

Comité de bon voisinage Turcot



Rencontre n° 7

18 novembre 2014, tenue au Centre récréatif, culturel et sportif St-Zotique

Début à 19 h 00

Membres du comité présents :

- M. Mauricio Garzon Beltran, résident
- M. James Byrns, chef de division – Grands Projets – Projet Turcot, Ville de Montréal
- M. Gilles Denicourt, agent de quartier – sécurité routière, poste de quartier 15, Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)
- M. Martin Giroux, directeur-adjoint du projet Turcot, ministère des Transports du Québec
- M. Guy Rivard, responsable construction, projet Turcot, ministère des Transports du Québec
- M. Derek Robertson, résident
- Mme Viviane Rochon, résidente

Invités :

- M. Pierre-Antoine Carpentier, représentant de l'Équipe qualité du milieu (MTQ)
- Mme Line Gamache, ingénieure, ministère des Transports du Québec
- Mme Marie-Sophie Couture, Ville de Montréal

La rencontre du comité de bon voisinage se tient en séance publique. Une dizaine de personnes présentes dans la salle.

Introduction

- L'animateur ouvre la réunion et souhaite la bienvenue à tous les participants
- Il explique la démarche du comité de bon voisinage : mandat, objectifs, fonctionnement
- Présentation de tous les membres du comité
- Il procède à l'adoption de l'ordre du jour

Présentation de la mise à jour des chantiers du ministère des Transports du Québec

A. Travaux de maintien de l'échangeur actuel : réouverture des bretelles G et M

Présentation de M. Guy Rivard

Dans la cadre des travaux de maintien de l'échangeur Turcot, la bretelle de l'autoroute 20 en direction est vers l'autoroute Décarie en direction nord, soit la bretelle G, a été rouverte à la circulation le 8 novembre dernier.

La bretelle de l'autoroute 720 en direction ouest vers l'autoroute 15 en direction sud, soit la bretelle M, a été quant à elle rouverte le 15 novembre.

Ces deux bretelles seront donc ouvertes à la circulation pour la période hivernale.

Le Ministère reviendra mener à terme les travaux sur ces bretelles au printemps 2015.

Période de discussion

Intervention	Réponse
(Mauricio Beltran Garzon) Combien de temps faudra-t-il pour compléter la deuxième phase des travaux sur ces bretelles?	(Guy Rivard, MTQ) Ces travaux devraient durer 13 semaines. Ils recommenceront en mars et devraient se terminer en juin.

B. Travaux de maintien de l'échangeur actuel : bretelle B

Présentation de M. Guy Rivard

Les fermetures complètes de nuit de l'autoroute 720/20 Ouest se poursuivent. Les travaux devraient être complétés d'ici la mi-décembre 2014. Les fermetures se font de 23 h 30 à 5 h du jeudi au samedi et de 23 h à 5 h du dimanche au mercredi. La bretelle demeurera toutefois ouverte jusqu'à 23 h 30 lors d'événements au Centre Bell. Le chantier a été interrompu les fins de semaine du 24 et 31 octobre afin de permettre la réalisation de travaux de la Ville de Montréal à l'intersection du boulevard Décarie et du chemin de la Côte-Saint-Luc.

Les usagers de la route sont actuellement invités à emprunter l'autoroute 15 (Décarie) en direction nord jusqu'à la sortie no 66 – Ch. de la Côte-St-Luc / Ch. Queen-Mary / Ch. de la Côte-Ste-Catherine et à y faire demi-tour pour revenir vers l'échangeur.

Période de discussion

Aucune intervention.

C. Travaux de maintien de l'échangeur actuel : autoroute 15 en direction nord

Présentation de M. Guy Rivard

Depuis le 10 novembre dernier, le Ministère réalise des travaux de réparation de la chaussée sur l'autoroute 15 en direction nord, entre la sortie *no 62 – Boul. de La Vérendrye / Av. de l'Église* et l'échangeur Turcot. Pour ce faire, des fermetures complètes de nuit de cette section de l'autoroute 15 en direction nord sont nécessaires jusqu'à la fin novembre 2014.

Les usagers de la route sont invités à emprunter la sortie *no 62 – Boul. de La Vérendrye / Av. de l'Église* pour emprunter le boulevard de La Vérendrye. Ils sont ensuite dirigés sur le boulevard des Trinitaires/Angrignon vers l'échangeur Angrignon d'où ils peuvent accéder à l'autoroute 20 ouest et est.

Période de discussion

Aucune intervention.

D. Travaux de réaménagement des rues Pullman, Saint-Rémi et Saint-Jacques

Présentation de M. Guy Rivard

Dans le cadre du chantier de réaménagement des rues Pullman, Saint-Rémi et Saint-Jacques, le Ministère entreprendra d'ici la fin de l'année le démantèlement du 856 rue Saint-Rémi, au coin des rues St-Rémi et Pullman. Un avis public avait été diffusé à cet effet dans la Voix populaire. Les travaux seront effectués d'abord à l'intérieur du bâtiment.

Les travaux d'excavation de sols en conditions d'amiante se poursuivent dans la cour Turcot. Ces travaux devraient être complétés au cours du mois de décembre.

Depuis le 10 novembre, des travaux sont aussi en cours dans la bande centrale de la rue Saint-Jacques. Pour ce faire, la voie de gauche dans chaque direction est fermée entre le boulevard Décarie et la rue de Courcelles. Une voie par direction est toutefois maintenue. Une nouvelle configuration des voies sera mise en place dans ce secteur au cours de la fin de semaine du 29 novembre. La circulation en direction est sur la rue Saint-Jacques, entre le boulevard Décarie et la rue Desnoyers, sera déviée sur la direction ouest. Une voie par direction sera disponible.

Lors de la dernière rencontre du comité de bon voisinage, il avait été demandé si le ministère des Transports avait consulté le ministère de la Culture et des Communications concernant la décision de démolir la partie découverte de la rotonde. Une demande de permis à cet effet a bien été faite auprès du MCC par l'équipe d'archéologues du MTQ. Le MCC a délivré le permis sans condition.

Au fur et à mesure des excavations, la rotonde dégagée a été relevée par arpentage et inspectée par des archéologues. Une fois les vestiges retirés, un rapport sera fait par les experts. Celui-ci sera public une fois complété. Il pourra alors être partagé avec la Société historique de Saint-Henri. Il était impossible de laisser en place un segment de la rotonde étant donné toutes les infrastructures à construire.

Période de discussion

Aucune intervention.

E. Reconstruction du pont Saint-Jacques

Présentation de M. Guy Rivard

La rue Saint-Jacques a été fermée entre l'avenue Girouard et le boulevard Décarie durant la fin de semaine du 8 novembre 2014. Cette entrave était nécessaire à l'installation d'écrans antibruit temporaires dans la bande centrale de la rue Saint-Jacques, entre la rue Addington et l'avenue Girouard, ainsi qu'à l'inspection régulière du pont.

Les travaux préparatoires dans le collecteur se poursuivent. L'échéancier pour la reconstruction du pont Saint-Jacques, de même que la fermeture complète de la rue, n'est toujours pas connu à ce jour. Les citoyens en seront avisés dès que possible.

Période de discussion

Aucune intervention.

F. Travaux de prolongement du boulevard De La Vérendrye

Présentation de M. Guy Rivard

Dans le cadre du chantier du prolongement du boulevard De La Vérendrye, les travaux pour la construction des nouvelles structures de l'autoroute 15 ont débuté durant la semaine du 7 octobre. Aucune entrave n'est prévue à ce moment-ci.

Période de discussion

Aucune intervention.

G. Travaux de la rue Angers

Présentation de M. Guy Rivard

Les travaux pour la construction du pont d'étagement de l'autoroute 15 qui passera au-dessus de la rue Angers ont été complétés le 14 novembre dernier. La rue Angers est donc à nouveau disponible à la circulation entre les rues Cabot et De Roberval.

Les poutres de la structure ont comme particularité d'être de couleur orange. Des bandes colorées de même couleur seront aussi présentes sur les murs assurant ainsi une continuité. Les appliques de couleur seront mis en place après la construction de la structure de l'autoroute 15 en direction sud par le fournisseur du contrat Conception-Construction.

En plus de donner un caractère propre au quartier, le concept architectural de ce secteur, qui englobe aussi les ponts d'étagement de la rue Eadie qui sera aussi de couleur orange, Saint-Rémi sud qui sera jaune et du boulevard De La Vérendrye qui sera rouge, offrira un coup d'œil unique.

Période de discussion

Aucune intervention.

H. Travaux de construction de la voie de contournement Angrignon

Présentation de M. Guy Rivard

L'aménagement de la voie de contournement qui permettra aux autobus et aux taxis d'éviter l'intersection Notre-Dame et Angrignon est presque terminé. Le pavage et le marquage ont été réalisés dans les derniers jours. Les derniers travaux devraient être exécutés d'ici la fin de la semaine.

Période de discussion

Aucune intervention.

I. Voie réservée sur l'autoroute 20 en direction est

Présentation de M. Guy Rivard

Une voie réservée permanente sur l'autoroute 20 en direction est a été ouverte à la circulation le samedi 15 novembre. Cette voie d'une longueur de 4,5 km est située entre le boulevard Bouchard à Dorval et la 10^e Avenue, à Lachine. La voie est réservée aux autobus et taxis seulement et est opérationnelle en tout temps.

L'aménagement de cette voie réservée s'inscrit dans les mesures mises en place afin de limiter les impacts de la reconstruction de Turcot et favoriser l'utilisation du transport collectif.

Période de discussion

Aucune intervention.

Présentation sur la gestion du bruit

A. Quelques notions de base

Présentation de Mme Line Gamache

Le bruit est identifié par son intensité (niveau sonore) qui est mesurée en décibel (dB) et sa fréquence (sons graves ou aigus) qui est mesurée en Hertz (Hz). Habituellement, le bruit est composé de différentes fréquences. La sensibilité de l'oreille humaine est prise en compte à l'aide d'une pondération (A) : les sons graves sont moins bien perçus que les sons aigus. Le son en dBA est moins élevé que le son en dB. Les sons que nous percevons le mieux sont ceux situés entre 125 et 8000 Hz. L'enregistrement maximum de bruits routiers se situe entre 8000 et 8200 Hz. Les alarmes de recul ont une tonalité située autour de 4000 Hz.

Le seuil d'audibilité est de 0 dBA. Généralement, le niveau sonore recommandé dans une chambre à coucher est entre 30 et 40 dBA. La parole humaine se situe entre 50 et 60 dBA. Sur une rue achalandée, le niveau sonore peut aller jusqu'à 65 dBA. En bordure d'autoroute, il peut atteindre un niveau sonore de 80 dBA. En moyenne, le niveau sonore généré par la circulation routière est entre 60 et 65 dBA. Le bruit de la circulation routière ne peut pas endommager notre audition parce qu'il n'est pas assez élevé. Plusieurs organismes reconnaissent que 55 dBA est un niveau sonore acceptable.

Les niveaux sonores ne s'additionnent pas de façon linéaire. Doubler les sources de bruit ne va pas doubler le niveau du bruit.

Dans les études du Ministère, l'indicateur $L_{eq,24h}$ en dBA revient fréquemment. Le L signifie « Level » en anglais pour niveau. Ce niveau sonore correspond à l'ensemble des variations de niveaux sonores observés durant 24 heures.

Période de discussion

Aucune intervention.

B. Variation journalière du niveau sonore

Présentation de Mme Line Gamache

Depuis quelques années, une station de mesure du niveau sonore est installée derrière le bâtiment situé au 4795, rue Cazalais à une hauteur correspondant au deuxième étage.

En juin 2013, des données ont été recueillies durant une grève des chantiers.

Des données ont été enregistrées avant et après l'installation du mur antibruit situé derrière la rue Cazalais. La moyenne du niveau sonore enregistrée avant la construction de l'écran antibruit est de 65 dBA et après sa construction de 63 dBA. Une réduction de 1 à 4 décibels a été constatée durant la journée.

Le niveau sonore des chantiers est plus élevé durant la journée. Le niveau sonore avant la construction du mur antibruit était de 65 dBA tandis qu'après sa construction, le niveau est descendu à 63 dBA.

Période de discussion

Intervention	Réponse
(Mauricio Garzon Beltran) Les résidents de la rue Cazalais se coucheront-ils avec le seuil du niveau sonore dépassé?	(Line Gamache, MTQ) Le niveau sonore recommandé de 30 à 40 dBA pour avoir un bon sommeil est le niveau sonore à l'intérieur d'un bâtiment. Avec les fenêtres fermées, il peut y avoir une diminution de 15 dBA et avec les fenêtres ouvertes, il peut y avoir une diminution de 10 dBA.

C. Secteur De La Vérendrye

Présentation de Mme Line Gamache

Dans le projet, l'autoroute sera un peu déplacée vers le nord-est. Deux écrans antibruit sont prévus dans le secteur De La Vérendrye. Ils permettront de réduire le niveau sonore dans tout le secteur jusqu'à l'avenue de l'église. Les deux murs seront installés sur l'autoroute 15/20 en direction sud. Le premier mur sera d'une hauteur de 3,8 mètres et d'une longueur de 850 mètres. Il sera suivi d'un deuxième mur

d'une hauteur de 2,3 mètres et d'une longueur de 190 mètres. Le niveau sonore actuel est entre 63 et 66 dBA. Après le projet, il sera légèrement inférieur, soit autour de 60 dB (réductions de 4 à 9 dB).

Période de discussion

Interventions	Réponses
(Mauricio Beltran Garzon) Allez-vous construire un mur antibruit de l'autre côté de l'autoroute (en direction nord)? Je crois que des résidents se trouvent dans ce secteur. Le secteur devrait éventuellement devenir résidentiel.	(Line Gamache, MTQ) Ce secteur est considéré comme industriel. Il ne devrait pas y avoir de résidences à proximité de l'autoroute. Selon les informations que nous avons eues, ce secteur devrait rester industriel. Pour cette raison, nous n'avons pas prévu de mettre un écran antibruit pour protéger ce secteur.
(Mauricio Beltran Garzon) Beaucoup de promoteurs immobiliers sont intéressés par ces terrains. S'il y a réellement un projet de développement immobilier, il serait pertinent d'ajouter des écrans antibruit pour ce secteur.	(Line Gamache, MTQ) Je prends note de votre demande et je vérifierai.
(Derek Robertson) L'agrandissement des voies de circulation va-t-il contribuer à l'augmentation du niveau sonore?	(Line Gamache, MTQ) Les calculs ont été faits avec le nouveau projet et un débit de circulation projeté 10 ans après l'ouverture. Le logiciel utilisé pour calculer l'efficacité des écrans est très conservateur.

D. Secteur Cazalais

Présentation de Mme Line Gamache

En 2004, nous avons mesuré un niveau sonore de 66 dB près du Centre Gadbois. Sur la rue Saint-Alphonse, le niveau sonore est autour de 60 dB.

Pour la situation projetée, l'autoroute 720 sera transformée en autoroute nationale, donc la largeur des voies et de la vitesse seront légèrement diminuées. Un écran antibruit d'une hauteur de 3.5 mètres et d'une longueur de 360 mètres sera installé sur le mur de soutènement situé entre les rues Saint-Rémi et De Courcelle.

Nous évaluons des mesures d'atténuation pour le secteur de la rue Walnut. Il y aura une réduction des niveaux sonores dans le secteur Gadbois. Pour le secteur Cazalais, il y aura une réduction du 8 à 10 dB, avec un niveau sonore de 58 dBA.

Période de discussion

Interventions	Réponses
(Mauricio Garzon Beltran) Pourquoi l'écran ne continue pas entre les rues De Courcelles et Lenoir?	(Line Gamache, MTQ) Le Home Dépôt est un bâtiment industriel, donc ce n'est pas nécessaire. Il n'y aurait pas de gain d'efficacité avec l'ajout d'un écran antibruit derrière ce bâtiment.

(Mauricio Garzon Beltran) Le bruit des chantiers touchera aussi les gens qui travaillent toute la journée ou qui habitent sur la rue Saint-Antoine. L'édifice du Home Dépôt n'est pas aussi haut que certains immeubles à condos.	(Line Gamache, MTQ) Nous avons modélisé les murs pour vérifier s'ils apporteraient une réduction pour les secteurs résidentiels. Lors d'une prochaine rencontre, nous pourrions vous montrer les résultats et vous expliquer pourquoi nous n'avons pas considéré l'ajout d'un écran antibruit.
(Mauricio Garzon Beltran) Sur Décarie, la vitesse n'est pas respectée. Qu'est-ce que la Ville de Montréal et le Ministère prévoient faire pour régler cette situation?	(Martin Giroux, MTQ) En ce moment, il y a très peu d'accotements, ce qui rend les interventions policières dangereuses. Dans le projet Turcot, les autoroutes seront mises aux normes, ce qui permettra d'ajouter des accotements plus larges.
	(Gilles Denicourt, SPVM) La Sûreté du Québec s'occupe des interventions policières sur les autoroutes.
(Derek Robertson) Certains murs antibruit créent de l'ombre sur les terrains. Avez-vous prévu des sections de murs transparentes?	(Line Gamache, MTQ) Oui, certaines sections des murs seront transparentes pour éviter les pertes de lumière tôt dans la journée. Dans une prochaine rencontre, nous pourrions vous présenter ce qui est prévu.

E. Secteur de Richelieu

Présentation de Mme Line Gamache

Le bâtiment situé aux 4103 à 4107 rue de Richelieu, qui a été démantelé, permettait une diminution du niveau sonore de l'autoroute 720.

Trois écrans antibruit sont prévus pour ce secteur. Le premier commence à la rue Lenoir et se termine un peu avant la rue Laporte. Ce mur de 650 mètres possède trois niveaux de hauteur : 4,8 mètres, 5,3 mètres et 3,8 mètres. Un deuxième mur avec une hauteur de 3,3 mètres et une longueur de 160 mètres sera mis en place. Un troisième mur d'une hauteur de 2,3 mètres et d'une longueur de 680 mètres sera aussi installé entre les deux directions d'autoroute. Il sera constitué de matériaux absorbants pour éviter qu'il y ait réflexion entre les deux chaussées. De l'autre côté de l'autoroute, il n'y a pas d'écran antibruit de prévu parce qu'il y a peu de modifications faites à l'autoroute.

Avec la Ville de Westmount, nous préparons un projet d'écran antibruit de l'autre côté de la voie ferrée, au nord, pour réduire le bruit de l'autoroute 720.

Le résultat de ces écrans permettra de réduire le niveau sonore et l'impact du projet pour conserver un niveau sous 60 dBA. L'efficacité est un peu moins grande que les autres secteurs avec une réduction prévue qui varie entre 2 et 5 dB.

Période de discussion

Interventions	Réponses
(Mauricio Garzon Beltran) Pourquoi n'y a-t-il pas	(Line Gamache, MTQ) Lorsque nous planifions les

<p>d'écran antibruit entre les rues Rose-De-Lima et Atwater? Il y a plusieurs projets de condos dans ce secteur. Un écran antibruit améliorerait la vie des résidents de Westmount qui habitent sur la rue Saint-Antoine.</p>	<p>écrans antibruit dans le cadre d'un projet routier, nous visons à réduire l'impact sonore. À l'est de la rue Rose-de-Lima, il n'y a pas vraiment d'impact. Nous sommes ouverts à réaliser un écran à cet endroit en collaboration avec la Ville de Westmount.</p>
<p>(Derek Robertson) Est-ce qu'il y a une loi provinciale qui oblige la construction d'un mur antibruit? Si des bâtiments sont ajoutés, mais qu'aucun mur antibruit n'est installé, ça nuit à la qualité de vie des résidents.</p>	<p>(Line Gamache, MTQ) Ce n'est pas un règlement. Le Ministère a une politique sur la qualité de bruit. Pour les routes existantes, si les niveaux sonores atteignent 65 dBA, un projet de diminution du bruit peut être fait en collaboration avec la municipalité, à la demande de cette dernière. Cette politique s'applique à tous les bâtiments qui ont été construits avant que la politique soit entrée en vigueur en mars 1998. Pour les nouveaux bâtiments construits après cette date, la Ville doit aussi prendre ses responsabilités et éviter de délivrer des permis de construction en bordure d'autoroute. Les bâtiments peuvent aussi être construits en conséquence avec une insonorisation adéquate et de la climatisation.</p>

F. Phase de construction

Présentation de Mme Line Gamache

Depuis le début des années 2000, le MTQ met en œuvre des mesures afin de réduire l'impact sonore des travaux routiers à proximité des secteurs résidentiels.

Moyens utilisés :

- identification de niveaux sonores à ne pas dépasser;
- exigences spécifiées à l'entrepreneur dans un document contractuel;
- quelques éléments considérés : durée du chantier, horaire de travail et proximité des habitations.

Période de discussion

Aucune intervention.

G. Niveaux sonores maximum autorisés

Présentation de Mme Line Gamache

L'approche a été inspirée des autres grandes villes en Amérique du Nord. Notre approche est très similaire à ce qui s'est fait à Boston.

Durant la journée, entre 7 h et 19 h, le niveau sonore maximum autorisé est de 75 dBA ou le bruit ambiant sans travaux avec 5 dBA de plus.

En soirée, entre 19 et 23 h, le niveau sonore maximum autorisé est le bruit ambiant sans travaux avec 5 dBA de plus.

Durant la nuit, entre 23 h et 7 h, le niveau sonore maximum autorisé est le bruit ambiant sans travaux avec 5 dBA de plus.

Les niveaux sonores autorisés ne représentent pas une moyenne, mais le niveau durant 30 minutes. Ils sont mesurés à cinq mètres du bâtiment à protéger. Le temps de mesure est de 30 minutes. Le bruit ambiant est mesuré sans travaux avant le début du chantier.

Période de discussion

Aucune intervention.

H. Exigences spécifiées à l'entrepreneur

Présentation de Mme Line Gamache

Nous avons identifié des mesures d'atténuation obligatoires à respecter par l'entrepreneur.

Les alarmes de recul autoajustables ont un niveau sonore de 82/87 à 107/112 dB et de 107 à 112 dB pour les alarmes non ajustables. Nous recevons parfois des plaintes concernant le son des alarmes de recul des camions. Ces alarmes ne peuvent pas être enlevées, car elles font partie de l'équipement de sécurité qui doit être respecté en vertu des exigences de la CSST. Un projet de recherche est en cours pour essayer d'introduire des alarmes avec un son moins dérangeant pour les citoyens. C'est toutefois un long processus.

D'autres mesures sont également utilisées afin d'atténuer le bruit, notamment des écrans temporaires, des toiles acoustiques et des silencieux.

Période de discussion

Aucune intervention.

I. Surveillance pendant les travaux

Présentation de Mme Line Gamache

La surveillance pendant les travaux est réalisée à l'aide de stations autonomes. Depuis 2007, 24 stations du niveau sonore ont été installées sur 20 sites distincts.

Ces stations sont en place pendant des semaines ou des mois selon l'ampleur du chantier.

La surveillance est faite 24 h sur 24 et 7 jours sur 7.

Deux stations étaient en fonction en 2014, celles de Cazalais et d'Angers/de Roberval.

Les résultats de ces stations sont accessibles à la population sur le site Web du projet Turcot. Lorsqu'il y a un dépassement, nous en indiquons les raisons.

Période de discussion

Aucune intervention.

L. Équipe qualité du milieu

Présentation de M. Pierre-Antoine Carpentier

Le ministère des Transports, conformément à sa volonté de minimiser les impacts des travaux, a mis en place une *Équipe qualité du milieu* en mai 2013 dont le mandat porte exclusivement sur la surveillance des nuisances pouvant affecter les résidents vivant à proximité du projet Turcot.

Cette équipe, composée de professionnels en environnement et en surveillance de chantier, porte une attention particulière aux éléments suivant : bruit, vibrations, poussières, propreté des voies publiques, éclairage, parcours de circulation des véhicules de chantier, et ce, tant pour les travaux exécutés par des firmes que pour ceux réalisés par le Ministère.

Présente en tout temps sur les différents chantiers du projet, elle assure un contact direct et rapide avec les citoyens, en plus d'épauler les équipes de surveillance environnementale déjà en place pour chacun des chantiers.

Par exemple, advenant des travaux de fin de semaine ou encore de nuit pouvant avoir un impact direct sur les riverains, un professionnel de l'équipe sera en disponibilité afin d'aller faire des vérifications sur place. Il sera aussi responsable pour cette période de répondre à la ligne téléphonique dédiée au projet, donc aux citoyens, afin d'intervenir rapidement en cas de nuisance.

L'équipement est constitué de stations fixes de suivi du bruit, de sonomètres portatifs et d'un véhicule dédié à cette équipe pour assurer une présence continue.

La présence sur les sites se fait tous les jours de la semaine ainsi que les fins de semaine, le soir et la nuit lorsque des travaux sont prévus en zone sensible.

Les moyens d'intervention utilisés sont la participation à toutes les réunions de chantier, le signalement des dépassements aux surveillants de chantier, l'imposition de pénalités en cas de récidives, la collaboration avec l'équipe des communications pour la prise en charge des plaintes et au besoin, la participation aux rencontres de bon voisinage.

Période de discussion

Interventions	Réponses
(Derek Robertson) Y a-t-il des pénalités pour les entrepreneurs qui ne respectent pas les normes?	(Martin Giroux, MTQ) Des seuils sont déterminés au début des chantiers avec Mme Line Gamache. Si le chantier est à proximité de résidences, il y a un devis de respect du bruit spécifique prévu au

	<p>contrat de l'entrepreneur. Si l'entrepreneur ne respecte pas ces normes lors des inspections du niveau sonore, des pénalités peuvent être données. Nous pouvons arrêter des travaux si aucune amélioration n'est remarquée.</p> <p>Lors de certaines opérations, il est parfois difficile de respecter le seuil, par exemple lors de la démolition en hauteur de la bretelle Saint-Jacques. Nous nous étions toutefois assurés d'aviser les résidents et l'entrepreneur des impacts.</p>
(Mauricio Garzon Beltran) Pourquoi avez-vous mis des hauteurs minimales à respecter au lieu d'une hauteur optimale? L'entrepreneur installera le minimum pour ne pas déboursier plus cher.	(Line Gamache, MTQ) Nous avons écrit une hauteur minimale parce que nous voulons que l'entrepreneur réalise au moins ces écrans. Nous ne voulons pas qu'ils aillent en dessous de ça. La hauteur doit être au moins celle que nous avons évaluée. Ils ne pourront pas faire de murs plus bas.
(Vivianne Rochon) Dans quelle mesure pouvez-vous prévenir les vibrations? Quelles mesures pouvez-vous prendre pour améliorer les conditions? (Travaux intersection Angers)	(Guy Rivard, MTQ) Ces travaux ont été réalisés par une planeuse un samedi matin à 9 h. Cette machine permet d'enlever l'asphalte de manière uniforme. Elle génère en effet beaucoup de bruit. Les gens avaient été informés que nous ne serions pas en mesure de respecter les seuils pour une durée limitée.
(Vivianne Rochon) J'ai un ami qui reste juste à côté et il n'avait pas été informé de ces travaux.	<p>(Guy Rivard, MTQ) Un avis avait été distribué de porte-à-porte.</p> <p>(Martin Giroux, MTQ) Dans ce genre de situation, on essaie de prévenir les gens. Des nouvelles annonçant les travaux sont publiées sur notre site Web lorsqu'il y a des interventions. Dans certaines situations particulières, des avis sont aussi distribués en porte-à-porte.</p>
(Derek Robertson) Qui s'occupe du porte-à-porte? Comment vérifiez-vous que les avis ont bien été distribués à toutes les portes?	(Martin Giroux, MTQ) Ce sont des employés du Ministère ou une entreprise privée spécialisée dans la distribution qui font le porte-à-porte. Si vous ne recevez pas certains avis, vous pouvez communiquer avec nous.

Suivi du plan d'interventions de la Ville de Montréal

Le plan d'interventions, mis sur pied en juin dernier, a été réalisé par la Ville de Montréal en collaboration avec les arrondissements. Il a pour but de minimiser les impacts du projet Turcot sur les résidents. Le plan présenté ce soir est celui de l'arrondissement du Sud-Ouest.

A. Clientèles priorisées

Présentation de Mme Marie-Sophie Couture

Nous avons repéré les clientèles que nous devons protéger avec notre plan d'intervention. Quatre écoles primaires sont directement affectées par le chantier Turcot ; l'école Marie-de-l'Incarnation, l'école Saint-Zotique, les écoles Ludger-Duvernay et Charlevoix et l'école Victor-Rousselot.

Les deux écoles secondaires, touchées par le chantier Turcot, sont la polyvalente Saint-Henri et l'école James Lyng.

Il y a aussi des familles situées à proximité des parcs, les usagers aux abords des stations de métro et les cyclistes. Les clientèles qui ont des besoins particuliers, comme l'institution de non-voyants située sur la rue Delisle, doivent également être prises en compte.

Période de discussion

Aucune intervention.

B. Le réseau artériel

Présentation de Mme Marie-Sophie Couture

Les conseils d'arrondissements ont voté pour une modification de l'ordonnance permettant de réduire la vitesse à 30 km/h sur le réseau artériel. Le projet a été accepté par la direction des transports de la Ville de Montréal et a été envoyé au Ministère. Quatre zones seront effectives à compter du 30 décembre devant les zones scolaires et les parcs : devant James Lyng sur la rue Notre-Dame, devant le métro sur la rue Saint-Jacques, devant les parcs de la rue Saint-Antoine et devant la zone scolaire sur la rue Wellington. Au départ, nous utiliserons les services de la police pour sensibiliser les conducteurs passant dans ces zones. Le but de ce changement est de ralentir le trafic et de mieux gérer le réseau artériel.

Période de discussion

Interventions	Réponses
(Mauricio Garzon Beltran) Je crois qu'il est nécessaire d'interdire la circulation des camions industriels dans le quartier Saint-Henri après 7 h le soir et avant 7 h le matin. Des camions passent à n'importe quelle heure. La chambre de ma fille est du côté de la rue Saint-Antoine et elle se réveille à cause des camions qui passent dans la nuit. La démolition de la bretelle Saint-Jacques amène une plus grande quantité de véhicules qui ne passent plus par l'autoroute.	(Marie-Sophie Couture, Ville de Montréal) : Nous prenons en note votre commentaire. (James Byrns, Ville de Montréal) Un réseau de camionnage est en place. Les camions ne peuvent pas passer n'importe où.
(Derek Robertson) Dans le secteur du marché Atwater, la vitesse est trop haute. Beaucoup de gens ne respectent pas l'arrêt. Est-ce possible d'étudier la possibilité de baisser la vitesse? Au	(Gilles Denicourt, SPVM) Je prends en note votre suggestion.

printemps, les policiers devraient faire des contrôles de vitesse.	
--	--

C. Le réseau cyclable

Présentation de Mme Marie-Sophie Couture

Si nous voulons favoriser le transport collectif durant la période des travaux, certains liens devaient être complétés. Nous avons donc évalué la faisabilité pour le complément de trois liens.

Nous avons également fait une demande d’inscription de nouveaux liens au Plan Vélo. Le processus de validation est passé au comité de circulation, à l’arrondissement, aux Transports actifs et au conseil d’agglomération.

Période de discussion

Interventions	Réponses
(Mauricio Garzon Beltran) Prévoyez-vous bonifier le plan de réseaux cyclables dans le secteur? Je suis intéressé à ce que vous développiez un réseau cyclable sur les artères du réseau municipal du secteur de Saint-Henri. Avec l’ouverture de CUSM, le nombre de cyclistes risque d’augmenter dans le secteur. Plusieurs cyclistes vont au marché Atwater. Un autre lien cyclable allant du Sud-Ouest au Centre-Ville serait nécessaire.	(Marie-Sophie Couture, Ville de Montréal) Ce qui est prévu pour l’instant est de trouver des solutions à court terme pour boucler le réseau qui existe. Le 1 ^{er} chemin de fer va des rues Lionel-Groulx à De Courcelles et une section de la piste cyclable manque entre ces deux rues. Nous voulons aussi relier de la rue Atwater à la rue Guy. Pour les autres secteurs, il existe déjà des réseaux. Le secteur de Saint-Henri n’est pas desservi donc il est notre première priorité, après nous bonifierons les autres secteurs. Nous aurons des scénarios possibles en mars.
	(James Byrns, Ville de Montréal) Dans le cadre du projet fait sur Décarie à la hauteur de Vendôme, il y a une nouvelle piste cyclable sur Vendôme qui descend le boulevard Décarie et se rend sur la rue Saint-Jacques. Dans le cadre du projet de reconstruction du pont Saint-Jacques, une piste cyclable sera mise en place le long de la rue Saint-Jacques jusqu’à la rue Saint-Rémi. Nous aimerions avoir un lien dans le secteur du centre Gadbois pour rejoindre le pont Monk, le canal et finalement, l’avenue de l’Église.

D. Les interventions

Présentation de Mme Marie-Sophie Couture

Zone 1 : Lionel-Groulx

Une saillie de protection a été installée sur l’avenue Greene pour ralentir la vitesse et améliorer la sécurité des piétons.

Au coin de Rose-de-Lima, plusieurs se plaignaient de la difficulté à traverser la rue. Des feux pour piétons automatiques ont été installés pour améliorer le passage des piétons.

L'affichage autour des corridors scolaires a été retravaillé.

Lorsqu'on arrivait sur la rue Saint-Jacques et que nous voulions faire un virage à droite en direction d'Atwater sud, des gens traversaient les trois voies pour pouvoir revenir. Des analyses ont été faites, mais les solutions ne sont pas encore trouvées. Nous aurons éventuellement des discussions avec la Société de transport de Montréal pour trouver une solution à cette problématique.

Le lignage de la rue Notre-Dame en direction sud sera revu pour permettre le virage à gauche sur la rue Atwater.

L'aménagement de l'intersection des rues Notre-Dame et Atwater est à venir.

Zone 2 : Saint-Henri

Les Centres de la petite enfance ont reçu un avis et une campagne de sensibilisation a été faite par des agents auprès des parents au sujet des cinq zones de débarcadères. Un suivi sera fait au cours des prochains mois pour savoir si les parents utilisent ces zones.

Zone 3 : James Lyng

Nous faisons présentement une étude sur le réaménagement du pourtour du centre récréatif Gadbois pour voir comment les résidents pourront y avoir accès avant et après les travaux.

Un plan d'aménagement pour les corridors de la rue Saint-Patrick est en réflexion par Parcs Canada.

Zone 4 : Marie-de-l'incarnation

La solution n'a pas encore été trouvée pour rendre plus sécuritaires les rues Saint-Jacques, Saint-Antoine, Notre-Dame et Atwater.

Les passages pour piétons ont été faits sur 62 intersections.

Période de discussion

Interventions	Réponses
(Mauricio Garzon Beltran) Pourquoi n'y a-t-il pas d'affichage de 30 km/h autour du parc de Saint-Henri?	(Marie-Sophie Couture, Ville de Montréal) : Nous vérifierons si ce parc fait partie de la zone d'ordonnance. S'il ne l'est pas, nous pourrions demander à l'arrondissement de faire la modification.
(Derek Robertson) Les voitures arrivent très vite dans les zones scolaires et les zones de parcs même si la limite de vitesse diminue.	(Marie-Sophie Couture, Ville de Montréal) Nous regardons pour ajouter des afficheurs de vitesse clignotants qui permettent de calculer la vitesse moyenne des déplacements.

(Derek Robertson) Qui fait les études de faisabilité des liens cyclables?	(Marie-Sophie Couture, Ville de Montréal) Ce sont les employés de la Ville de Montréal. Il y a une préétude, puis les résultats vous sont présentés lors des rencontres pour avoir vos opinions.
---	--

Période de questions générales

Interventions	Réponses
(Vivianne Rochon) Il avait été question qu'il y ait un représentant de la STM au comité de bon voisinage. Est-ce toujours le cas?	(Martin Giroux) Nous travaillons de concert avec la STM à une fréquence quotidienne. Si vous avez des questions, nous pourrions les inviter à se joindre au comité pour y répondre.
(Mauricio Beltran Garzon) C'était pertinent la dernière rencontre sur l'environnement et ce soir sur la gestion du bruit. Inviter des spécialistes à chaque rencontre pourrait permettre de rendre les rencontres plus pertinentes. Ex. : présentation sur la qualité de l'air, sur les murs antibruit, etc.	(Sébastien Trottier, animateur) C'est une très bonne suggestion.
(Résident) Y a-t'il espoir que vous gardiez le parc au coin des rues Cazalais et Saint-Rémi? Sera-t-il de retour dans trois ou quatre ans?	(Vicky Lachapelle, MTQ) Oui, il sera réaménagé. Nous avons eu des consultations pour l'aménagement futur de ce terrain. Le futur aménagement est disponible sur notre site Web. Nous pourrions vous le montrer lors d'une prochaine rencontre du comité.
(Derek Robertson) Ce monsieur avait créé un blogue concernant ce parc.	(Résident) Je l'ai arrêté depuis le début des travaux. C'était plaisant d'avoir un parc, il était à proximité de chez moi.
(Derek Robertson) Une section de la piste cyclable entre les rues De Courcelle et Saint-Rémi mène au jardin collectif. Elle n'existe pas sur les cartes. Cette piste existe depuis 2003. Vous pourriez ajouter cette piste dans les cartes éventuellement.	(Marie-Sophie Couture, MTQ) Je le prends en note.

La rencontre se termine à 20 h 45.

Prochaine rencontre du comité : le 20 janvier 2015