

ANNEXE 4
DESCRIPTION DU PROJET DE
RÉFÉRENCE C-C

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C

Partie 1	Infrastructures du Projet C-C
Partie 2	Infrastructures réalisées par le ministre
Partie 3	Infrastructures ferroviaires
Partie 4	Infrastructures de services publics
Partie 5	Liste des Charges grevant le Site
Partie 6	Données de caractérisation et contamination divulguée
Partie 7	Sols entreposés dans la Cour Turcot
Partie 8	Données géotechniques
Partie 9	Activités immobilières

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1-1 - Points d'observation en sécurité à améliorer	7
Tableau 1-2 – Modifications apportées au Projet Turcot	13
Tableau 2-1 - Travaux en mode traditionnel réalisés par le Ministre	15
Tableau 2-2 - Description des travaux à compléter par le Fournisseur sur les Infrastructures nouvelles	18
Tableau 3-1 - Étapes des Travaux ferroviaires	24
Tableau 4-1 - Démarches générales effectuées auprès des Entreprises de services publics	27
Tableau 4-2 - Déplacement des services publics réalisés par le Ministre	29
Tableau 5-1 - Charges grevant le Site	35
Tableau 9-1 - Date de disponibilité des terrains	51

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C

Partie 1

INFRASTRUCTURES DU PROJET C-C

La proposition de concept à l'égard des ouvrages devant être conçus et construits et des Infrastructures à démanteler aux termes du Contrat du Projet C-C, le « **Projet de référence C-C** », est décrite à la présente annexe laquelle vise aussi à situer cette proposition de concept dans l'ensemble plus global que représente le Projet Turcot. La description de la proposition de concept inclut la description des Infrastructures du Projet C-C et la description de l'état des connaissances acquises.

La description des Infrastructures du Projet C-C est présentée dans la présente partie. Compte tenu que les Infrastructures du Projet Turcot sont constituées des Infrastructures du Projet C-C, des Infrastructures ferroviaires et des Infrastructures réalisées par le ministre, la description des Infrastructures du Projet C-C est faite ci-après en décrivant, dans un premier temps, les Infrastructures du Projet Turcot et en y déduisant par la suite, les Infrastructures réalisées par le ministre décrites à la *Partie 2 Infrastructures réalisées par le ministre*, de même que les Infrastructures ferroviaires, décrites à la *Partie 3 Infrastructures ferroviaires* de la présente annexe.

La description de l'état des connaissances acquises est présentée aux Parties 4 à 9 de la présente annexe et inclut les données relatives aux services publics, les données de caractérisation, les Charges grevant le Site, les informations sur les sols entreposés dans la Cour Turcot, les données géotechniques et l'état des activités immobilières.

Le Projet Turcot a fait l'objet de l'Avant-projet définitif du Projet Turcot en 2011-2012 réalisé par le Ministère, l'« **APD du Projet Turcot** ». Cet avant-projet définitif a permis, entre autres, d'établir le contenu détaillé du Projet Turcot ainsi que ses limites géographiques. Il contient notamment des critères de conception et un scénario de réalisation pour chacune des spécialités requises par le projet. À de nombreux égards et lorsqu'expressément spécifié, l'APD du Projet Turcot sert ainsi de référence aux Exigences techniques ainsi qu'à la description des infrastructures projetées.

Il est à noter que la nomenclature des différents Ouvrages est celle utilisée dans les dessins des Infrastructures du Projet Turcot disponibles dans la SDÉ (I-5009), fortement inspirée de celle de l'APD du Projet Turcot.

1.1 Infrastructures du Projet Turcot

Les Infrastructures du Projet Turcot comprennent toutes les infrastructures requises pour la reconstruction complète des échangeurs Montréal-Ouest, Angrignon, Turcot et De La Vérendrye desservant les autoroutes 15, 20 et 720 incluant les tronçons des autoroutes les reliant et les modifications sur le réseau local engendrées par cette reconfiguration. Le

Projet Turcot comprend l'ensemble des activités et des travaux requis pour concevoir, construire et mettre en service les différents éléments situés à l'intérieur du Site et décrit à l'APD du Projet Turcot, amendé par la présente annexe, le tout en conformité avec les Obligations techniques, et ce, pour l'ensemble des disciplines concernées, soit sans s'y limiter, la chaussée, le terrassement, les structures, les murs de soutènement, les murs antibruit, l'architecture, le drainage, les stations de pompage (incluant la structure, le bâtiment, la mécanique du bâtiment, la mécanique de procédé, l'électricité, les contrôles et l'automatisation), les réseaux d'égouts et d'aqueduc, l'éclairage (incluant la mise en lumière), les feux de circulation, les STI, la signalisation, l'aménagement paysager, le maintien de la mobilité, la protection des Infrastructures existantes, les Infrastructures ferroviaires et les Ouvrages ferroviaires, la géotechnique, l'environnement et la gestion des sols compressibles et des sols contaminés et le démantèlement des Infrastructures à démanteler incluant les Structures existantes à démanteler et les Infrastructures ferroviaires à démanteler.

À noter que dans le cadre du Projet Turcot, l'autoroute 720, entre l'échangeur Turcot et la limite est du Site, sera transformée en route nationale qui portera le numéro 136.

Le Projet Turcot est divisé en 5 secteurs géographiques à savoir, les secteurs Ouest, Centre, Est, Sud et CN. Ces secteurs ainsi que leurs principales infrastructures sont définis et décrits ci-dessous alors que l'illustration d'ensemble du Projet Turcot est fournie au dessin C2-01-01 D01 et que l'illustration du Projet Turcot par secteur est fournie aux dessins C2-01-01 D02 à D18, disponibles dans la SDÉ (I-5009).

Le découpage détaillé des Ouvrages en éléments physiques, constituant les Éléments payables, est présenté à la Partie 3 *Éléments payables* de l'Annexe 7 *Paiements* et comprend un tableau de description des travaux. Un cahier de dessins est disponible dans la SDÉ (I-5010).

Secteur Ouest

Le secteur Ouest est compris entre l'échangeur Saint-Pierre sur l'autoroute 20 à la hauteur de l'avenue Saint-Pierre et la limite ouest de l'échangeur Turcot, soit l'étagement avec le boulevard Pullman projeté. Il comprend la reconstruction de l'autoroute 20, l'ajout d'une voie réservée aux véhicules multioccupants (VMO) ainsi que le réaménagement complet des échangeurs Montréal-Ouest et Angrignon. Il comprend également la reconstruction dans une nouvelle configuration de la rue Notre-Dame, la construction du raccordement du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue à la rue Notre-Dame, la construction de nouvelles voies de service de l'autoroute 20, la construction de liens raccordant la voie de service Sud à la rue Notre-Dame, la reconstruction du boulevard Angrignon depuis le pont au-dessus du canal de Lachine jusqu'au corridor ferroviaire projeté ainsi que la construction de pistes cyclables depuis la piste existante du canal de Lachine, jusqu'à l'avenue Brock Sud via la rue Notre-Dame et le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue projeté.

De manière plus spécifique, les axes routiers A, A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, B, M1, M1a, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, VMO, VMOa,

VMOB, VMOc, VMOd, Y et Z sont compris dans ce secteur. Ces ouvrages sont illustrés aux dessins C2-01-01 D02 à D08 disponibles dans la SDÉ (I-5009).

Secteur Centre

Le secteur Centre est constitué des autoroutes 15, 20 et 720 ainsi que de toutes les connexions entre elles et au réseau local qui constituent ainsi, ensemble, l'échangeur Turcot. Les limites sur ces axes se définissent comme suit : la limite ouest est définie par l'étagement de l'autoroute 20 avec le boulevard Pullman projeté, la limite est se définit par l'étagement de l'autoroute 20 au-dessus de la rue De Courcelle/Glen, la limite nord est définie par le tunnel de l'autoroute 15 sous l'avenue Notre-Dame-de-Grâce et la limite sud est définie par l'extrémité nord du pont du canal de Lachine.

Ce secteur comprend la reconstruction complète des autoroutes 15, 20 et 720 et de toutes les bretelles, la construction d'un nouveau boulevard Pullman depuis la rue Notre-Dame près de l'intersection avec la branche ouest de la place Turcot jusqu'à l'intersection de la rue Saint-Jacques avec la rue Saint-Rémi, la reconstruction de la rue Saint-Jacques depuis la rue Girouard jusqu'à l'intersection avec les rues Saint-Antoine et De Courcelle, la reconstruction de la rue Notre-Dame sous l'autoroute 15, la fermeture et la reconstruction de la portion au sud des voies ferrées de l'avenue de Carillon, la reconstruction de la rue Saint-Rémi entre les voies ferrées et l'intersection Pullman/Saint-Rémi/Saint-Jacques, la construction d'un nouvel accès au CUSM depuis la rue Saint-Jacques, la reconstruction du lien routier reliant le chemin de la Côte-Saint-Paul et la rue Notre-Dame, entre le centre Gadbois et l'autoroute, incluant la relocalisation de l'accès au centre Gadbois depuis la rue Notre-Dame, la construction du prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul jusqu'au boulevard Monk, la fermeture de l'intersection et la construction d'un cul-de-sac de l'avenue Prud'homme, la construction d'une piste cyclable le long du boulevard Pullman et de la rue Saint-Jacques ainsi que la construction d'une VMO en site propre ou en voie contiguë sur les autoroutes 20 et 720.

De manière plus spécifique, les axes routiers A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, O, P et Q ainsi que le boulevard Pullman, les avenues Prud'homme et de Carillon, les rues Saint-Jacques, Saint-Rémi, De Courcelle/Glen et Notre-Dame, le chemin de la Côte-Saint-Paul et l'accès au centre Gadbois depuis la rue Notre-Dame sont compris dans ce secteur. Ces ouvrages sont illustrés aux dessins C2-01-01 D08 à D10 et D13 à D15 disponibles dans la SDÉ (I-5009).

Secteur Sud

Le secteur Sud est constitué de l'autoroute 15 depuis l'extrémité nord du pont du canal de Lachine jusqu'à la limite de juridiction du MTQ située environ à 300 m de la sortie vers l'avenue Atwater sur l'autoroute 15 Sud et inclut la reconfiguration de l'échangeur De La Vérendrye.

Ce secteur comprend la reconstruction de l'autoroute 15 et de l'échangeur De La Vérendrye selon une nouvelle configuration, la construction du prolongement du boulevard De La Vérendrye entre la rue de l'Église et la rue Saint-Patrick, le

déplacement de la rue Pitt, la construction d'un lien entre la rue Gladstone et l'avenue Dunn, la réfection de la rue De Roberval entre les rues Laurendeau et Angers et entre la rue Hadley et la rue de l'Église, la reconstruction des rues Hadley, Eadie et Angers sous l'autoroute 15, le rehaussement de la rue Saint-Rémi entre la rue de l'Église et le tunnel sous le canal de Lachine, la fermeture de la rue Cabot à l'est de la rue Angers et le réalignement de la rue Saint-Patrick depuis l'intersection avec la rue Cabot jusqu'à un point situé entre la rue de l'Église et le boulevard Monk.

De manière plus spécifique, les axes routiers E, F, V1, V2, V3 et V4, ainsi que le boulevard De La Vérendrye (V5), l'avenue Dunn et les rues Saint-Patrick, Hadley, Eadie, Angers, Saint-Rémi, Cabot, Gladstone, De Roberval et Pitt sont compris dans ce secteur. Ces ouvrages sont illustrés aux dessins C2-01-01 D15 à D18 disponibles dans la SDÉ (I-5009).

Secteur Est

Le secteur Est comprend la reconstruction complète de l'autoroute 720 entre l'étagement avec la rue De Courcelle/Glen et la limite est du projet, soit un point situé à environ 80 m à l'est de l'avenue Greene.

Le secteur Est comprend également la reconstruction de la sortie vers la rue Rose-de-Lima, la construction de la sortie de la VMO vers cette même rue, la reconstruction de l'avenue Greene sous l'autoroute 720, ainsi que les fermetures de la rue Selby et de l'entrée Greene vers l'autoroute 720 Est.

De manière plus spécifique, les axes routiers A, B, R, VMOr ainsi que l'avenue Greene sont compris dans ce secteur. Ces ouvrages sont illustrés aux dessins C2-01-01 D10 à D12 disponibles dans la SDÉ (I-5009).

Secteur CN

Le secteur CN comprend le déplacement du corridor ferroviaire jusqu'au pied de la falaise Saint-Jacques. Il débute près de la limite ouest de la Ville de Montréal-Ouest et se termine à l'est de l'échangeur Turcot approximativement au niveau de la rue De Courcelle.

Le Projet Turcot comprend pour ce secteur une nouvelle configuration des voies ferrées, soit un concept de voies 2-2-1 signifiant une configuration transversale de 2 voies ferrées principales, d'un chemin de service, de 2 voies ferrées d'entreposage, d'un chemin de service et de 1 voie ferrée secondaire, ainsi que le terrassement et drainage d'une surlargeur de réserve pour 2 voies ferrées et un chemin de service supplémentaires futurs. Le maintien du service de l'antenne Lachine sur la portion à l'ouest du chemin de fer du CP et le déplacement de la desserte est (Turcot Holding) font également partie du Projet Turcot. Il faut cependant préciser que la détermination de la géométrie finale en plan et en profil, de la localisation des aiguillages, de même que la limite des travaux et les points de raccordement des voies ferrées, seront réalisés par le CN. Enfin, l'aménagement d'un site pour les opérations du CN est également inclus au Projet Turcot. Celui-ci est situé légèrement à l'est du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue accessible à partir de la voie de service Nord. Finalement, le démantèlement des Infrastructures ferroviaires à

démanteler fait partie des Travaux de ce secteur incluant l'enlèvement des rails, dormants, et tout accessoire connexe de façon à ne laisser en place que le ballast et les fondations sous-jacentes.

Ces ouvrages sont illustrés aux dessins C2-01-01 D03 à D10 et D15 disponibles dans la SDÉ (I-5009).

1.2 Infrastructures du Projet C-C

Les Infrastructures du Projet C-C comprennent toutes les Infrastructures du Projet Turcot décrites au paragraphe 1.1 *Infrastructures du Projet Turcot* de la présente annexe à l'exception des éléments suivants :

- les Infrastructures réalisées par le ministre, y compris les Travaux en mode traditionnel, visant la construction complète ou partielle de certains ouvrages ou parties d'ouvrages, tel que détaillé à la Partie 2 *Infrastructures réalisées par le ministre* de la présente annexe;
- les Infrastructures ferroviaires incluant le maintien du service sur l'antenne Lachine, à l'ouest du chemin de fer du CP de même que les Infrastructures ferroviaires à l'est de l'avenue de Carillon, le tout tel que détaillé à la Partie 3 *Infrastructures ferroviaires* de la présente annexe.

Tous les Travaux temporaires requis pour la réalisation complète des Ouvrages et le respect des exigences de la présente annexe et de l'Annexe 5 *Exigences techniques* sont également compris dans le Projet C-C.

1.3 Contraintes principales du Projet C-C

Le Fournisseur doit notamment tenir compte des contraintes principales suivantes dans le cadre de ses Activités :

- le maintien du service en tout temps sur les quatre voies du CN, ainsi que les dessertes industrielles (Turcot Holding et Lachine). Des blocs de travail peuvent, par ailleurs, être attribués par le CN suivant les spécifications du sous-sous-alinéa 9.2.3.4.2 de l'Annexe 5;
- l'intégration du concept de voies 2-2-1 pour les nouvelles voies ferrées principales du CN et des voies d'entretien et de stockage pour le CN;
- la conservation de l'intégrité structurale des structures existantes en service en tout temps lors des Travaux;
- la protection des zones vertes protégées, dont l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, qui représente une barrière physique et un lieu protégé du point de vue environnemental à l'intérieur desquelles aucun des Ouvrages ne doit être construit; les limites des zones vertes protégées sont définies à l'intrant I-5153 disponible dans la SDÉ;
- la protection des zones dédiées au développement urbain dans la Cour Turcot et dans le secteur Cabot/Côte-Saint-Paul à l'intérieur desquelles aucun des Ouvrages

ne doit être construit; les limites dédiées au développement urbain sont définies à l'intrant I-5153;

- le respect ou l'amélioration des impacts sur le milieu, par rapport au Projet de référence C-C, résultant de la localisation des axes routiers en termes de climat sonore, de qualité de l'air, et d'intégration urbaine (aspect visuel, élévation globale, enclavement);
- la proximité du centre sportif Gadbois;
- l'atteinte ou l'amélioration sur le Réseau routier du niveau de service attendu selon le Projet de référence C-C et une conception selon les Obligations techniques;
- l'interruption minimale du service lors des Travaux et la conservation en tout temps de la circulation sur les axes routiers principaux et les axes ferroviaires;
- la proximité du CUSM en construction au nord du Site;
- l'accessibilité du CUSM vers l'autoroute 15 Nord par la bretelle P;
- la desserte de la Cour Turcot et particulièrement du nouveau Centre d'opérations Turcot du MTQ (CO Turcot);
- l'ajout d'une VMO bidirectionnelle de l'extrémité ouest du projet jusqu'à la rue Rose-de-Lima;
- la protection des résidences dans le secteur de la rue Cazalais;
- le démantèlement des Infrastructures à démanteler incluant les Structures existantes à démanteler;
- la protection des canaux de Lachine et de l'Aqueduc;
- les sols contaminés de la Cour Turcot et des terrains en général;
- le système de récupération et les puits de pompage d'hydrocarbures dans le secteur du Home Dépôt sous les structures existantes;
- la présence des sols compressibles dont la tourbe, la marne lacustre et l'argile sous l'échangeur Turcot et dans la Cour Turcot;
- la rétention des eaux de drainage exigée selon un critère de rejet strict de la Ville de Montréal;
- le niveau piézométrique des hautes eaux des collecteurs Saint-Pierre, Saint-Pierre Haut-Niveau et Saint-Paul;
- l'accès au Réseau routier selon la hiérarchisation du Réseau municipal et le maintien de sa fonctionnalité;
- le maintien en tout temps du système STI existant en service, la protection de la dorsale principale et le déplacement du nœud dans le nouveau bâtiment du Centre d'opérations Turcot;
- le niveau élevé de la nappe phréatique et la quantité d'eau présente dans le sous-sol;

- la présence de 2 ponts signatures soit : le pont du canal de Lachine et le pont Saint-Jacques au-dessus de l'autoroute 15;
- le respect des concepts architecturaux pour les structures et d'intégration urbaine dans les aménagements;
- la présence et l'état structural des collecteurs d'égout Saint-Pierre, Saint-Pierre Haut-Niveau et Saint-Paul;
- le respect de la charte du piéton de la Ville de Montréal.

Le Fournisseur doit également tenir compte des éléments suivants dans le cadre de ses Activités :

- aucun changement par rapport à l'APD du Projet Turcot du nombre de bretelles ou de mouvement d'échange, ni aucun changement sur le nombre de voies de chacun des mouvements; les largeurs des voies et des accotements doivent également être respectées afin d'assurer le maintien de toutes les fonctionnalités du Projet de référence C-C et de la capacité routière de chacun des axes routiers;
- aucun changement des critères de base et exigences techniques mentionnés à l'annexe A de l'APD du Projet Turcot et des études subséquentes sauf si amendé par le Contrat du Projet C-C. Le Fournisseur doit immédiatement aviser le Ministre si des enjeux touchant la sécurité des Usagers sont rencontrés au cours de l'avancement de la conception, et si le Fournisseur juge que les critères concernant la géométrie de l'élément en cause doivent être modifiés;
- les plans de l'APD du Projet Turcot et des études subséquentes précisent les différentes caractéristiques géométriques des profils en travers que le Fournisseur doit respecter;
- les profils en long de l'APD du Projet Turcot et des études subséquentes sont préliminaires et doivent être ajustés en fonction de la conception finale des structures, des contraintes de dégagement, des Travaux du ministre et des autres exigences de conception et de construction du Contrat du Projet C-C.

1.4 Modifications à intégrer au Projet C-C par rapport à l'APD du Projet Turcot

Des modifications à la géométrie de l'APD du Projet Turcot qui sont décrites aux alinéas 1.4.1 à 1.4.6 ci-dessous doivent être réalisées par le Fournisseur. Ces modifications doivent être réalisées en priorisant, dans l'ordre prévu ci-après, le respect des éléments suivants :

- 1) les plans et devis des Infrastructures réalisées par le ministre;
- 2) les Exigences techniques de l'Annexe 5 *Exigences techniques*;
- 3) les présentes demandes de modifications;
- 4) les exigences de conception du projet (disponibles à l'annexe A du rapport de l'APD du Projet Turcot (I-630)) et la partie mise à jour réalisée dans le cadre de l'étude géométrique du secteur Centre (I-665) et de l'étude géométrique du secteur Sud (I-713) disponibles dans la SDÉ;

5) les Normes applicables.

Les modifications demandées sont précisées aux alinéas suivants :

1.4.1 Audit de sécurité

Le rapport d’audit de sécurité intitulé : *Audit de sécurité routière – Projet Turcot Aut. 20/Aut. 15/Aut. 720 (route 136)*, daté du 15 février 2012 disponible dans la SDÉ (I-593) a soulevé plusieurs points sur l’APD du Projet Turcot qui demande des modifications afin d’assurer la sécurité des Usagers. Cet audit a été réalisé sur une version préliminaire de l’APD du Projet Turcot.

Le Fournisseur doit intégrer dans le cadre de la conception du Projet C-C, y compris dans le rapport de Conception d'ensemble du Projet C-C, les améliorations liées aux points qui sont indiqués dans le tableau ci-après selon leur numérotation initiale à ce rapport :

Tableau 1-1 - Points d’observation en sécurité à améliorer

N°	Observation/commentaire ^{Note 1}	Orientation d’amélioration devant être considérée par le Fournisseur
1	Biseau de sortie vers la voie réservée à 6+600 (A-20 Est) proche du point tangente-courbe.	Marquage du biseau de sortie et signalisation à revoir.
2	Au chaînage 7+660 de la voie A, le début du biseau de la deuxième sortie vers la voie réservée est situé sous une structure et dans une courbe.	Allonger le biseau de sortie vers l’ouest considérant que la structure A5-1 est construite et signalisation à revoir pour inclure un présignal.
4	À l’extrémité ouest du Projet C-C, le biseau de convergence de la voie réservée sur l’autoroute 20 est trop court.	Allonger la zone de convergence en aménageant une voie en biseau suffisamment longue afin de faciliter l’insertion des Usagers en provenance de la voie réservée sur l’autoroute. Revoir le marquage.
5	Flèches de sortie.	Revoir le marquage.
6	Biseau de sortie dans M6 trop court.	Revoir le marquage et la signalisation.
8	Dans le secteur du chaînage 20+600 de la rue Notre-Dame, une suite de carrefours très rapprochés les uns des autres sont prévus.	S’assurer que, sur la rue Notre-Dame, les feux de ce secteur soient synchronisés afin d’éviter toute confusion.
9	La configuration de la rue Notre-Dame en direction est entre les chaînages 20+500 et 20+700 est ambiguë.	Revoir la configuration des voies de la rue Notre-Dame dans ce secteur pour assurer une continuité des trajets le long du corridor.
11	Un seul passage pour piétons sur la rue Notre-Dame à l’intersection de la voie A7 est prévu.	Revoir l’emplacement des passages piétonniers sur la rue Notre-Dame en portant une attention particulière à la continuité des cheminements piétonniers et aux conflits piétons-véhicules en fonction : <ul style="list-style-type: none"> • du mode de fonctionnement des feux pour piétons (protégé ou partiellement protégé); • du type de signaux lumineux choisi (plein vert ou flèche verte); • des impacts sur le niveau de service de la circulation.

N°	Observation/commentaire <small>Note 1</small>	Orientation d'amélioration devant être considérée par le Fournisseur
12	À l'approche est de l'intersection Notre-Dame/voie A8, en direction ouest, la voie réservée n'est pas alignée en amont et en aval de l'intersection.	Permettre aux autobus d'utiliser la voie exclusive de virage à droite pour continuer tout droit à l'aide d'une signalisation appropriée.
13	À l'approche est de l'intersection Notre-Dame/voie A8, en direction est, on retrouve une discontinuité dans la voie réservée en raison de la perte de voie par la droite.	Revoir la configuration des voies dans ce secteur. La perte de voie doit s'effectuer par la gauche, assurant ainsi une continuité de la voie réservée et éliminant les conflits potentiels entre autobus et véhicules.
16	Le biseau de sortie de la bretelle M9 est court (environ 40 m). De plus, la bretelle comporte une succession de courbes inversées, et les conducteurs se voient ainsi obligés d'ajuster leur trajectoire à plusieurs reprises.	Revoir la géométrie de la bretelle M9 afin que la trajectoire des Usagers à l'entrée de la bretelle soit la plus naturelle possible.
17	Un passage pour piétons, contrôlé par un feu, se trouve au tout début de la bretelle M9.	S'assurer, dans le phasage des feux, que le feu dans la bretelle M9 passe au rouge en même temps que celui sur la rue Notre-Dame. Si cette solution ne peut être envisagée pour des raisons de capacité, gérer le feu de la bretelle M9 sur appel, en s'assurant toutefois qu'il ne soit jamais rouge pendant que celui sur la rue Notre-Dame est vert.
18	L'accès pour l'autoroute 20 Ouest (bretelle M2) sur la voie de service ouest est situé très près de l'intersection avec le boul. de Sainte-Anne-de-Bellevue (environ 50 m).	Prévoir une signalisation d'assignation de voie sur le boul. de Sainte-Anne-de-Bellevue à l'approche sud de l'intersection avec le chemin de desserte.
19	Dans l'îlot de virage à l'approche nord de l'intersection, la ligne d'arrêt est trop éloignée du passage pour piétons.	Déplacer la ligne d'arrêt afin que celle-ci soit à 1 m du passage pour piétons.
21	La perte de voie dans la bretelle A12 est située trop près de l'intersection des voies A2 et A8 et la zone de convergence est trop courte.	Allonger la zone de convergence dans la bretelle, sans toutefois dépasser le point d'accélération d'entrée sur l'autoroute.
23	Marquage de la voie réservée contiguë.	Prévoir une ligne double pleine, sauf les derniers 300 m en pointillée.
24	Au début de la voie réservée en site propre en direction ouest (ch. 29+700), la zone de convergence entre la voie réservée en provenance de Pullman et celle en provenance de l'A-20 Ouest est trop courte.	Allonger la zone de convergence en réduisant la largeur de la séparation physique entre l'A-20 Ouest et la voie réservée au centre. Revoir le marquage.
25	Selon les données de circulation, les bretelles G et J seront congestionnées ou près de l'être à l'heure de pointe du matin. Aussi, ces 2 sorties successives sur l'autoroute 20 Est causeront de nombreux ralentissements et changements de voie, diminuant ainsi la capacité de l'autoroute. De plus, en amont des sorties, les 3 voies de l'autoroute risquent d'être insuffisantes pour assurer la fluidité des 6 500 véhicules à l'heure de pointe du matin.	Utiliser la géométrie – Variante 3 – élaborée dans l'étude de géométrie réalisée dans le cadre du lot 2 intitulé : <i>Lot 2 – Étude de faisabilité concernant la révision de la géométrie pour l'A-20 Est, les bretelles G, J M ainsi que le boulevard Pullman</i> du consortium SNC-Lavalin/Cima+ datée de mai 2012 disponible dans la SDÉ (I-665).
26	Les 2 bretelles de sortie pour l'autoroute 15 (G et J) sont interverties, de sorte que la première bretelle est pour se diriger vers le nord alors que la seconde est pour se diriger vers le sud.	Voir le point 25 ci-dessus.

N°	Observation/commentaire <small>Note 1</small>	Orientation d'amélioration devant être considérée par le Fournisseur
29	Le biseau de convergence d'entrée de la bretelle K sur l'autoroute 20 Ouest est trop court. Par ailleurs, l'entrée de la bretelle K est mal définie et est très rapprochée de celle de la bretelle Y.	Vérifier la possibilité de prévoir l'entrée de la bretelle H en perte de voie et l'entrée de la bretelle K sur l'autoroute 20 Ouest en gain de voie, par des modifications au marquage seulement.
31	L'entrecroisement entre l'entrée Girouard et la sortie de la bretelle H est court.	Allonger le biseau de la sortie de la bretelle H.
34	La distance de 170 m entre 2 sorties successives (divergence entre la bretelle L-K et l'A-15 Nord, puis divergence entre les bretelles L et K) est insuffisante.	Prévoir, sur le portique de supersignalisation au-dessus du Canal de Lachine, des panneaux de destination distincts pour chacune des voies afin que les Usagers soient positionnés correctement dans les voies en amont des points de divergence.
35	La bretelle N est en pente ascendante et comprend un rayon serré de 89 m dans un tunnel. En raison de la visibilité restreinte, il sera difficile pour les Usagers de percevoir à temps la perte de voie à la sortie du tunnel. De plus, la largeur constante des voies dans la courbe pourrait occasionner l'empiètement des véhicules lourds dans la voie adjacente. Enfin, la ligne de délimitation de voies dans le tunnel est indiquée en pointillé sur la vue en plan.	<ul style="list-style-type: none"> a. Vérifier si la géométrie des voies permet aux véhicules lourds de circuler dans la courbe de la bretelle sans empiéter dans la voie adjacente et prévoir une surlargeur au besoin. b. Remplacer la ligne pointillée de délimitation des voies dans le tunnel par une ligne continue. c. Prolonger la ligne de délimitation des voies d'environ 35 m afin de permettre aux Usagers de voir la perte de voie.
40	La largeur constante des voies dans la dernière courbe de la bretelle Q pourrait occasionner l'empiètement des véhicules lourds dans la voie adjacente.	Vérifier si la géométrie des voies permet aux véhicules lourds de circuler dans la courbe de la bretelle sans empiéter dans la voie adjacente et prévoir une surlargeur au besoin. Prévoir l'utilisation en marquage d'une ligne pleine entre les 2 voies.
41	La longueur de la zone de divergence de la voie centrale dans le secteur de la bretelle R est trop courte.	Allonger la zone de divergence le plus possible afin de tendre vers une valeur souhaitable de 300 m. Minimiser la longueur des musoirs peints.
43	Selon les plans d'aménagement, les arbres et arbustes du côté intérieur de la courbe de la sortie de la bretelle R seront conservés.	S'assurer de limiter la hauteur des obstacles du côté intérieur de la courbe et de respecter les dégagements requis pour le respect des distances de visibilité.
46	L'intersection en T près du chaînage 210+200 de la rue Notre-Dame est située dans une courbe et au bas d'une pente.	Empêcher physiquement les mouvements de virage à gauche à l'intersection à partir de Pullman (approche nord) en prolongeant le terre-plein central vers l'ouest sur la rue Notre-Dame. Les virages à gauche à partir de la place Turcot devrait cependant être permis.
48	Pendant les périodes où la voie réservée n'est pas en fonction, l'assignation des voies de l'approche sud (flèches de sélection des voies) est incompatible avec le nombre de voies en aval de l'intersection.	Interrompre la voie réservée avant l'intersection à l'aide d'un biseau et modifier la flèche de sélection de voie pour permettre le mouvement tout droit dans la voie de droite.
51	La rue Notre-Dame sur l'approche nord comprend une courbe verticale saillante serrée qui limite la visibilité. La distance de visibilité disponible de la ligne d'arrêt est inférieure à la distance de visibilité d'arrêt requise pour une vitesse de base de 60 km/h.	Adoucir le profil de la rue Notre-Dame à l'approche est de l'intersection.
57	La visibilité des têtes de feux à l'approche sud de l'intersection Q-N/Pullman sera restreinte pour les Usagers de la bretelle Q en raison de la structure de la bretelle M, du tracé en courbe de la bretelle Q et du fait que celle-ci est encaissée.	Prévoir la mise en place du panneau de danger de signal avancé de feu de circulation.

N°	Observation/commentaire ^{Note 1}	Orientation d'amélioration devant être considérée par le Fournisseur
73	La ligne d'arrêt du mouvement « tout droit » de l'approche nord de l'intersection V1/De La Vérendrye est éloignée de celle-ci.	Rapprocher la ligne d'arrêt des voies « tout droit » sur De La Vérendrye de la bretelle V1 (ligne d'arrêt en escalier) pour améliorer la visibilité et donner plus d'espace de stockage aux voies « tout droit ».
74	Le rayon de coin à l'approche nord de l'intersection V1/De La Vérendrye pourrait confondre certains Usagers et occasionner des insertions à sens inverse dans la bretelle V1.	Réduire le rayon de coin.
75	Dans l'îlot de virage, plusieurs manœuvres de changement de voie sont à prévoir en raison du choix de la destination à effectuer avant l'intersection De La Vérendrye/De l'Église située à proximité.	Afin d'éviter les problèmes inhérents aux changements de voie dans l'îlot de virage : a. Prévoir une signalisation appropriée dans la bretelle V1 afin de positionner à l'avance les Usagers en fonction de leur destination; b. Mettre une ligne continue entre les voies dans l'îlot de virage à droite.
77	Sur le plan d'aménagement, le mur antibruit du côté droit est situé très près de la bretelle V1. Aussi, le côté intérieur de la voie dans l'îlot de virage est actuellement bordé d'arbustes. Ces éléments risquent de nuire à la visibilité.	S'assurer de limiter la hauteur des obstacles du côté intérieur de la courbe et de respecter les dégagements requis pour le respect des distances de visibilité.
78	Dans le plan d'aménagement, il y a de la végétation dans l'îlot de virage.	S'assurer de respecter les dégagements requis pour le respect des distances de visibilité.
79	La longueur d'entrecroisement entre la bretelle V1 et la rue de l'Église est faible.	Allonger la zone d'entrecroisement en réduisant la longueur de la ligne continue à l'extrémité de l'îlot de virage à droite de la bretelle V1.

Note 1 - Pour une description détaillée des observations et commentaires, se référer au document intitulé Audit de sécurité routière – Projet Turcot, Aut. 20, Aut. 15/Aut. 720 (Route 136) disponible dans la SDÉ (I-593).

Le Fournisseur doit cependant noter qu'une solution pour les points 24 à 26, 29, 31, 34, 35, 40, 46, 48, 51 et 57 a été proposée en guise de solution dans le cadre de la conception détaillée subséquente de la géométrie de référence de l'échangeur Turcot réalisée par le Ministre dans le cadre des lots préparatoires 2, 7 et 25. Le rapport *Étude géométrique du secteur centre*, disponible dans la SDÉ (I-665), présente les résultats de cette conception détaillée.

De même, pour les points n° 73 à 75 et 79 une solution a été proposée dans le cadre de la conception détaillée subséquente de la géométrie de référence du secteur sud, réalisée par le Ministre dans le cadre des lots préparatoires 18 et 19. Le rapport *Révision de la géométrie – Secteur Sud* disponible dans la SDÉ (I-713), présente les résultats de cette conception détaillée.

Quelles que soient les solutions retenues par le Fournisseur afin d'intégrer les améliorations liées aux points qui sont indiqués dans le tableau 1-1, le Projet C-C doit atteindre ou améliorer les bénéfices attendus en termes de sécurité selon le Projet de référence C-C.

1.4.2 Modifications aux structures au-dessus de la rue Notre-Dame

Les structures des voies M, J, E, F, K et L au-dessus de la rue Notre-Dame doivent être modifiées pour être prolongées jusqu'au côté sud du tunnel E5-F2-K1-L1-M6 (desserte CN) afin d'éliminer ce tunnel ferroviaire et de libérer les espaces sous les structures entre la rue Notre-Dame et la desserte Turcot-Holding. Le concept de cette modification est illustré au dessin C2-01-01 D95, disponible dans la SDÉ (I-5009).

1.4.3 Modifications au profil de la rue Notre-Dame

Le profil de la rue Notre-Dame dans le secteur Ouest doit être modifié pour être situé au minimum un mètre au-dessus de la ligne piézométrique du collecteur Saint-Pierre pour une pluie de récurrence 1:10 ans. Les informations sur la ligne piézométrique du collecteur Saint-Pierre sont disponibles dans la SDÉ (I-5002).

1.4.4 Modifications à l'aqueduc

Le réseau d'aqueduc et de la protection incendie doit être modifié selon les exigences présentées au paragraphe 5.7 *Aqueduc* de l'Annexe 5 *Exigences techniques*.

1.4.5 Modifications à l'égout

En l'absence de données précises, l'APD du Projet Turcot a prévu l'abandon sans remplacement de la conduite d'égout combinée localisée sous la rue Pullman, dans le secteur Ouest, depuis son extrémité sous le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, jusqu'à son raccordement au collecteur Saint-Pierre, sous Notre-Dame près d'Angrignon.

Après le dépôt du rapport de l'APD du Projet Turcot, la Ville de Montréal a demandé, à la suite des vérifications sur place, à ce que la desserte en égouts et en aqueduc des terrains des lots 3 320 481 et 3 324 757 soit maintenue. Le Fournisseur doit donc modifier le plan directeur pour maintenir la desserte en égouts et en aqueduc de ce lot. Le croquis disponible dans la SDÉ (I-5069) illustre la situation existante telle que mise à jour par la Ville de Montréal pour chacun de ces 2 lots. Les plans et devis du lot 22 qui comprennent certains travaux dans ce secteur sont également disponibles dans la SDÉ (I-6016).

De plus, la conduite existante en béton de 1 200 mm de diamètre, reliant le CO Turcot, du boulevard Pullman au collecteur Saint-Pierre doit être remplacée par une conduite d'égout sanitaire de diamètre suffisant. Cette modification est expliquée à la note technique incluse au rapport *Étude géométrique du secteur centre* disponible dans la SDÉ (I-665) et illustrée au

plan pour construction du lot 2 dans lequel est prévu le remplacement de cette conduite du boulevard Pullman jusqu’à la limite sud du terrain du CO Turcot.

1.4.6 Prévision pour travaux futurs

La conception de la géométrie, des structures et du drainage doit permettre la réalisation ultérieure des travaux suivants :

- l’ajout d’une 4^e voie entre l’entrée de la bretelle K et la sortie A9 sur l’A-20 direction ouest;
- le raccordement de la bretelle Y à la voie de service A3;
- le prolongement de la voie de service A2 jusqu’au boulevard Pullman, à l’intersection avec la rue Notre-Dame Ouest;
- le prolongement sur l’A-20 de la VMO vers l’ouest.

Le plan F3-01-01 D09 disponible dans la SDÉ (I-5080.A) illustre les concepts de ces travaux futurs.

1.4.7 Modifications au Projet Turcot depuis l’APD du Projet Turcot

Dans le cadre de la préparation des travaux préparatoires, les études supplémentaires et les modifications suivantes ont été apportées à l’APD du Projet Turcot.

Tableau 1-2 – Modifications au Projet Turcot

N°	Description	Titre du document	Intrant
1	Modification de la géométrie finale du secteur Centre incluant l’inversion des bretelles G et J au niveau de la sortie de l’A-20 et le déplacement de la bretelle C	Rapport final - Étude géométrique du secteur centre du projet Turcot (lots 2, 7, 25)	I-665
2	Modification au réseau des conduites d’aqueduc principales 750 et 600 mm de diamètre dans le secteur des rues Pullman, Saint-Rémi et Saint-Jacques	Lot 2 - Construction d'une portion du boulevard Pullman, des structures Pull-1 à Pull-6 - Étude complémentaire de l'aqueduc - 1 ^{er} juin 2012 - Version définitive	I-639 et I-6009
3	Modification au phasage ferroviaire du lot 7	Lot 7 - Note technique - Hypothèses générales pour l'élaboration d'un nouveau concept de phasage ferroviaire Lot 7 – Note technique – Étude du nouveau concept de phasage et de maintien global	I-6506
4	Étude des alternatives de déplacement du collecteur Saint-Paul	Note technique - Alternatives en regard au conflit entre le collecteur et la structure EF-4	I-688
5	Étude de la géométrie finale du secteur sud	Lot 18 et Lot 19 - Révision de la géométrie - Secteur Sud	I-713
6	Principes de drainage des structures AB-3-4-5 et AB-6-7	Lot 7 - Note technique - Étude de drainage de la phase préparatoire (Structures AB-3-4-5 et AB-6-7)	I-6506

N°	Description	Titre du document	Intrant
7	Étude de drainage des bassins versants du projet Turcot pour les conditions existantes	Gestion des eaux pluviales – Étude des conditions pré et post-construction du réaménagement de l'échangeur Turcot	I-730
8	Relocalisation du pylône central de la structure SJ-1 ainsi que la géométrie de la bretelle C	Note technique - Position du mât central du pont haubané	I-6519
9	Élimination de la structure SJ-2 en raison de contraintes techniques	Lot 13 – Rapport spécifique – Étude sur la protection du collecteur Saint-Pierre haut-niveau sous la structure SJ-2	I-699 et I-6009
10	Inspection et positionnement des collecteurs Saint-Pierre Haut-Niveau et Décarie	Lot 25A - Inspection et positionnement du collecteur Saint-Pierre haut-niveau - Rapport d'analyse - Inspection télévisée avec caméra conventionnelle de MH-A (avenue Girouard) à MH-C (Rue Saint-Rémi)	I-693
11	Inspection et positionnement du collecteur Saint-Pierre Haut-Niveau (par SPG-Hydro)	Relevés du collecteur Saint-Pierre Haut-Niveau	I-809
12	Réalisation de comptages de circulation et caractérisation de la circulation actuelle	Lot 25 - Réalisation de comptages de circulation et caractérisation de la circulation actuelle	I-703
13	Analyses d'intégration des entraves des travaux des partenaires, ajustement de scénario de maintien global & analyses complémentaires de circulation	Lot 25 – Résultats de la modélisation relatifs au maintien de la circulation dans le cadre de la reconstruction du pont Saint-Jacques Lot 25 – Rapport de démolition et de construction – Maintien de la circulation Lot 25 – Résultats des origines et destinations des bretelles Girouard et Côte-Saint-Luc Lot 25 – Proposition de solutions sur le réseau routier - Horizons 2013 et 2014	I-783
14	Modification de la structure de chaussée de l'autoroute au-dessus des tunnels AB-3-4-5 et AB-6-7	Lot 7 – Structure de chaussée au-dessus des tunnels AB-3, AB-4 et AB-5 (2 ^e partie) – Révision 1 - 7 juin 2013)	I-6505
15	Modification de la géométrie ferroviaire et du concept des voies passant de 2-4-2 à 2-2-1	Plans de la géométrie ferroviaire	I-5129 et intégré à la géométrie 4.1 (I-5009)
16	Modification de la géométrie de la bretelle R	Lot 21 – Note technique - Validation et proposition géométrique de la bretelle R	I-6515
17	Remise dans le cadre du lot 22 de la circulation dans l'axe de la rue Pullman d'origine sous la structure M7-2 construite dans le cadre du lot 1	Abaissement de la rue Pullman pour le maintien de la mobilité (Phasage temporaire jusqu'au début du Projet C-C)	Intégré au P&D du lot 22 (I-6016)

1.5 Déclaration

Les seules données concernant les Structures existantes à démanteler que le Ministre déclare exactes sont les données factuelles (relevé géoradar, fiche d'inventaire, suivi des fissures, suivi des flèches, rapport d'essai, plan TQC ou Émis pour construction en considérant leur actualisation ou qualification par des données subséquentes à leur émission) qui apparaissent au tiroir 7.1 dans la SDÉ, et les rapports d'inspection

disponibles sur le site Internet du MTQ dans la section Ponts et routes – Information aux citoyens/Structures, et ce, au moment précis de la cueillette de ces données factuelles. En outre, le Ministre ne garantit en rien la pertinence ou la suffisance de ces données, et n'est aucunement responsable à l'égard de toute interpolation, extrapolation ou interprétation relatives à ces données qui pourraient se trouver dans les documents contenant ces données.

Le Ministre décline toute autre responsabilité à l'égard de toute autre information concernant l'état des Structures existantes à démanteler.

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C**Partie 2****INFRASTRUCTURES RÉALISÉES PAR LE MINISTRE**2.1 Contexte et principes généraux

Tel que décrit à la présente partie, plusieurs infrastructures du Projet Turcot de même que des Travaux d'accompagnement des structures existantes sont réalisés par le Ministre sur le Site durant la Période de conception et de construction. Les informations détaillées relatives à ces travaux, incluant les plans et devis et l'échéancier précis de réalisation, sont fournies dans la Salle de documentation électronique au fur et à mesure de leur disponibilité suivant les modalités énoncées au paragraphe 29.5 du Contrat du Projet C-C. Le Fournisseur doit collaborer lors de la réalisation de ces travaux et doit coordonner la conception et la construction des Ouvrages avec les informations fournies.

Au terme de certains travaux, les Infrastructures nouvelles ainsi réalisées doivent être intégrées aux Ouvrages du Projet C-C. À la suite de l'avis transmis par le Ministre au terme de l'alinéa 13.2.5 du Contrat du Projet C-C, le Fournisseur a alors la responsabilité de réaliser les relevés complets de ces Infrastructures nouvelles, de valider la conception réalisée par le Ministre sur la portion à compléter et d'adapter sa propre conception de façon à assurer un raccordement et une intégration complète, tel que prévu au paragraphe 5.2 *Relevés sur les Infrastructures nouvelles* du Contrat du Projet C-C. À cet effet, la prise en charge des Infrastructures nouvelles se fait selon un échéancier convenu à l'avance, tel qu'indiqué à l'alinéa 13.2.5 du Contrat du Projet C-C, en regard des dates mentionnées au tableau 2-1. Les Infrastructures nouvelles ne doivent pas être démantelées, ni substantiellement modifiées; elles doivent être utilisées pour répondre aux besoins pour lesquelles elles ont été construites.

Le tableau suivant présente la numérotation, le titre et la date de début et de fin prévue des Travaux en mode traditionnel réalisés par le Ministre. L'illustration de la plupart de ces lots de travaux est également présentée aux dessins C2-01-01 D02 à D18 disponibles dans la SDÉ (I-5009) selon leur numéro de lot de conception :

Tableau 2-1 – Travaux en mode traditionnel réalisés par le Ministre

N° Lot conception	N° Lot construction	Titre du lot	Début prévu	Fin prévue
1	CO-04	Construction de la structure du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue (M7-2) au-dessus des futures voies ferrées	Juillet 2011	Juin 2012
2	CO-11	Construction d'une portion du boulevard Pullman entre le centre des voies de l'autoroute 20 et le CO Turcot	Juillet 2013	Décembre 2014

N° Lot conception	N° Lot construction	Titre du lot	Début prévu	Fin prévue
3	CO-07	Construction de l'accès du CUSM à partir de la rue Saint-Jacques	Février 2012	Novembre 2012
4	CO-06	Construction du rehaussement de la rue Saint-Rémi, entre le tunnel sous le canal de Lachine et la rue de l'Église	Juillet 2012	Novembre 2012
5	CO-06	Construction du prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul, entre le boulevard Monk et l'autoroute 15	Juillet 2012	Juin 2013
6	CO-05	Fermeture de l'avenue de Carillon	Septembre 2013	Septembre 2014
7	CO-17	Construction de la phase 1 des tunnels ferroviaires AB-3, AB-4 et AB-5	Février 2014	Décembre 2015
10	s. o.	Construction des services publics sur Notre-Dame, entre l'école James Lyng et le boulevard Monk, par la CSEM	Mai 2015	Août 2015
11	DE-03	Enlèvement du revêtement de l'amiante sur les structures de l'A-15 entre le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc (secteur De La Vérendrye)	Novembre 2010	Juillet 2011
13	CO-12	Construction de la phase 1 du boulevard Pullman entre la fin du lot 2 et la rue Saint-Rémi, reconstruction de la rue Saint-Jacques et reconstruction de la rue Saint-Rémi	Février 2014	Décembre 2016
16-1	CO-08/09	Aménagement d'une voie réservée sur les rues Saint-Patrick et Notre-Dame	Septembre 2011	Novembre 2011
16-2	CO-24	Construction d'une voie de contournement de l'intersection Notre-Dame/Angrignon pour les autobus	Août 2014	Juin 2015
16-3	CO-23	Parachèvement de l'aménagement d'une voie réservée sur Notre-Dame et Saint-Patrick, incluant l'aménagement d'un feu de circulation Angrignon/Saint-Patrick et la modification du phasage des feux sur la rue Saint-Patrick	Travaux réalisés par la STM et la Ville de Montréal selon leurs échéanciers propres	
17	CO-10	Construction des structures Angrignon et tournebride au-dessus de la future A-20 (A5-1 et A6-1)	Septembre 2012	Mars 2014
18	CO-18	Construction de la phase 1 de la structure de l'A-15 (EF-3(F)) au-dessus de la rue Angers	Février 2014	Décembre 2014
19	CO-13	Construction du prolongement du boul. De La Vérendrye, du réaménagement de la rue Pitt, du nouveau lien Dunn/Gladstone et d'une portion des bretelles V3 et V4, incluant la structure de l'A-15 au-dessus du boulevard (EF-4) et le mur le long de la rue Pitt (MS1-V3)	Novembre 2013	Juin 2016

N° Lot conception	N° Lot construction	Titre du lot	Début prévu	Fin prévue
21	CO-15	Construction du mur de soutènement MS1-R	Mars 2015	Octobre 2015
22	CO-16	Construction du mur de soutènement MS2-CN, modification de l'intersection du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue et remise temporaire de la circulation dans l'axe original de la rue Pullman	Mars 2015	Décembre 2015
25	CO-19	Construction du pont de la rue Saint-Jacques au-dessus de l'A-15 (SJ-1)	Mars 2014	Juillet 2017
27	CO-14	Construction d'une voie réservée au centre de l'A-20 et élargissement de certaines portions du côté sud, hors Site à l'ouest du Projet	Juillet 2013	Décembre 2014
28	CO-20	Construction de la structure de la bretelle H au-dessus des futures voies ferrées (H-2)	Octobre 2013	Juin 2015
33	à venir	Aménagements paysagers de la falaise Saint-Jacques	Après les travaux du Fournisseur dans ce secteur	
34	À venir	Aménagement paysager du secteur Cazalais	Après la construction du mur MS3-N par le Fournisseur	
35	À venir	Aménagement paysager du secteur Sud	Après les travaux du Fournisseur dans ce secteur	
37c	CO-12	Éclairage temporaire du chemin de déviation de Pullman dans la cour	Septembre 2014	Octobre 2014
37d	À venir	Aménagement de 2 terrains hors Site	Mai 2015	Juin 2015
38	À venir	Embranchement ferroviaire CadRail	Octobre 2014	Décembre 2015
39	DE-07	Construction d'un mur souterrain étanche sur le terrain De Courcelle/Saint-Jacques : - Volet 1 : Pompage de la phase flottante	Août 2014	Août 2015
	À venir	- Volet 2 : Mur étanche	Après la construction des murs MS4-N et MS1-A par le Fournisseur	
40	À venir	Aménagements paysagers du secteur du lot 13	Juillet 2016	Septembre 2017
41	À venir	Rehaussement des voies ferrées, du passage à niveau et de la rue De Courcelle	Mai 2015	Octobre 2015
42	À venir	Dérivation du collecteur Saint-Pierre Haut-Niveau	Novembre 2014	Juillet 2015
D2	DM-03	Travaux de démantèlement d'un bâtiment sis en arrière lot de la rue Richelieu à Westmount	Décembre 2013	Août 2014

N° Lot conception	N° Lot construction	Titre du lot	Début prévu	Fin prévue
D3	DM-04	Travaux de démantèlement des bâtiments sis au 1525, 1545 et 1565, Cabot et de transformation du bâtiment sis au 1546, Gladstone à Montréal	Mai 2014	Septembre 2014
D10	DM-06	Travaux de démantèlement des bâtiments de l'ancien CO Turcot, sis sur la rue De Roberval à l'ouest de la rue Angers à Montréal	Août 2014	Novembre 2014
D11	DM-08	Travaux de démantèlement de bâtiments sur l'avenue Dunn et la rue Gladstone à Montréal	Mai 2015	Août 2015
D13/D14	DM-09	Travaux de démantèlement de bâtiments sur les rues Selby et Saint-Patrick	Décembre 2014	Mars 2015

Pour les lots qui ne sont pas complétés, le Fournisseur doit respecter la zone des travaux attribuée à l'entrepreneur de chacun des lots du tableau précédent. Ces aires sont disponibles aux documents de soumission de chacun des lots et ont été combinées sur des croquis disponibles dans la SDÉ (I-5146)

Le tableau suivant présente par lot de conception, une description des Infrastructures nouvelles réalisées par le Ministre, des travaux à compléter par le Fournisseur sur ces Infrastructures nouvelles et la référence à l'Élément payable (Annexe 7 Paiements, Partie 3 *Éléments payables*) correspondant à ces travaux de parachèvement. Les travaux à compléter par le Fournisseur comprennent, entre autres, tous les travaux identifiés « Hors contrat » dans les plans et devis des Infrastructures réalisées par le ministre et disponibles dans la SDÉ sous les numéros d'intrant mentionnés au tableau suivant. La liste des travaux à compléter par le Fournisseur n'est pas exhaustive et le Fournisseur a la responsabilité de compléter tout travail requis afin de rendre les Infrastructures nouvelles parfaitement intégrées à l'ensemble, pleinement fonctionnelles et sécuritaires.

Tableau 2-2 – Description des travaux à compléter par le Fournisseur sur les Infrastructures nouvelles

N° Lot conc.	Intrant n°	Description des travaux	Travaux à compléter par le Fournisseur	N° Élément payable
1	I-6001	Construction d'un chemin de détour et de la structure du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue (M7-2) au-dessus des futures voies ferrées	Dalles de transition, membrane d'étanchéité, pavage, garde-corps, éclairage, signalisation et enduit de couleur sur la structure selon la conception architecturale	2.S06

N° Lot conc.	Intrant n°	Description des travaux	Travaux à compléter par le Fournisseur	N° Élément payable
2	I-6002	Construction d'une portion du boulevard Pullman de 210+360 à 210+820, des amorces des bretelles Y et VMO de 4 structures au-dessus de l'A-20 O et des voies ferrées (Pull-2, Pull-3, Pull-5 et Pull-6), de murs de soutènement et de l'approche nord du boulevard, incluant l'enlèvement des sols incompétents aux alentours des structures et la conception complète, à l'exception des structures Pull-1 et Pull-4 et du feu de circulation Notre-Dame/Pullman, de la portion au sud de 210+360 du boulevard Pullman et du raccordement Notre-Dame Ouest	Éclairage (sauf les massifs de fondations), membrane d'étanchéité, pavage et enduit de couleur sur les structures selon la conception architecturale et toute la portion au sud de 210+360, incluant la conception des volets non réalisés (feux de circulation et autres)	3.R22 3.S42 3.S43 3.S45 3.S46
3	I-6003	Construction de l'accès du CUSM à partir de la rue Saint-Jacques, de la structure de la bretelle O (O-2) et d'un mur de soutènement (MS1-CUSM)	Aucun	3.R19 3.S38 3.M13
4	I-6004	Construction du rehaussement de la rue Saint-Rémi, entre le tunnel sous le canal de Lachine et la rue de l'Église, incluant le démantèlement du viaduc Cabot, la réfection de la rue Cabot et la fermeture de la rue Brock	Aménagements sous le viaduc (éclairage et aménagements paysagers) à la suite de la construction du viaduc de l'A-15 au-dessus de la rue Saint-Rémi (EF-2)	4.R08
5	I-6004	Construction du prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul, entre les chaînages 250+000 et 250+380	Aménagements sous le viaduc (aménagements paysagers) à la suite de la construction du viaduc de l'A-15 (EF-0)	3.R21
6	I-6005	Fermeture de l'avenue de Carillon, incluant le démantèlement de la structure nord du CN et des murs de soutènement, l'abandon de la station de pompage et la reconstruction de la portion de l'avenue de Carillon au sud des voies ferrées	Aucun	3.R24
7	I-6006	Construction de la phase 1 des tunnels ferroviaires AB-3, AB-4 et AB-5, incluant l'enlèvement des sols incompétents aux alentours des structures et la conception complète des structures AB-3 à AB-7 ainsi que du soutènement temporaire de la structure existante B12-L22	Phases de parachèvement des structures AB-3, AB-4 et AB-5, et construction complète des structures AB-6 et AB-7 et du soutènement temporaire de la structure B12-L22	3.S04 3.S05 3.S06 3.S07 3.S08
10	I-6007	Construction des services publics sur Notre-Dame, entre l'école James Lyng et le boulevard Monk, par la CSEM	Aucun	3.R25

N° Lot conc.	Intrant n°	Description des travaux	Travaux à compléter par le Fournisseur	N° Élément payable
11	I-6008	Enlèvement du revêtement de l'amiante sur les structures de l'A-15 entre le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc	Aucun Les portions non réalisées dans ce contrat le seront en 2012-2013 par le Ministre	s. o.
13	I-6009	Construction de la phase 1 d'une portion du boul. Pullman entre la fin du lot 2 et la rue Saint-Rémi, reconstruction de la rue Saint-Jacques, entre l'entrée du CUSM et le boulevard Décarie et reconstruction de la rue Saint-Rémi entre les rues Cazalais et Saint-Jacques, incluant les murs de soutènement et la conception complète des portions non construites sur Pullman sous Décarie et sur Saint-Jacques entre Saint-Rémi et De Courcelle	Phase 2 des travaux de construction du boul. Pullman, soit la voie direction ouest sous l'A-15 et la portion de la rue Saint-Jacques entre les rues Saint-Rémi et De Courcelle, incluant le mur MS3-O	3.R22
16-1	I-6010	Aménagement d'une voie réservée sur les rues Saint-Patrick et Notre-Dame	Aucun	s. o.
16-2	I-6011	Construction d'une voie de contournement temporaire de l'intersection Notre-Dame/Angrignon pour les autobus	Démantèlement de la voie temporaire et décontamination des sols selon le plan de réhabilitation du secteur	2.R21
16-3	I-6012	Parachèvement de l'aménagement d'une voie réservée sur Notre-Dame et Saint-Patrick, l'aménagement d'un feu de circulation à l'intersection Angrignon/Saint-Patrick et la modification du phasage des feux sur Saint-Patrick	Aucun	s. o.
17	I-6011	Construction de la structure Angrignon au-dessus de la future A-20 (A5-1), et de la structure du tournebride au-dessus de la future A-20 (A6-1), incluant l'enlèvement des sols incompétents aux alentours des structures	Dalles de transition, membrane d'étanchéité, pavage, signalisation éclairage et enduit de couleur sur les structures selon la conception architecturale	2.S01 2.S04
18	I-6013	Construction de la phase 1 de la structure de l'A-15 (EF-3(F)) au-dessus de la rue Angers, conception de la structure EF-3(E) et reconstruction de la rue Angers, entre De Roberval et Cabot	Dalles de transition, membrane d'étanchéité, pavage, éclairage, enduit de couleur sur la structure selon la conception architecturale, construction complète de la structure EF-3 (E), conception et construction complète de la structure EF-3 (V1), parachèvement des travaux de chaussée de la rue Angers, conception et construction de l'éclairage de rue	4.S08
19	I-6014	Construction du prolongement du boulevard De La Vérendrye, du réaménagement de la rue Pitt, du nouveau lien Dunn/Gladstone et d'une portion des bretelles V3 et V4, incluant les structures de l'A-15 au-dessus du boulevard (EF-4) et le mur le long de la rue Pitt (MS1-V3)	Éclairage (sauf partie civile souterraine), marquage et signalisation des bretelles, dalles de transition, membrane d'étanchéité, pavage sur la structure et conception et construction du mur d'aile coin sud-est de la structure	4.R05 4.S05 4.S09 4.M06
21	I-6015	Construction du mur de soutènement MS1-R	Éclairage et signalisation installés sur le mur ainsi que le mur antibruit	5.M08 5.A04
22	I-6016	Construction du mur de soutènement MS2-CN et remise temporaire de la circulation dans l'axe original	Aucun	6.M02

N° Lot conc.	Intrant n°	Description des travaux	Travaux à compléter par le Fournisseur	N° Élément payable
		de la rue Pullman sous la structure M7-2 (Lot 1)		
24	I-6018	Aménagements paysagers de la falaise Saint-Jacques	Aucun Travaux réalisés par le Ministre vers la fin ou après les travaux du Fournisseur	s. o.
25	I-6019	Construction du pont de la rue Saint-Jacques au-dessus de l'A-15 (SJ-1), incluant les approches et le démantèlement des structures existantes	Aucun	3.S39 3.D14 3.D15
27	I-6020	Construction d'une voie réservée au centre de l'A-20 et élargissement de certaines portions du côté sud, incluant l'allongement d'un ponceau, le drainage, l'éclairage, la signalisation et les aménagements paysagers	Aucun	s. o.
28	I-6021	Construction de la structure de la bretelle H au-dessus des futures voies ferrées (H-2)	Dalles de transition, membrane d'étanchéité, pavage et éclairage sur la structure	3.S30
33	À venir	Aménagement paysager de la falaise Saint-Jacques	Aucun	s. o.
34	À venir	Aménagement paysager du secteur Cazalais	Aucun	s. o.
35	À venir	Aménagement paysager du secteur Sud	Aucun	s. o.
37c	I-6009	Éclairage temporaire sur le chemin de détour de la rue Pullman dans la Cour Turcot	Mise hors service et démantèlement	Inclus à 3.R01
37d	I-6028	Aménagement de 2 terrains hors Site	Aucun	s. o.
38	I-6034	Embranchement ferroviaire CadRail	Aucun	s. o.
39	À venir	Construction d'un mur souterrain étanche sur le terrain De Courcelle/Saint-Jacques	Aucun	s. o.
40	À venir	Aménagements paysagers du secteur du lot 13	Aucun	s. o.
41	I-6035	Rehaussement des voies ferrées, du passage à niveau et de la rue De Courcelle	Aucun	s. o.
42	I-6036	Dérivation du collecteur Saint-Pierre Haut-Niveau	Aucun	s. o.
D2	I-6025	Travaux de démantèlement d'un bâtiment sis en arrière lot de la rue Richelieu à Westmount	Gestion des sols contaminés	s. o.
D3	I-6028	Travaux de démantèlement des bâtiments sis au 1525, 1545 et 1565, Cabot et de transformation du bâtiment sis au 1546, Gladstone à Montréal	Gestion des sols contaminés et démolition des fondations résiduelles conflictuelles	Inclus à 4.R02
D10	I-6030	Travaux de démantèlement des bâtiments de l'ancien CO Turcot, sis sur la rue De Roberval à	Gestion des sols contaminés et démolition des fondations résiduelles	Inclus à 4.R01

N° Lot conc.	Intrant n°	Description des travaux	Travaux à compléter par le Fournisseur	N° Élément payable
		l'ouest de la rue Angers à Montréal	conflictuelles	
D11	I-6032	Travaux de démantèlement de bâtiments sur l'avenue Dunn et la rue Gladstone à Montréal	Gestion des sols contaminés et démolition des fondations résiduelles conflictuelles	Inclus à 4.R02
D13/ D14	I-6033	Travaux de démantèlement de bâtiments sur les rues Selby et Saint-Patrick	Gestion des sols contaminés et démolition des fondations résiduelles conflictuelles	Inclus à 5.M03

De plus, tous les travaux indiqués « Hors contrat » sur les plans des Infrastructures nouvelles doivent être réalisés par le Fournisseur. Les travaux indiqués « par d'autres » sur ces mêmes plans sont ou seront réalisés par le Ministre.

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C**Partie 3****INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES**3.1 Les Infrastructures ferroviaires, réalisées par le CN ou le CP, incluent :

- 1) la construction plus au nord des voies principales n° 1 et n° 2, des voies de services n° 3 et n° 4 et d'une 5^e voie à l'exclusion du terrassement, des sous-fondations, du drainage, de la gestion des sols incompétents et des chemins de service;
- 2) le nouveau tracé projeté de l'embranchement de Turcot Holding sur une longueur d'environ 620 m, incluant son prolongement d'environ 160 m rendu nécessaire pour permettre un dégagement suffisant sous les nouvelles bretelles K et L de l'échangeur Turcot, à l'exclusion du terrassement, des sous-fondations, du drainage et de la gestion des sols incompétents;
- 3) le passage à niveau de la rue Notre-Dame avec l'embranchement de Turcot Holding, déplacé vers l'est et abaissé, à l'exclusion du terrassement, des sous-fondations, du drainage, de la gestion des sols incompétents et de l'abaissement de la rue Notre-Dame;
- 4) la correction du lien entre la voie du CP et l'antenne Lachine, à l'ouest du CP;
- 5) l'installation des aiguillages d'embranchement et des voies de liaison;
- 6) le démantèlement de l'ensemble des équipements ferroviaires dans les emprises existantes, y compris les rails, les aiguillages, les quincailleries et les dormants et incluant également les équipements ferroviaires des différents ouvrages temporaires requis pour les différentes phases de Travaux ferroviaires;
- 7) le démantèlement de l'aiguillage situé à l'ouest du boulevard Angrignon;
- 8) l'abandon (mise hors service) d'une portion de l'antenne Lachine depuis son aiguillage sur la voie principale du CN près du boulevard Angrignon (près de la Cour Turcot) jusqu'à l'étagement ferroviaire avec la voie du CP près de la rue Victoria;
- 9) le déplacement, les essais et la mise en service des installations d'alimentation électrique, des signaux fixes et des appareillages de la commande centralisée de la circulation ferroviaire, incluant le démantèlement des équipements de l'emprise abandonnée;
- 10) le déplacement des câbles de fibres optiques enfouis et des autres infrastructures de communication ferroviaire et les équipements d'Entreprises de services publics n'appartenant pas au CN ou CP, mais présents dans l'emprise ferroviaire;

- 11) la construction d'un nouveau bâtiment de service servant de point d'échange des équipes du CN à l'exclusion du terrassement, de l'accès par la voie de service nord, du stationnement et de la desserte en services publics et municipaux. Le bâtiment sera accessible par la voie de service nord à proximité du chaînage 11+200;
- 12) la construction des déviations temporaires requises, à l'exclusion du terrassement, des sous-fondations, du drainage et de la gestion des sols incompétents.

Les plans de l'*Étude géométrique du secteur centre du projet Turcot* et de l'*Étude de proposition préliminaire de phasage ferroviaire du CN* disponibles dans la SDÉ (I-665 et I-5027) montrent le tracé en plan des voies ferrées existantes et proposées reçu du CN en novembre 2012 ainsi que le profil en long proposé de la voie ferrée n° 2 du CN pour les points 1 à 8 ci-dessus. Un plan de référence préliminaire du phasage visant la construction des voies ferroviaires est également disponible dans ces études.

Ces tracés en plans et en profils sont préliminaires et doivent être finalisés et approuvés par le CN. Si des modifications avaient pour effet d'engendrer des coûts additionnels pour le Fournisseur, elles seront traitées suivant les modalités de l'article 29 *Modification admissibles et Évènements donnant lieu à une indemnité* du Contrat du Projet C-C.

Le Fournisseur est avisé qu'aucun accès ne lui sera donné pour la construction dans l'emprise actuellement utilisée par le CN tant que le CN n'aura pas terminé les travaux relatifs aux Infrastructures ferroviaires et mis en service les nouvelles voies ferrées, sauf si des blocs de travail sont attribués conformément aux exigences du sous-alinéa 9.2.3.4 de l'Annexe 5 *Exigences techniques*.

3.2 Échéancier et étapes des Travaux ferroviaires

L'*Étude de proposition préliminaire de phasage ferroviaire du CN* disponible dans la SDÉ (I-5027) présente le phasage prévu pour les Travaux ferroviaires, dont les étapes charnières sont résumées au tableau 3-1.

Le Fournisseur doit réaliser les Travaux relatifs aux Ouvrages ferroviaires en conformité avec le phasage du CN et notamment tenir compte des déviations temporaires requises, de la période annuelle d'arrêt de travail des équipes du CN, du 15 novembre au 15 avril, de même que des inspections et acceptations du CN tel que décrites à la Partie 9 *Exigences liées aux tiers* de l'Annexe 5 *Exigences techniques* du Contrat du Projet C-C.

Tableau 3-1 – Étapes des Travaux ferroviaires

Phase ¹ – Travaux ferroviaires	Date de début approximative	Préavis ^{3,4}	Durée estimée des Travaux ferroviaires ^{2, 3, 5}
Phase 0 • Rehaussement des voies ferrées existantes et construction des voies	Avril 2015	10 mois	3 mois

Phase ¹ – Travaux ferroviaires	Date de début approximative	Préavis ^{3,4}	Durée estimée des Travaux ferroviaires ^{2, 3, 5}
futures au croisement de la rue De Courcelle			
Phase 0 • Mise hors service de l'embranchement industriel Lachine	Avril 2015	6 mois	1 mois
Phase 1 : • Construction et mise en service de la déviation temporaire de la voie 29 secteur Centre et Ouest dans la structure AB-3 • Enlèvement de la voie 29 existante	Date indiquée au tableau 1-2 de la Partie 1 de l'Annexe 2	12 mois	6 mois
Phase 2 • Construction et mise en service de la déviation temporaire de la voie 29 dans la structure AB-4	Date indiquée au tableau 1-2 de la Partie 1 de l'Annexe 2	12 mois	2 mois
Phase 3 • Construction et mise en service de la déviation temporaire de la voie 29 dans la structure AB-3	Date indiquée au tableau 1-2 de la Partie 1 de l'Annexe 2	12 mois	2 mois
Phase 4 • Construction des 4 voies ferrées, signalisation et communication • Tests de signalisation • Déviation temporaire des 4 voies ferrées dans la structure AB-4 et AB-5 et mise en service	Date indiquée au tableau 1-2 de la Partie 1 de l'Annexe 2	18 mois	36 mois
Phase 5 • Déplacement permanent et final des voies dans la structure AB-3 et AB-4 et mise en service définitive	Date indiquée au tableau 1-2 de la Partie 1 de l'Annexe 2	12 mois	6 mois

Notes :

1. Les phases indiquées font références aux phases élaborées à l'*Étude de proposition préliminaire de phasage ferroviaire du CN* disponible dans la SDÉ (I-5027). Cependant, lors de la phase 4, des modifications pour transférer la voie la plus au nord dans le tunnel AB-5, entre la bretelle F et la rue Saint-Rémi, sont présentement à l'étude par le CN.
2. Le Fournisseur doit noter que la réalisation des travaux de construction de voies ferrées par les équipes du CN est limitée à la saison estivale, soit la période comprise entre le 15 avril et le 15 novembre de chaque année. Certains autres travaux peuvent cependant se réaliser durant toute l'année.
3. Les durées mentionnées au présent tableau excluent la période annuelle d'arrêt de travail des équipes du CN, précisé au point 2 ci-haut, à l'exception de la phase 4 dont la durée indiquée est en continu. Ainsi, dans la mesure où le préavis de 18 mois se termine entre le 15 novembre et le 15 avril, les travaux de la phase 4 ne commenceront pas avant le 15 avril.
4. Les préavis de parachèvement et de disponibilité des Ouvrages ferroviaires doivent être donnés par le Fournisseur au CN, par l'entremise du Ministre, avant le début prévu des Travaux ferroviaires.

5. Malgré le respect des préavis donnés, le Fournisseur doit prévoir le parachèvement complet de l'ensemble des Ouvrages ferroviaires d'une phase donnée avant que le CN mobilise ses équipes pour la construction complète de ladite phase.

Toute modification par le Fournisseur ayant un impact sur les Travaux ferroviaires ou leur phasage pourrait engendrer une reprise de conception par le CN; les délais estimés des Travaux ferroviaires doivent donc être ajoutés aux durées du présent tableau 3-1.

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C

**Partie 4
INFRASTRUCTURES DE SERVICES PUBLICS**

4.1 Généralités

Depuis 2007, le Ministère a tenu diverses rencontres d’information et de travail auprès des principales Entreprises de services publics dont les infrastructures sont présentes dans les limites du Projet Turcot.

De ces rencontres a découlé la transmission en 2009 d’avis de déplacements d’Infrastructures de services publics. Ces avis ont permis d’officialiser les démarches en cours et de permettre aux Entreprises de services publics d’initier l’ouverture administrative de différents dossiers, soit par secteur ou pour le projet d’ensemble.

Le tableau suivant donne un aperçu de ces premières démarches générales effectuées auprès des principales Entreprises de services publics.

**Tableau 4-1 – Démarches générales effectuées
auprès des Entreprises de services publics**

Entreprises	Date transmission	Documents transmis	Objet	Commentaires	Entente-cadre applicable
Bell Canada	Février 2009	Préliminaires de l’ordre (Communiqué n° 1)	Secteur Turcot	L’envoi de ces (6) « Préliminaires de l’ordre » fait suite aux rencontres d’information tenues en janvier et novembre 2008	Entente-cadre n° 00-351
			Secteur De La Vérendrye		
			Secteur Montréal-Ouest		
			Secteur Ville-Marie		
			Chemin de la Côte-Saint-Paul Rue Hadley		
Hydro-Québec Distribution	Février 2009	Préliminaire de l’ordre (Communiqué n° 1)	Pour l’ensemble du Projet Turcot	L’envoi de ce « Préliminaire de l’ordre » fait suite aux rencontres d’information tenues en mars et novembre 2008	Entente-cadre n° 20-105
CSEM Commission des services électriques de Montréal	Février 2009	Préliminaires de l’ordre (Communiqué n° 1)	Secteur Turcot	L’envoi de ces (5) « Préliminaires de l’ordre » fait suite aux rencontres d’information tenues en mars et novembre 2008	En cours de négociation
			Secteur De La Vérendrye		
			Secteur Montréal-Ouest		
			Secteur Ville-Marie Rue Eadie		

Entreprises	Date transmission	Documents transmis	Objet	Commentaires	Entente-cadre applicable
Gaz Métro	Février 2009	Préliminaire de l'ordre (Communiqué n° 1)	Pour l'ensemble du Projet Turcot	L'envoi de ce « Préliminaire de l'ordre » fait suite aux rencontres d'information tenues en mars et novembre 2008	Entente-cadre n° 00-365
Vidéotron	Février 2009	Préliminaire de l'ordre (Communiqué n° 1)	Pour l'ensemble du Projet Turcot	L'envoi de ce « Préliminaire de l'ordre » fait suite aux rencontres d'information tenues en janvier et novembre 2008	Application de l'entente des câblodistributeurs n° 2199
			Rue Hadley (dans conduit de Bell Canada)		
MTS Allstream	Février 2009	Préliminaire de l'ordre (Communiqué n° 1)	Pour l'ensemble du Projet Turcot	L'envoi de ce « Préliminaire de l'ordre » fait suite aux rencontres d'information tenues en janvier et novembre 2008	Application de l'entente des câblodistributeurs n° 2199

Le Fournisseur doit se référer à l'article 23 *Services publics* et aux autres dispositions pertinentes du Contrat du Projet C-C pour le détail des engagements du Ministre quant à l'application des Conventions relatives aux services publics.

4.2 Travaux en mode traditionnel

Le Ministre poursuit actuellement dans le cadre du Projet Turcot, particulièrement dans le cadre des Travaux en mode traditionnel, des rencontres sur une base mensuelle avec les Entreprises de services publics. De ces rencontres découlent différentes activités pour l'enlèvement, le déplacement, la protection ou la construction relatives aux Infrastructures de services publics. Les comptes rendus de ces rencontres sont disponibles dans la SDÉ (I-5084).

La localisation de ces Travaux en mode traditionnel aux fins des Infrastructures réalisées par le ministre est présentée aux dessins C2-01-01 D02 à D18 (I-5009) disponible également dans la SDÉ.

Tous les autres travaux de déplacement d'Infrastructures de services publics sont sous l'entière responsabilité du Fournisseur et les Frais relatifs aux services publics sont remboursés au Fournisseur par le Ministre selon les modalités prévues à la Partie III *Liens et suivi* et à la Partie IV *Paiements* du Contrat du Projet C-C.

Le Fournisseur doit se référer à l'article 23 *Services publics* et aux autres dispositions pertinentes du Contrat du Projet C-C pour le détail de ses responsabilités et obligations à cet égard.

Le tableau suivant présente par lot de conception une description des travaux réalisés par le Ministre en ce qui a trait aux services publics.

Tableau 4-2 - Déplacement des services publics réalisés par le Ministre

N° Lot concept.	Intrant n°	Titre du lot	Services publics réalisés dans le cadre des Travaux en mode traditionnel	État d'avancement des travaux ¹	Documentation Intrant n°
1	I-6001	Construction de la structure du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue (M7-2) au-dessus des futures voies ferrées	Construction du déplacement temporaire de poteaux et conduits permanents sous la structure M7-2	Déplacement du réseau aérien terminé, installation des conduits sous la structure fin prévue juillet 2014	I-7501
2	I-6002	Construction d'une portion du boulevard Pullman entre le centre des voies de l'autoroute 20 et le CO Turcot	Conception et construction d'un réseau de la CSEM du chaînage 210+390 à 210+800	Travaux civils uniquement. Voir dates au tableau 2-1	I-7502
3	I-6003	Construction de l'accès du CUSM à partir de la rue Saint-Jacques	Construction d'un réseau de la CSEM sur la rue Saint-Jacques et l'accès du CUSM et déplacement de ses locataires	Terminés	I-7503
4	I-6004	Construction du rehaussement de la rue Saint-Rémi, entre le tunnel sous le canal de Lachine et la rue de l'Église	Construction d'un réseau de la CSEM et d'une conduite de Gaz Métro sur les rues Cabot et Saint-Rémi entre les rues de l'Église et Cabot. Réfection du réseau de la CSEM sur Saint-Rémi entre Cabot et le tunnel Saint-Rémi	Terminés	I-7504
5	I-6004	Construction du prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul, entre le boulevard Monk et l'autoroute 15	Construction d'un réseau de la CSEM et réacheminement des circuits d'Hydro-Québec vers ce nouveau lien	Terminés	I-7504
6	I-6005	Fermeture de l'avenue de Carillon	Construction d'un réseau de la CSEM sur l'avenue de Carillon au sud des voies ferrées existantes	Terminés	I-7505
7	I-6006	Construction de la phase 1 des tunnels ferroviaires AB-3, AB-4 et AB-5	Aucun	s. o.	I-7506

N° Lot concept.	Intrant n°	Titre du lot	Services publics réalisés dans le cadre des Travaux en mode traditionnel	État d'avancement des travaux ¹	Documentation Intrant n°
10	I-6007	Construction des services publics sur la rue Notre-Dame, entre l'école James Lyng et le boulevard Monk, par la CSEM	Construction de l'abaissement du réseau de la CSEM sur la rue Notre-Dame, côté nord, entre l'école James Lyng et le boulevard Monk, incluant une portion temporaire aérienne au-dessus de l'embranchement ferroviaire existant et déplacement des locataires de la CSEM sur ce nouveau réseau temporaire. Ce réseau temporaire aérien devra être déplacé dans le cadre des Travaux du Fournisseur en souterrain après la construction du nouveau passage à niveau à la suite du déplacement de la voie ferrée et à l'abaissement de la rue Notre-Dame	Pour la portion temporaire voir dates au tableau 2-1. Pour le déplacement final et permanent sous les voies ferrées, à coordonner avec le Fournisseur.	I-7507
11	I-6008	Enlèvement du revêtement de l'amiante sur les structures de l'A-15 entre le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc (secteur De La Vérendrye)	Aucun	s. o.	I-7508
13	I-6009	Construction de la phase 1 du boulevard Pullman entre la fin du lot 2 et la rue Saint-Rémi, reconstruction de la rue Saint-Jacques et reconstruction de la rue Saint-Rémi	Construction d'un réseau de la CSEM et d'une conduite de Gaz Métro sur les rues Saint-Jacques, Pullman et Saint-Rémi, dans les limites des travaux, ainsi qu'un réseau de la CSEM sur les rues Cazalais, Desnoyers, Girouard et Upper Lachine Déplacement temporaire d'un réseau aérien	Septembre 2016	I-7509
16-1	I-6010	Aménagement d'une voie réservée sur les rues Saint-Patrick et Notre-Dame	Aucun	s. o.	I-7510
16-2	I-6011	Construction d'une voie de contournement de l'intersection Notre-Dame/Angrignon pour les autobus	Déplacement d'un massif d'Hydro-Québec	s. o.	I-7511
16-3	I-6012	Parachèvement de l'aménagement d'une voie réservée sur les rues Notre-Dame et Saint-Patrick, incluant la réfection de surface et l'aménagement d'un feu de circulation Angrignon/Saint-Patrick	Aucun	s. o.	I-7512
17	I-6011	Construction des structures Angrignon et tournebride au-dessus de la future A-20 (A5-1 et A6-1)	Aucun	s. o.	I-7511
18	I-6013	Construction de la phase 1 de la structure de l'A-15 (EF-3(F)) au-dessus de la rue Angers	Déplacement des réseaux souterrains existants du côté ouest de la rue Angers, entre les rues Cabot et De Roberval	Juin 2015	I-7513

N° Lot concept.	Intrant n°	Titre du lot	Services publics réalisés dans le cadre des Travaux en mode traditionnel	État d'avancement des travaux ¹	Documentation Intrant n°
19	I-6014	Construction du prolongement du boul. De La Vérendrye, du réaménagement de la rue Pitt, du nouveau lien Dunn/Gladstone et des bretelles V3 et V4, incluant la structure de l'A-15 au-dessus du boulevard (EF-4) et le mur le long de la rue Pitt (MS1-V3)	Construction de l'enfouissement des réseaux aériens par la CSEM sur les rues Pitt, Dunn et Gladstone Construction d'un réseau de la CSEM sur le prolongement du boulevard De La Vérendrye Construction d'une conduite de Gaz Métro sur le boulevard De La Vérendrye et la rue Pitt Déplacement temporaire d'un réseau aérien	Mars 2016 Terminés	I-7514
21	I-6015	Mur de soutènement MS1-R	Aucun	s. o.	I-7515
22	I-6016	Mur de soutènement MS2-CN	Reconfiguration de la desserte de 2 commerces sur le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue d'un raccordement aérien par l'arrière lot vers un raccordement souterrain en avant-lot en vue de l'abandon des services sur poteau le long de la rue Pullman Déplacement de réseaux aériens sur la rue Pullman	Fin des travaux prévue août 2014 Fin des travaux prévue juin 2014	I-7516
24	I-6018	Aménagements paysagers de la falaise Saint-Jacques	Aucun	s. o.	I-7518
25	I-6019	Construction du pont de la rue Saint-Jacques au-dessus de l'A-15 (SJ-1)	Interruption puis reconstruction d'un réseau de la CSEM sur la rue Saint-Jacques, entre les rue Prud'homme et Addington, incluant 2 massifs de conduits sur le pont Saint-Jacques Bouclage et abandon de conduites de gaz	Terminés	I-7519
27	I-6020	Construction d'une voie réservée au centre de l'A-20 et élargissement de certaines portions du côté sud, hors Site à l'ouest du Projet	Abandon d'un massif d'Hydro-Québec et déplacement d'une conduite de gaz	Travaux HQ terminés, travaux gaz prévus en mai et juin 2014	I-7520
28	I-6021	Construction de la structure de la bretelle H au-dessus des futures voies ferrées (H-2)	Aucun	s. o.	I-7521
Hors lot	s. o.	Travaux de Bell réalisés hors lot	Déplacement hors Site d'un équipement existant hors sol (QCCE) de Bell sur la rue Hadley, sous l'A-15	Fin des travaux prévue août 2014	I-7513
Hors lot	s. o.	Travaux de Bell réalisés hors lot	Déplacement hors Site d'un équipement existant hors sol (QCCE) de Bell sur le chemin de la Côte-Saint-Paul sous l'A-15	Fin des travaux prévue décembre 2014	I-7504

Note : ce tableau présente sommairement les travaux réalisés par le Ministre relativement aux services publics dans le cadre des Travaux en mode traditionnel. La CSEM agit à titre de coordonnateur et d'intégrateur pour l'ensemble des Entreprises de services publics qui sont locataires de ses équipements. Ainsi, la construction ou le déplacement d'un seul massif de la CSEM peut nécessiter l'ouverture et la coordination de plusieurs dossiers utilisateurs.

Note 1 : Avancement des travaux réalisés par les Entreprises de services publics au 19 février 2014.

À moins d'avis contraire écrit du Ministre, le Fournisseur prend en charge et est responsable de toutes les activités relatives au déplacement des Infrastructures de services publics autres que ceux spécifiquement mentionnés au tableau ci-dessus incluant, mais sans s'y limiter, les avis, les suivis et la coordination des travaux. Le Fournisseur a également la responsabilité de compléter tout travail requis afin de rendre les travaux de déplacement des Infrastructures de services publics réalisés par le Ministre parfaitement intégrés à l'ensemble et pleinement fonctionnels.

La localisation de l'ensemble des Infrastructures de services publics est indiquée aux différents feuillets du plan F2-01-01-SPU de l'APD du Projet Turcot disponible dans la SDÉ (I-630).

4.3 Conventions relatives aux services publics

Les Conventions relatives aux services publics suivantes sont présentement en application au Ministère :

- l'entente-cadre n° 20-105 intervenue entre le Gouvernement du Québec et **Hydro-Québec Distribution** le 24 mars 2003. Document original signé par le sous-ministre le 14 mars 2003 (I-5085);
- l'entente-cadre n° 200928 intervenue entre le Gouvernement du Québec et **Hydro-Québec Distribution** le 14 avril 2013 (I-5085.A);
- l'entente-cadre n° 00-351 signée le 5 août 2010 concernant l'installation, l'entretien, l'exploitation et le déplacement d'équipements de télécommunications de **Bell Canada** (I-5086);
- l'entente-cadre n° 00-365 entre le Gouvernement du Québec et Société en commandite **Gaz Métro** signée le 30 novembre 2010 concernant l'installation, l'entretien, l'exploitation et le déplacement d'équipements gaziers de Gaz Métro (I-5087). Le Fournisseur doit également prendre en considération les spécificités mentionnées au document *Exemple de spécificité – Gaz Métro*, disponible dans la SDÉ (I-5031);
- l'entente-cadre n° 20-139 intervenue entre le Gouvernement du Québec et Hydro-Québec **TransÉnergie** le 30 mars 2007. Elle définit les relations et les pratiques d'affaires entre le Ministère et la Division Hydro-Québec TransÉnergie, à propos d'activités touchant les croisements actuels ou futurs des emprises routières avec les lignes de transport d'énergie électrique ainsi que la gestion administrative et immobilière en découlant (I-5100);

- l'entente-cadre n° 20-120 intervenue entre le Gouvernement du Québec et **Telus Communication inc.** le 4 août 2005. Elle traite des relations entre le Ministère et TELUS Communications Inc. pour l'occupation des emprises routières dont la responsabilité relève du Ministère, que ce soit pour les demandes d'installation, d'exploitation et d'entretien de réseaux de l'entreprise, que pour les demandes de déplacement formulées par le Ministère pour des projets ou des travaux routiers (I-5101);
- l'entente-cadre n° 00352 intervenue entre le Gouvernement du Québec et **Bell Aliant et Télébec** le 5 août 2010. Elle concerne l'installation, l'entretien, l'exploitation et le déplacement d'équipements de télécommunications de Bell Aliant et Télébec (I-5055);
- l'entente-cadre signée le 29 septembre 1997 concernant l'installation, l'entretien, l'exploitation et le déplacement d'équipements de télécommunications sans fils de **Bell Mobilité** (I-5102);
- l'entente n° 2199 intervenue entre le Gouvernement du Québec et l'Association des câblodistributeurs du Québec inc. le 16 juin 1989 (I-5103).

Le Ministère réfère à cette entente pour les Travaux relatifs aux infrastructures de services publics pour lesquels il n'a pas conclu d'entente-cadre. Les Entreprises de services publics sont notamment : Vidéotron, MTO Telecom, Rogers, MTS Allstream inc., Fibrenoire et SRDP (Société de réseaux dédiés privés de télécommunication).

- l'entente-cadre n° 85-305 à intervenir entre le Ministère et la CSEM (Commission des services électriques de Montréal) (I-5099).

Bien que l'entente-cadre ne soit pas conclue, le Ministre applique actuellement les principes établis au projet d'entente.

La CSEM planifie, construit, entretient et administre les conduits souterrains assurant la distribution de l'énergie électrique et les liaisons par télécommunications. Elle peut également agir à titre de coordonnateur pour le déplacement des équipements de ses locataires.

Le Fournisseur doit utiliser les services de la CSEM pour ses besoins de conception et de construction des infrastructures souterraines des services publics, d'éclairage, de feux de circulation sur le réseau municipal.

Plus précisément, pour les réseaux municipaux, le Fournisseur est responsable d'établir la conception de la portion des travaux civils souterrains de l'éclairage et des feux de circulation et de fournir ses besoins en terme de bases (caractéristiques, type et localisation), puits d'accès (caractéristiques et localisation), conduits (nombre et circuits) et autres équipements à la CSEM qui est responsable de la préparation finale du plan des infrastructures souterraines qui comprend, outre les équipements du Fournisseur pour l'éclairage et les feux de circulation, tous les

équipements et installations requises par la CSEM pour le déplacement, l'utilisation, l'opération ou la prévision des locataires de ses installations.

Pour la construction, les travaux peuvent être réalisés par la CSEM ou par le Fournisseur, s'il utilise un sous-traitant préapprouvé par la CSEM.

Le Fournisseur doit respecter les normes de la CSEM mentionnées au document *Devis administratif et technique général, régissant la construction du réseau de conduits souterrains et les réfections de surfaces, Édition 2010* disponible dans la SDÉ (I-5051).

Une copie de chacune des conventions mentionnées ci-dessus est disponible dans la SDÉ.

Le Fournisseur doit se référer au paragraphe 23.4 *Conventions relatives aux services publics* du Contrat du Projet C-C pour ses obligations relatives à ces conventions.

4.4 Déclaration

Le Ministre déclare et garantit que les Infrastructures de services publics indiquées aux plans mentionnés au paragraphe 4.2 de la présente annexe sont situées à l'intérieur de l'emprise routière ou ferroviaire de l'axe dans lequel les plans les indiquent, à une précision de 2,5 mètres de part et d'autre de la position illustrée. Cette déclaration constitue une Donnée divulguée garantie pour laquelle le paragraphe 32.4 du Contrat du Projet C-C s'applique et couvre également les Infrastructures de services publics qui ne sont pas indiquées aux plans mentionnés au paragraphe 4.2 de la présente annexe. Le Ministre ne fait aucune autre déclaration et ne donne aucune autre garantie quelle qu'elle soit relativement à l'emplacement réel des Infrastructures de services publics ni quant à l'exactitude et l'exhaustivité des plans précédemment mentionnés.

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C**Partie 5****LISTE DES CHARGES GREVANT LE SITE**5.1 État de la situation

Dans le cadre des activités immobilières, les terrains ayant fait l'objet d'acquisition demeurent assujettis à certaines Charges. Les principales Charges affectant le Site sont décrites brièvement au tableau suivant et illustrées aux dessins K1-01-01 D11 à D23 disponibles dans la SDÉ (I-5007).

Tableau 5-1 - Charges grevant le Site

Secteur	Dessin K1-01-01	Localisation N° lot	Nature du droit de propriété	N° Acte/ Date dépôt	Extrait de l'acte
Montréal- Ouest	D12	Sous l'A-20 dans l'axe de l'avenue Ouellette 1 706 308	Servitude en faveur de Gaz Métropolitain	10 687 508 2003-09-03	Servitude en faveur de Gaz Métropolitain (dont l'assiette est imprécise).
	D13	Rue Pullman Lot 3 324 746	Servitude en faveur d'Hydro-Québec et de Bell Canada	5 227 583 2001-01-24	Servitude en faveur de Bell Canada pour la construction, le maintien, l'inspection, le fonctionnement perpétuel, les lignes de téléphone et les télécommunications. Servitude également en faveur d'Hydro-Québec pour la transmission et la distribution de l'électricité des lignes de téléphones.
		Rue Pullman Lot 3 324 757	Servitude en faveur d'Hydro-Québec et de Bell Canada	4 451 790 1991-11-26	Servitude en faveur de Bell Canada pour la construction, le maintien, l'inspection, le fonctionnement perpétuel, les lignes de téléphone et les télécommunications. Servitude également en faveur d'Hydro-Québec pour la transmission et la distribution de l'électricité des lignes de téléphones.
	D13 D14	Rue Notre- Dame Ouest et rue Angrignon 3 324 377 (4 741 712) 3 320 494	Propriété en tréfonds (3 326 357) PC- 18325	3 079 338 1980-06-05	Les terrains en tréfonds ont été acquis par la Ville de Montréal et cette dernière est devenue propriétaire, par suite de construction d'une conduite d'eau de 2,74 m de diamètre reliant l'usine Charles J. Des Baillets au réservoir Châteaufort.

Secteur	Dessin K1-01-01	Localisation N° lot	Nature du droit de propriété	N° Acte/ Date dépôt	Extrait de l'acte
De La Vérendrye	D22	Rue Saint-Patrick et rue Cabot 4 803 116	Servitude d'utilité publique	4 928 950 1997-05-02	Parcelles de terrains mentionnées comme fonds servant, en faveur de la rue Saint-Patrick comme fonds dominant, une servitude réelle et perpétuelle pour la pose, le maintien, l'entretien et l'exploitation de toutes les installations utiles aux fins de télécommunication et de distribution d'énergie électrique (comprenant les appareils et les accessoires). Conditions à respecter pour le fonds servant.
		Rue Eadie 1 573 170	Servitude en faveur de HQ	738 061 1948-06-01	Monsieur Hervé Thuot, cède, établit et crée en faveur d'Hydro-Québec, comme fonds servant, une servitude réelle, libre et exempte de tous ennuis et charges.
		Rue Cabot et Eadie 2 357 113	Propriété en tréfonds (1 571 834)	2 776 294 1977-04-29	La Ville de Montréal est devenue propriétaire, par suite de construction, d'une conduite d'eau de 8 pieds de diamètre reliant l'usine Charles J. Des Bailleurs au poste de contrôle de l'avenue Atwater.
	D23	Rue Pitt 2 357 097	Servitude en faveur de Gaz Métropolitain	10 687 508 2003-09-03	Servitude en faveur de Gaz Métropolitain (dont l'assiette est imprécise).
		Rue Pitt 1 573 135	Servitude en faveur de HQ et Bell Canada	2 479 695 1973-12-05	Servitude en faveur de Bell Canada pour la construction, le maintien, l'inspection, le fonctionnement perpétuel, les lignes de téléphone et les télécommunications. Servitude également en faveur d'Hydro-Québec pour la transmission et la distribution de l'électricité des lignes de téléphones.
		Rue Pitt Lot 4 839 781	Servitude de passage en faveur du lot 1 573 533	2 799 366 1977-07-13	Une servitude de passage le long du lot 5 139 906 et du lot 5 139 905 d'une largeur de 6,10 m et une autre le long du lot 4 839 784 d'une largeur de 4,57 m, à partir de la Rue Pitt (lot 1 574 309) en faveur du lot 1 573 533.
Ville-Marie	D20	Sortie Atwater 4 673 863	Propriété en tréfond et Servitude de passage	4 230 624 1989-09-28	La servitude grève l'emplacement (fonds servant) situé au-dessus de l'emplacement du tréfonds (fonds dominant) entre la surface supérieure et la surface du sol. Cette servitude se limite à une charge maximale répartie de 250 KPA sur la surface supérieure du tréfonds. La venderesse crée une servitude de droit de passage à pied ou en véhicules de tout genre.
		Sous l'A-20 dans l'axe à l'est de la rue Iréné PC-24322	Propriété en tréfonds pour le métro	3 155 150 1981-03-17	La servitude de limitation de poids de toute construction à une charge maximale uniformément répartie de 15 000 livres par pied carré sur cet emplacement.
	D19	Sous l'A-20 dans l'axe de la rue Lacasse 4 142 705	Propriété en tréfonds pour le métro	3 155 150 1981-03-17	Emplacement en tréfonds situé au nord-ouest de la rue Richelieu dans le prolongement de la rue Lacasse et d'une servitude de limitation de poids de toute construction à une charge maximum uniformément répartie de 15 000 livres par pied carré sur cet emplacement.

Secteur	Dessin K1-01-01	Localisation N° lot	Nature du droit de propriété	N° Acte/ Date dépôt	Extrait de l'acte
Turcot		Rue Saint-Rémi et rue Cazalais 4 140 441	Servitude pour maintien, entretien et remplacement d'une borne- fontaine	4 994 220 1998-03-13	Servitude réelle et perpétuelle pour le maintien, l'entretien, la réparation et le remplacement d'une borne-fontaine utile aux fins d'utilités publiques (appareils et accessoires compris).

Autres Charges

Une permission de voirie a été accordée à la Société immobilière du Québec afin de lui assurer, tant que le nouveau boulevard Pullman ne sera pas construit, l'accès au CO Turcot tant par l'avenue de Carillon à l'est que par le boulevard Angrignon à l'ouest.

Les permissions de voirie suivantes, disponibles dans la SDÉ, ont également été accordées :

- CSEM – Permission de voirie n° 6.02.03-A-05-0021 (août 2005) (I-5105);
- CSEM – Permission de voirie pour les équipements installés dans l'emprise de la rue Notre-Dame – à venir;
- Worldwide Fiber inc. – Permission de voirie n° 5240-99-19 (juillet 1999) (I-5106).

Le Fournisseur est avisé que tous les services publics présents sur le Site peuvent être assortis d'un droit de passage ou d'une quelconque charge permettant aux entreprises exploitantes d'accéder à leurs installations par suite de préavis raisonnable, à l'exception de Travaux d'urgence pouvant mettre en péril la sécurité du public ou l'intégrité des infrastructures.

Tous les nouveaux équipements des services publics à être installés sur le Site seront automatiquement assortis d'une Charge permettant aux Entreprises de services publics exploitantes d'accéder à leurs installations par suite d'un préavis raisonnable, à l'exception de travaux d'urgence pouvant mettre en péril la sécurité du public ou l'intégrité des infrastructures.

5.2 Déclaration

Le Ministre déclare et garantit qu'à la Date du début du contrat, les seules Charges grevant les Infrastructures existantes, les Infrastructures du Projet Turcot et le Site sont celles identifiées au paragraphe 5.1 de la présente annexe.

ANNEXE 4**DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C****Partie 6****DONNÉES DE CARACTÉRISATION ET CONTAMINATION DIVULGUÉE****6.1 Études de caractérisation**

La plupart des terrains situés dans les emprises actuelles et projetées ont été caractérisés et les rapports de caractérisation Phases I et II réalisés depuis 2008 sont disponibles dans la SDÉ.

Plus spécifiquement, dans le cadre du Projet Turcot, les terrains du Site ont pour la plupart été caractérisés en vue d'établir la nature et la qualité environnementale des remblais et des sols naturels sous-jacents ainsi que des eaux souterraines. Plusieurs des terrains concernés appartiennent au Ministère tandis que d'autres sont en voie d'acquisition par le Ministère ou encore sont et demeureront la propriété de la Ville de Montréal ou autres propriétaires. Près de 93 % de la superficie du Site a fait l'objet d'études de caractérisation Phases I et/ou II.

Les études de caractérisation Phase I avaient pour but d'identifier les secteurs susceptibles de présenter des enjeux environnementaux alors que les études de caractérisation Phase II avaient pour but de vérifier la qualité environnementale des sols et des matières résiduelles en place sur les divers terrains caractérisés. Plusieurs des études avaient également pour objectif de vérifier la qualité environnementale de l'eau souterraine.

Quelques propriétés ont fait l'objet d'études de caractérisation Phase I seulement, notamment lorsque le terrain concerné ne permettait pas de réaliser une étude Phase II. Également, quelques terrains ont fait l'objet d'études de caractérisation Phase II seulement, et ce, lorsque plusieurs études Phase I avaient déjà été réalisées sur des terrains adjacents.

Les terrains caractérisés sont identifiés aux dessins C2-01-01 D21 à D28 disponibles dans la SDÉ (I-5028) et sont listés au tableau disponible dans la SDÉ (I-5029).

Les études de caractérisation ainsi que les sondages disponibles sont tous colligés dans une base de données géoréférencées, la base de données du Projet Turcot, disponible dans la SDÉ (I-5059). À partir de cette base de données, il est possible d'identifier le rapport source pour un terrain donné, tel qu'identifié aux dessins C2-01-01 D42 à D49 (I-5013).

6.1.1 Principes de caractérisation

Les principes de caractérisation des différents secteurs du Projet Turcot ont été établis dans le document intitulé : *Principes de réhabilitation des terrains et de gestion des matériaux* (MTQ, 2010) disponible dans la SDÉ (I-524).

6.1.1.1 Secteurs d'activités de soutien au chantier

Ces secteurs ont fait l'objet de travaux de caractérisation par plusieurs consultants spécialisés durant les années 1990 à 2012. Tous les rapports de caractérisation sont disponibles dans la SDÉ. La caractérisation de ces secteurs visait à documenter leur état environnemental. Les principales unités stratigraphiques ont été échantillonnées, puis analysées afin d'obtenir une image plus précise de la situation environnementale des remblais, des sols et des eaux souterraines. Ces secteurs ont été caractérisés selon un maillage variable.

6.1.1.2 Secteur des infrastructures routières ou ferroviaires

Ces secteurs ont fait l'objet de travaux de caractérisation par plusieurs consultants spécialisés durant les années 1990 à 2012. Tous les rapports de caractérisation sont disponibles dans la SDÉ.

Dans les secteurs où des excavations sont prévues (selon l'APD du Projet Turcot) pour les Infrastructures du Projet Turcot, la caractérisation effectuée a visé à documenter la qualité des déblais afin de guider leur gestion sur le Site ou hors Site en fonction de la nature des matériaux excavés, du type de Contaminant et du niveau de Contamination retrouvés. Ces secteurs ont, de façon générale, été caractérisés selon un maillage de 625 m². Les principales unités stratigraphiques ont été échantillonnées, puis analysées afin d'obtenir une image plus précise de la situation environnementale des sols et des eaux souterraines.

Dans les secteurs où des remblais sont prévus, la caractérisation effectuée a visé à documenter la qualité des matériaux en place pour l'établissement des valeurs de référence des sols récepteurs de remblai en vertu du RSCTSC. De façon générale, les sols de ces secteurs ont été caractérisés selon un maillage maximal de 2 500 m². De plus, les principales unités stratigraphiques ont été échantillonnées, puis analysées afin d'obtenir une image plus précise de la situation environnementale des sols et des eaux souterraines.

6.1.2 Attestations des études de caractérisation

Les études de caractérisation menées sur les terrains à l'intérieur des limites du Site ont été effectuées par plusieurs firmes spécialisées en environnement, lesquelles ont été mandatées par le Ministère. Les études ont été attestées par des experts reconnus par le MDDEFP pour fournir des attestations, tel qu'exigé à la section IV.2.1 de la LQE, portant sur la protection et la réhabilitation des terrains (article 31.65).

6.1.3 Critères réglementaires applicables

6.1.3.1 Sols

Le Fournisseur doit respecter, pour l'ensemble du Site, les valeurs limites pour établir la contamination des terrains qui sont celles de l'annexe II du RPRT (Critères C de la Politique du MDDEFP).

6.1.3.2 Matières résiduelles

Le Fournisseur doit respecter la classification des matières résiduelles selon leur nature en fonction des documents suivants :

- le Règlement sur les matières dangereuses (c.Q-2, r.32) de la LQE;
- le Guide de valorisation des matières résiduelles inorganiques non dangereuses de source industrielle comme matériau de construction (MDDEP, 2002 ou version subséquente, le cas échéant);
- les Lignes directrices relatives à la gestion de béton, de brique et d'asphalte issus des travaux de construction et de démolition et des résidus du secteur de la pierre de taille (MDDEP, 2009 ou version subséquente, le cas échéant).

6.1.3.3 Eau

La qualité des eaux souterraines à l'endroit des terrains caractérisés est comparée aux critères de rejet à l'égout de la CMM puisque le principal récepteur des eaux souterraines du Site est le réseau d'égout de la Ville de Montréal. Le Fournisseur doit respecter les normes maximales qui sont celles établies pour un procédé de traitement physicochimique tel que celui de la station d'épuration des eaux de Montréal qui reçoit les déversements des égouts. Si aucune norme n'est établie au Règlement 2008-47 et 2013-57 sur l'Assainissement des eaux de la CMM, le Fournisseur doit comparer les eaux de rejet avec les critères de rejet des eaux de surface et d'infiltration à l'égout (critère d'eau souterraine

concernant la résurgence dans les eaux de surface ou infiltration dans les égouts ou *RESIE*) de la Politique du MDDEFP.

6.2 Avis de contamination, de décontamination et de restriction d'utilisation

Pour certains terrains contaminés au-delà de la réglementation, sur lesquels se sont déroulées des activités désignées au RPRT, et sur lesquels il est prévu une réhabilitation aux critères génériques, des avis de contamination ont été inscrits par le Ministère ou seront inscrits par le Ministère ou le Fournisseur au registre foncier, et des copies ont été et seront transmises au MDDEFP conformément à l'article 31.58 de la LQE.

Pour certains terrains contaminés au-delà de la réglementation et sur lesquels il est prévu une réhabilitation par mesures de gestion de risques, des avis de contamination ont été inscrits par le Ministère ou seront inscrits par le Ministère ou le Fournisseur au registre foncier, et des copies ont été et seront transmises au MDDEFP conformément à l'article 31.58 de la LQE.

Le Ministère ou le Fournisseur déposera les avis de restriction d'utilisation sur les terrains concernés par une réhabilitation par mesures de gestion de risques, et ce, avant la réalisation des travaux de réhabilitation tel que requis par la LQE. Si le Fournisseur prévoit des changements quant au mode de réhabilitation des terrains, il devra en aviser le Ministre pour que les avis déposés puissent être modifiés au besoin.

Le Ministère déposera les avis de décontamination pour les terrains décontaminés aux critères génériques. Pour ce faire, le Fournisseur fournira au Ministère les rapports de conformité des travaux de réhabilitation pour que les avis de décontamination puissent être émis.

Le partage de responsabilité entre le Ministre et le Fournisseur quant au dépôt des avis de contamination est prévu à l'alinéa 4.6.7 de la Partie 4 *Exigences en Environnement* de l'Annexe 5 *Exigences techniques* du Contrat du Projet C-C.

6.3 Données de caractérisation

Les données de caractérisation ont été intégrées aux plans de réhabilitation de chacun des 3 secteurs Turcot et ouest, De La Vérendrye et Ville-Marie. Ces données ont servi d'intrants au rapport intitulé : *Projet Turcot : État environnemental du site et gestion des matériaux* disponible dans la SDÉ (I-634). Il est à noter que les documents plus récents illustrent mieux l'état environnemental des terrains.

Toutes les données de caractérisation sur les sols, les matières résiduelles et les eaux souterraines sont colligées dans la base de données de caractérisation environnementale et géotechnique, laquelle est disponible dans la SDÉ (I-5032). Cette base de données géoréférencées inclut toutes les données quant à la stratigraphie, à la profondeur de l'échantillon, à la qualité chimique de l'échantillon et aux autres informations pertinentes.

Les études de caractérisation, les 3 plans de réhabilitation des secteurs Turcot et ouest, De La Vérendrye et Ville-Marie et le document *Projet Turcot : État environnemental du site et gestion des matériaux* disponible dans la SDÉ (I-634) réalisés traduisent l'appréciation des firmes spécialisées en environnement quant à l'état des lieux observé lors de la réalisation des études et des informations disponibles à ce moment. Le document *Projet Turcot : État environnemental du site et gestion des matériaux* disponible dans la SDÉ (I-634) est plus récent et plus conforme au concept présenté dans l'APD du Projet Turcot.

Toutes données de caractérisation additionnelles obtenues par le Ministère et le Fournisseur peuvent modifier les interprétations fournies dans les rapports cités précédemment. Le Fournisseur est responsable de mettre à jour ces études et interprétations selon ses besoins.

6.3.1 État environnemental des terrains

Selon les données de caractérisation et l'interprétation de celles-ci telles que fournies aux plans de réhabilitation de chacun des 3 secteurs Turcot et ouest, De La Vérendrye et Ville-Marie, ainsi qu'au document *Projet Turcot : État environnemental du site et gestion des matériaux* disponible dans la SDÉ (I-634), l'état environnemental des terrains est brièvement décrit ci-après.

Plusieurs enclaves de sols contaminés par des produits pétroliers ont été identifiées lors des études environnementales réalisées à l'intérieur des limites du Site. La localisation et l'étendue approximative de ces enclaves sont illustrées dans les documents précités.

Plusieurs polygones de sols contaminés par des métaux et/ou des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) non reliés à des produits pétroliers ont été identifiés lors des études environnementales réalisées à l'intérieur des limites du Site. La localisation et l'étendue approximative de ces polygones sont illustrées dans les documents précités.

Quelques enclaves de matières résiduelles dangereuses ont été identifiées lors des études environnementales réalisées à l'intérieur des limites du Site. La localisation et l'étendue approximative de ces enclaves sont illustrées dans les documents précités.

Plusieurs polygones de matières résiduelles non dangereuses ont été identifiés lors des études environnementales réalisées à l'intérieur des limites du Site. La localisation et l'étendue approximative de ces polygones sont illustrées dans les documents précités.

Des travaux de caractérisation et de relevés des niveaux des eaux souterraines de la nappe phréatique ont été réalisés et ont permis d'établir que le réseau d'égout municipal et le canal de Lachine sont les principaux récepteurs potentiels actuels des eaux souterraines évoluant dans la nappe libre de

surface au niveau des remblais ainsi que dans la nappe d'eau évoluant au niveau du till sous-jacent aux remblais.

Quelques relevés de biogaz ont aussi été effectués dans certains puits d'observation, notamment ceux aménagés dans des secteurs où de la tourbe était présente. Les données ont révélées des valeurs élevées de biogaz pour quelques puits situés dans la portion nord-ouest de la Cour Turcot. Le biogaz produit est issu de la décomposition naturelle de la tourbe sous-jacente aux remblais dans ce secteur.

Il est à noter que les interprétations effectuées dans les documents précités sont basées sur les concepts de l'APD du Projet Turcot. Si ce concept est modifié par le Fournisseur, l'interprétation quant aux divers mouvements de sols doit être révisée conséquemment.

6.4 Plans de réhabilitation

Pour les terrains sis à l'intérieur des limites du Site, 3 plans de réhabilitation générique ont été préparés. Il s'agit des plans suivants : secteur Turcot et ouest, secteur De La Vérendrye et secteur Ville-Marie. Le plan de réhabilitation du secteur Ville-Marie fait actuellement l'objet d'une modification afin d'y inclure le secteur De Courcelle/Saint-Jacques.

Ces plans sont principalement basés sur les principes établis dans le document intitulé : *Principes de réhabilitation des terrains et de gestion des matériaux* (MTQ, mai 2010) disponible dans la SDÉ (I-524). Ces plans déterminent les modes de réhabilitation pour les divers terrains, soit une décontamination aux critères génériques et une réhabilitation par la mise en œuvre de mesures de gestion de risques. Dans tous les cas, les sols contaminés aux hydrocarbures pétroliers ainsi que les matières résiduelles dangereuses doivent être excavés et éliminés hors Site. Les sols contaminés et les matières résiduelles non dangereuses ne nécessitant pas d'être excavés pour les besoins du Projet Turcot sont, dans la majorité des cas, réhabilités par mesures de gestion de risques. Pour certains secteurs spécifiques, où la contamination est de faible envergure, il pourrait être décidé d'enlever la contamination aux critères génériques en vue d'éviter de mettre en place des mesures de gestion de risques à la grandeur du Site, notamment sur des terrains non contaminés. Une telle façon de faire a été prévue à quelques endroits dans les plans de réhabilitation, mais elle pourrait être révisée par le Fournisseur au besoin.

Les plans décrivent également les modes de gestion des matériaux excavés, soit les sols et les matières résiduelles. Ces plans ont été soumis au MDDEFP et ont tous été autorisés. Il est à noter que pour chaque plan de réhabilitation générique soumis, de nombreux échanges subséquents avec le MDDEFP ont mené à des autorisations. Les échanges subséquents aux dépôts des plans de réhabilitation sont ou seront disponibles dans la SDÉ et font partie intégrante des plans de réhabilitation pour chaque secteur.

Le Fournisseur peut modifier les plans de réhabilitation approuvés pour autant qu'une ou des demandes de modification soient déposées au MDDEFP et que de nouvelles autorisations soient obtenues.

6.5 Amiante dans les remblais hétérogènes

À partir de l'automne 2013, le Ministre a investigué plusieurs secteurs du Projet Turcot pour vérifier la présence d'amiante dans les remblais de surface du Site. En premier lieu, les secteurs des lots de construction des Travaux en mode traditionnel (Lots CO-11, CO-05, CO-17, CO-12, CO-18 et CO-13) ont été investigués. La Cour Turcot à l'ouest du futur boulevard Pullman est en cours d'investigation en date du 31 janvier 2014. Les autres secteurs du Projet Turcot sont investigués à l'hiver 2014.

En date du 19 février 2014, seules quelques tranchées d'exploration indiquent, selon la méthode 244-3 de l'IRSST, la présence d'amiante. Cette amiante semble être associée à des débris de construction retrouvés dans les sols et/ou les matières résiduelles dont sont constitués les remblais de surface du Site.

Pour les lots de construction des Travaux en mode traditionnel que le Ministre réalise en date du 19 février 2014 (Lots préparatoires CO-05, CO-11, CO-18), et où de l'amiante a été décelée, la CSST a imposé que ces chantiers soient considérés comme des travaux en conditions de risques élevés, notamment lors des opérations d'excavation, de mise en piles et de remblayage impliquant des matériaux avec de l'amiante.

Les données de caractérisation sont disponibles dans la SDÉ. Les secteurs des remblais de surface du Site potentiellement contaminés à l'amiante sont disponibles dans la SDÉ (I-5130).

6.6 Bâtiment

Les bâtiments qui doivent être démantelés par le Fournisseur pourraient contenir des matériaux contaminés de diverses natures. Ces bâtiments sont identifiés au tableau 9-1 de la présente annexe. Pour certains bâtiments, le Ministre procède actuellement à l'inventaire des matériaux contaminés. Ces inventaires seront disponibles dans la SDÉ (I-822). Toutefois, certains bâtiments n'ont pu être visités pour réaliser un tel inventaire. Le Fournisseur doit donc réaliser des inventaires et des plans de démantèlement préalablement aux travaux.

6.7 Déclaration

6.7.1 Déclaration relative à la Contamination

Le Ministre déclare et garantit la nature et la plage de concentration de la Contamination existante divulguée aux évaluations environnementales de site de type Phase II (études de caractérisation) incluant les sols, les matières résiduelles et les eaux souterraines, réalisées sur des terrains du Site de même qu'aux inventaires et plans de démantèlement réalisés sur des bâtiments. Si la concentration réelle en Contaminants sur ces terrains et dans ces bâtiments est telle qu'un nouveau critère de la Politique du MDDEFP ou des Lois

environnementales est atteint (par rapport à celui établi dans lesdites évaluations ou inventaires) ou si le Fournisseur découvre un Contaminant qui n'avait pas été identifié aux évaluations, ou si aucun inventaire n'a été réalisé par le Ministre de façon à documenter les Contaminants, et rendu disponible dans la SDÉ tel que prévu à l'alinéa 6.13.10 du Contrat du Projet C-C, le Ministre est responsable des coûts additionnels encourus par le Fournisseur en raison de cette concentration accrue de Contaminants ou de cette découverte d'un Contaminant non identifié.

Pour plus de certitude, le Ministre ne fait aucune déclaration, ne donne aucune garantie, et ne prend aucun engagement relativement à l'exactitude, la validité et l'exhaustivité des renseignements relatifs aux volumes de Contamination existante mentionnée dans les évaluations environnementales de site de type Phase II, dans les 3 plans de réhabilitation des secteurs Turcot et ouest, De La Vérendrye et Ville-Marie ou dans le document *Projet Turcot : État environnemental du site et gestion des matériaux* disponible dans la SDÉ (I-634) ou dans les inventaires et plan de démantèlement. Le Fournisseur reconnaît que l'information relative aux volumes de Contamination existante apparaissant dans ces études ou inventaires est fournie uniquement à titre indicatif et traduit l'appréciation des firmes spécialisées en environnement quant à l'état des lieux observé et ne peut donc aucunement engager le Ministre.

6.7.2 Déclaration relative à l'amiante

Le Ministre déclare et garantit que les seuls secteurs dans lesquels se trouvent potentiellement des sols et/ou des matières résiduelles contaminés à l'amiante sont ceux identifiés dans la SDÉ (I-5130 seulement). Si, au cours des Travaux, le Fournisseur découvre des sols et/ou des matières résiduelles contaminés à l'amiante dans des secteurs autres que ceux identifiés dans la SDÉ (I-5130) au point que cela affecte la sécurité des travailleurs et le mode de gestion des sols, une telle contamination en amiante sera prise en charge par le Ministre conformément au paragraphe 6.14 *Amiante* du Contrat du Projet C-C.

Pour plus de certitude, le Ministre ne fait aucune déclaration, ne donne aucune garantie, et ne prend aucun engagement relativement à la quantité de sols et/ou de matières résiduelles contaminés à l'amiante dans les secteurs identifiés dans la SDÉ (I-5130).

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C

Partie 7

SOLS ENTREPOSÉS DANS LA COUR TURCOT

7.1 Sols

Depuis 2009, le Ministère accepte et entrepose des sols de qualité <A et A-B (selon les critères de la Politique du MDDEFP) qui proviennent de divers chantiers dans la région métropolitaine de Montréal sur lesquels d'importants travaux d'excavation de masse ont été réalisés. La qualité de ces sols a été validée et les sols acceptés sont entreposés dans la Cour Turcot, et ce, en prévision des besoins en matériaux de remblayage du Projet Turcot. Des sols du terrain d'origine (le Site) (la notion de terrain d'origine est celle du RSCTSC) de qualité <A, A-B B-C et C-RESC (selon les critères de la Politique du MDDEFP) sont également entreposés dans la Cour Turcot, lesquels proviennent de divers travaux menés par le Ministère au cours des dernières années. Les sols entreposés dans la Cour Turcot possèdent des caractéristiques géotechniques adéquates (selon les attestations géotechniques, généralement incluses à la base de données de réception des matériaux disponible dans la SDÉ (I-5058)) pour être utilisés à titre de remblai compactable pour les ouvrages autoroutiers et ferroviaires ou pour remplir les excavations sous le niveau du terrain naturel. Ces sols possèdent également les caractéristiques chimiques adéquates pour un usage comme matériaux de remblai. Néanmoins, selon leur qualité, certains sols sont dédiés à des secteurs spécifiques du Projet Turcot tel que décrit au paragraphe 4.6 *Caractérisation et réhabilitation des terrains* de l'Annexe 5 *Exigences techniques*.

7.2 Roc

Depuis 2009, le Ministère accepte et entrepose du roc qui provient de divers chantiers dans la région métropolitaine de Montréal sur lesquels d'importants travaux d'excavation de masse ont été réalisés. Le roc entreposé dans la Cour Turcot peut être valorisé pour être utilisé à titre de remblai compactable pour les ouvrages autoroutiers et ferroviaires du Projet Turcot.

7.3 Matériaux

Depuis 2009, le Ministère accepte et entrepose des matériaux de béton qui proviennent de divers chantiers dans la région métropolitaine de Montréal. Également, des matériaux du terrain d'origine (le Site), notamment des scories, du béton et de l'asphalte sont également entreposés dans la Cour Turcot, lesquels proviennent de divers travaux menés par le Ministère au cours des dernières années. La qualité des bétons a été validée et les matériaux acceptés sont entreposés dans la Cour Turcot, et ce, en prévision des besoins en matériaux de remblayage du Projet Turcot. Les matériaux entreposés dans la Cour Turcot peuvent être valorisés pour être utilisés à titre de remblai compactable pour

les ouvrages autoroutiers et ferroviaires. Ces matériaux possèdent également les caractéristiques chimiques adéquates pour un usage comme matériaux de remblai, soit sous le niveau actuel des terrains pour certains types de matériaux ou encore pour les remblais surélevés, tel que décrit au paragraphe 4.6 *Caractérisation et réhabilitation des terrains* de l'Annexe 5 *Exigences techniques*.

La qualité environnementale de toutes les sources de matériaux acceptées dans la Cour Turcot est colligée dans une base de données, la base de données de réception des matériaux, laquelle est disponible dans la SDÉ (I-5058).

En date du mois de février 2013, 1 200 823 m³ de matériaux (sols et matières résiduelles non dangereuses) étaient disponibles à titre de matériaux de remblai pour les besoins du Projet Turcot. La localisation des matériaux entreposés dans la Cour Turcot est illustrée sur le plan « Gestion de la Cour Turcot – Qualité des sols et types de matériaux » (décembre 2012) disponible dans la SDÉ (I-5056). L'épaisseur de remblai de la Cour Turcot est illustrée sur le plan « Gestion de la Cour Turcot – Épaisseur des remblais » (décembre 2012) disponible dans la SDÉ (I-5076).

Il est à noter que des matériaux de béton sont présents dans la Cour Turcot. En raison de la présence potentielle de sulfates, dans certains bétons, en concentrations parfois supérieures aux critères établis dans la norme NQ 2560-600, l'utilisation de certains matériaux de béton entreposés dans la Cour Turcot et à valoriser est limitée au remblai sis à moins d'un mètre des futures structures de béton. Également, pour tous les matériaux de béton, ceux-ci doivent être réutilisés au-dessus du niveau des eaux souterraines en période des hautes eaux et ne doit pas être en contact direct avec les eaux de surface à l'endroit des infrastructures de drainage (fossés).

7.4 Déclaration

Le Ministre déclare et garantit que les sols entreposés dans la Cour Turcot, visés par le paragraphe 7.1 de la présente annexe, possèdent les caractéristiques géotechniques adéquates pour être utilisés comme remblai compactables dans les Ouvrages ou pour remplir les excavations sous le niveau du terrain naturel. Néanmoins, leur comportement peut varier selon les conditions de mise en œuvre.

Le Ministre déclare et garantit également que les sols entreposés dans la Cour Turcot, visés par le paragraphe 7.1 de la présente annexe, possèdent les caractéristiques chimiques adéquates pour être utilisés comme matériau de remblai dans les Ouvrages. Néanmoins, selon leur qualité chimique, certains sols peuvent n'être dédiés qu'à des secteurs spécifiques du Projet C-C et l'adéquation entre les sols et leur destination finale peut être affectée par les méthodes de travail.

Le Ministre décline toute autre responsabilité à l'égard de l'information concernant les sols entreposés dans la Cour Turcot.

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C

Partie 8

DONNÉES GÉOTECHNIQUES

8.1 Études et investigations réalisées et disponibles

Dans le cadre du Projet Turcot, des études et investigations géologiques, géotechniques et hydrogéologiques ont été réalisées par le Ministère avec l'objectif d'établir la nature de la stratigraphie des sols et du roc, les caractéristiques géotechniques et les caractéristiques hydrogéologiques du Site. Ces études, disponibles dans la SDÉ, comprennent sommairement :

- les études et investigations géotechniques avec la préparation d'un rapport factuel dont l'objectif était la caractérisation géotechnique des sols et des conditions hydrogéologiques dans l'emprise des voies proposées de l'autoroute 20 et du CN dans la Cour Turcot;
- les études de caractérisation géotechnique factuelle dont l'objectif était principalement d'établir la stratigraphie générale des sols et du roc ainsi que les caractéristiques géotechniques à l'emplacement des structures et Ouvrages projetés;
- de nombreuses études sur la compilation des caractéristiques géotechniques des sols compressibles, incluant notamment, une série de cinq rapports qui traitent de la conception, de la construction et du suivi du remblai d'essai, incluant les comptes rendus du comité d'experts. À cette liste, il faut également ajouter les études et rapports de conception du remblai de préchargement et de son suivi;
- dans le cadre du projet de construction du futur CO Turcot, une étude géotechnique intitulée, *Étude géotechnique – Reconstruction de Complexe Turcot – Centre d'opérations – Montréal, Québec*, datée de juillet 2009 disponible dans la SDÉ (I-276), a été réalisée avec l'objectif de déterminer la stratigraphie des sols, les caractéristiques géotechniques et de présenter et d'étudier les différents scénarios de construction du CO Turcot;
- un rapport de suivi d'une tranchée d'essai pour les excavations dans les sols de la Cour Turcot et les rapports de suivi des travaux d'excavation et de remblayage dans l'emprise du CO Turcot sont également disponibles. Ces rapports fournissent les détails de la méthodologie utilisée, les travaux d'assèchement et les mesures des débits, le suivi des niveaux d'eau en périphérie et les mesures et les évaluations des résistances géotechniques du matériau mis en place. Ils sont intitulés : *Études géotechnique et géologique – Projet de reconstruction du complexe Turcot – Secteur cour Turcot – Tranchée d'essai* datée du 16 octobre 2009 (I-346) et *Étude*

géotechnique – Secteur Turcot, Suivi de l’excavation du centre d’opérations Turcot datée du 8 mai 2012 (I-642);

- plusieurs études géotechniques complètes contenant les recommandations pour la conception des structures, des Ouvrages et des chaussées, principalement pour les Travaux en mode traditionnel, incluant plusieurs questions, réponses et échanges relatifs à des demandes d’information (DDI) des concepteurs;
- les données stratigraphiques provenant de tous les sondages disponibles ont été compilées dans une série de dessins et font partie du document intitulé *Mise à jour des cartes présentant la stratigraphie des sols, les niveaux de la surface du dépôt de till ou fluvio-glaciaire et du roc ainsi que les profils stratigraphiques* datée de septembre 2011 (I-332.A);
- toutes les données provenant des sondages pour la caractérisation stratigraphique et géotechnique sont incluses dans une base de données géoréférencées, la base de données du Projet Turcot, permettant de localiser chaque sondage et chaque étude qui les contient. Par conséquent, tous les rapports peuvent être localisés de façon spatiale sur le Site et la position est montrée sur les dessins C2-01-01 D42 à D49 disponibles dans la SDÉ (I-5013).

8.2 Déclaration

- 8.2.1 Les seules informations géologiques et géotechniques que le Ministre déclare exactes sont les résultats à l’endroit du point de sondage ou forage, et ce, au moment précis de la réalisation de ces sondages ou forages, qui apparaissent dans les études géotechniques disponibles dans la Salle de documentation électronique. En outre, le Ministre ne garantit en rien la pertinence ou la suffisance de ces données, et n’est aucunement responsable à l’égard de toute interpolation, extrapolation ou interprétation relatives à ces sondages ou forages qui pourraient se trouver dans ces rapports ou tout autre rapport.
- 8.2.2 Le Ministre décline toute autre responsabilité à l’égard de l’information géologique, hydrogéologique et géotechnique.

ANNEXE 4

DESCRIPTION DU PROJET DE RÉFÉRENCE C-C**Partie 9****ACTIVITÉS IMMOBILIÈRES**9.1 État de la situation

Dans le cadre du Projet Turcot, le Ministre est responsable de libérer l'emprise permettant la construction du Projet C-C. Certaines acquisitions ont eu lieu et se sont traduites notamment par des actes de vente ou transfert de propriété.

Tous les terrains sont acquis à l'exception de ceux indiqués aux dessins C2-01-01 D32 à D36 disponibles dans la SDÉ (I-5008), et pour lesquels le processus d'acquisition est actuellement en cours. Les numéros de lots selon le cadastre sont tirés des dessins K1-01-01 D12 à D23 disponibles dans la SDÉ (I-5007), lesquels illustrent aussi la limite du Site et les emprises.

Le tableau suivant indique la date prévue à laquelle le Ministre s'engage à rendre disponible au Fournisseur chacun de ces terrains.

Tableau 9-1 - Date de disponibilité des terrains

Terrain n° (1)	Lot n°	N° dessin	Date de disponibilité	Propriétaire
607-004	4 803 114 4 803 115	C2-01-01 D36	30-06-2014	Particulier
608-015	4 803 111 4 803 110 ptie	C2-01-01 D36	30-06-2015	Particulier
608-018	1 573 862	C2-01-01 D36	31-12-2014	Particulier
608-019	1 573 890	C2-01-01 D36	30-12-2014	Particulier
608-021	1 573 863	C2-01-01 D36	30-12-2014	Particulier
608-022*	1 573 968 1 573 967 2 357 119 2 357 113 1 573 970 1 573 969 ptie 2 357 115 ptie 1 573 653	C2-01-01 D36	31-12-2015	Ville de Montréal
608-026	4 735 864 4 735 865	C2-01-01 D36	31-12-2015	Particulier
608-033	2 357 117	C2-01-01 D36	31-12-2014	Fédéral
609-004	4 143 061 ptie	C2-01-01 D35	30-04-2015	Particulier

Terrain n° ⁽¹⁾	Lot n°	N° dessin	Date de disponibilité	Propriétaire
609-006	4 143 060 ptie	C2-01-01 D35	31-05-2015	Particulier
609-011	4 145 325 ptie	C2-01-01 D36	31-12-2014	Fédéral
609-015	1 449 478 ptie	C2-01-01 D33	31-12-2014	Fédéral
609-016	3 324 374	C2-01-01 D33	31-12-2014	CN
609-018	3 324 378 ptie	C2-01-01 D33	31-12-2014	Fédéral
609-021	4 140 632 ptie 4 142 608 ptie 4 142 649 ptie	C2-01-01 D35	30-06-2015	Société de transport de Montréal
609-023*	4 140 642 ptie	C2-01-01 D35	30-06-2015	Particulier
609-024	4 142 705 ptie 4 779 656	C2-01-01 D35	31-12-2014	Particulier
609-025	4 145 283 ptie et autres	C2-01-01 D35	31-12-2014	Ville de Westmount
609-026	4 605 346 ptie	C2-01-01 D35	30-06-2014	Ville de Montréal
609-027	4 145 365 ptie 4 145 366 ptie 4 145 304 ptie 4 145 178 ptie	C2-01-01 D35	31-12-2015	Canadien Pacifique
609-028	4 779 655 5 277 257	C2-01-01 D35	31-07-2015	Particulier
609-030	4 145 327 ptie 4 140 632 ptie 4 142 649 ptie	C2-01-01 D35	31-08-2015	Particulier
609-033	4 746 062	C2-01-01 D32	31-08-2014	Particulier
609-040	4 140 724 4 145 067 4 145 077 4 145 376	C2-01-01 D34	30-06-2014	Ville de Montréal
609-041	4 140 404	C2-01-01 D34	30-11-2014	Particulier
610-000	4 063 829 4 063 831 4 063 830 4 063 832 1 706 308 1 292 209 3 015 742 3 324 388 3 324 889 3 324 451 3 324 231 1 292 361 3 320 493 1 291 238 3 320 494	C2-01-01 D33 C2-01-01 D34	(Entente entre le MTQ et le CN)	CN

Terrain n° ⁽¹⁾	Lot n°	N° dessin	Date de disponibilité	Propriétaire
	1 292 378 1 292 363 1 291 237 2 705 185 4 605 362 ptie 3 324 812 ptie 4 142 447 ptie			
610-002	4 140 449 ptie	C2-01-01 D34	30-04-2015	Particulier
610-003	4 946 417	C2-01-01 D34	30-04-2015	Particulier
610-004	4 946 418	C2-01-01 D34	30-04-2015	Particulier
610-007*	4 779 662 4 140 441 ptie	C2-01-01 D34	31-01-2015	Particulier
610-008		C2-01-01 D34	30-04-2015	Particulier
610-009	4 140 448 ptie	C2-01-01 D34	31-12-2014	Particulier
610-010	4 145 091 ptie	C2-01-01 D34	30-04-2015	Particulier
610-016	4 140 430 ptie	C2-01-01 D34	31-05-2015	Commission scolaire anglaise de Montréal
611-012	2 091 955 2 357 125 2 091 954	C2-01-01 D36	31-10-2014	Canadien Pacifique
611-014	2 516 863 2 357 126	C2-01-01 D36	31-10-2014	Particulier
611-015	1 243 825 ptie	C2-01-01 D36	31-12-2014	Fédéral
612-001	3 324 757 ptie	C2-01-01 D33	10-07-2014	Particulier
612-002	3 324 746 ptie	C2-01-01 D33	30-12-2014	Particulier
691-902	4 741 714	C2-01-01 D33	15-02-2014	Particulier
692-909	4 741 713	C2-01-01 D33	15-02-2014	Particulier
FED-003	4 145 325 ptie	C2-01-01 D36	31-12-2014	Fédéral
MTQ-009(A)		C2-01-01 D34	30-06-2015	MTQ

* Terrain incluant un bâtiment devant faire l'objet de démantèlement par le Fournisseur selon les spécifications mentionnées à l'alinéa 5.14.5 de l'Annexe 5 Exigences techniques. Le démantèlement de ce bâtiment doit débuter au plus tard 2 mois après la date de disponibilité indiquée, ou toute date de disponibilité antérieure le cas échéant, et se poursuivre sans interruption jusqu'au démantèlement complet.

⁽¹⁾ selon les dessins C2-01-01 D32 à D35 (I-5008)

Les terrains propriété du CN en processus d'acquisition ne seront pas disponibles au Fournisseur tant et aussi longtemps que les voies ferroviaires existantes seront en service.

Le Fournisseur doit également tenir compte, à l'égard des terrains acquis ou à acquérir, notamment des Charges, dont, entre autres, celles mentionnées à la Partie 5 *Liste des Charges grevant le Site* de la présente annexe.