses qui allaient en ce sens, sans plus.</p> <p><b>Marie-Sophie Couture (VdM)</b> - Nous avons déjà amorcé une démarche en ce sens, mais je ne sais comment cela s’est terminé. <b>Nous allons vous revenir là-dessus.</b></p> <p><b>Dominic Plamondon (VdM)</b> – La procédure est la même pour tous les secteurs de la Ville. Généralement, lorsque le taux de participation est élevé, les gens sont en accord avec les mesures. Lorsqu’il est peu élevé, les gens sont généralement contre l’implantation de la mesure.</p> <p>Nous avons eu des commentaires portant sur les revenus du quartier. Par exemple, des gens nous ont écrit en se disant favorables à l’implantation de la mesure, mais ils doutent qu’ils puissent se payer la vignette.</p>
<p><b>Derek Robertson (CMC)</b> – Vous avez fait ce sondage quand ?</p>	<p><b>Dominic Plamondon (VdM)</b> – Au retour des Fêtes, le 8 janvier. Il faut comprendre que ce n’est pas fermé à tout jamais. Si les gens du quartier se mobilisent, refont une pétition, nous pourrions rouvrir éventuellement le dossier et voir ce que nous pouvons faire. Or, avec les résultats que nous avons en ce moment, nous ne croyons pas que l’implantation de cette mesure soit bénéfique pour la majorité des gens du quartier.</p>
<p><b>Jody Negley (CMC)</b> – Un autre commentaire que j’ai eu par rapport au stationnement est que certains espaces sont réservés pour la construction, or ils ne sont pas ou très rarement utilisés.</p> <p>On m’a aussi parlé d’interdiction de stationnement sur la rue Saint-Jacques qui a été mise en place récemment.</p>	<p><b>Sylvie Gervais (KPHT)</b> – Vous parlez sûrement de deux espaces de stationnement sur la rue Desnoyers. Ce ne sont pas des espaces réservés pour nous, mais plutôt un accès au chantier. Il faut laisser alors ces espaces vides en tout temps.</p> <p>Il n’y a pas de stationnement en temps normal sur la rue Saint-Jacques.</p>

***Implantation du sens unique sur le tronçon de la rue Desnoyers situé entre les rues Cazalais et Saint-Jacques***

**Dominic Plamondon (VdM)** – Encore une fois, les résultats font en sorte que le sens unique sur la rue Desnoyers ne sera pas implanté. Le taux de participation a été de 23 % et les réponses positives ont été de 7 %.

**Mauricio Garzon-Beltran (CMC)** – Les zones de 30 km/h sont seulement en vigueur pendant l'année scolaire. J'aimerais qu'elles soient en vigueur à l'année.

Sur l'avenue Atwater, le feu piéton n'est pas assez long pour traverser la rue Notre-Dame Ouest. Les gens l'utilisent pour aller au marché Atwater. Il faut allonger le temps du feu piéton.

**Marie-Sophie Couture (VdM)** – Les zones de 30 km/h ont été mises en place en fonction des zones scolaires. Nous allons analyser votre proposition.

C'est noté. Il faut savoir que nous allons refaire l'intersection dans le cadre des travaux sur la rue Notre-Dame Ouest.

**Prochaine rencontre du comité : 19 avril 2016**