



Comité de bon voisinage Canora-Mont-Royal

Compte rendu - Rencontre 5

Date : 29 octobre 2019, de 18h30 à 21h30

Lieu : Annunciation Parish, 71 avenue Roosevelt, Ville de Mont-Royal

Membre du comité	
M. Trudeau	Riverain
L. Debout	Riveraine
C. Lambert	Riveraine
P. Saint-Louis	Riverain
D. Noiseux	Riverain, Propriétaire de la Pizzaiolle
I. Tardif	Ville de Mont-Royal, Directrice services techniques
J. Leduc	Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Division travaux publics
S. Thompson	Ville de Montréal, chargée de projet REM
M.E. Vlad-Sabie	École secondaire Mont-Royal, Directrice adjointe
M. Bisson	Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, Coordonnateur santé-sécurité
JP. Pelletier	REM, Directeur adjoint, coordination
É. Boivin	REM, Directrice adjointe, Environnement
M. Vallière	REM, Conseillère, relations avec la communauté
D. Barrett	NouvLR, Gestionnaire, engagement avec les communautés et parties prenantes
G. Cipolla	NouvLR, Directeur de Segment
M. Prudhomme	NouvLR, Gestionnaire Circulation
P. Guillot-Hurtubise	Facilitateur

Une soixantaine de citoyens du secteur, autres que ceux du comité, étaient également présents.

Ordre du jour

- Mot de bienvenue et présentation de l'ordre du jour
- État de la situation depuis le dernier comité
- État des travaux en cours et à venir
- Période de questions
- Conclusion

1- Mot de bienvenue et présentation de l'ordre du jour

Pierre Guillot-Hurtubise, facilitateur du comité

En tant que facilitateur de la rencontre, M. Guillot-Hurtubise rappelle que cette réunion est une rencontre du comité de bon voisinage et non pas une séance d'information publique.

L'objectif de ce comité est d'échanger sur les travaux, leurs impacts, les mesures de mitigation et de faire un suivi sur les principales plaintes. Il vise également à comprendre et répondre aux préoccupations des riverains, dans un souci de bon voisinage. Lors des rencontres du comité, des présentations sont faites par des intervenants du REM et de NouvLR.

M. Hurtubise précise que les rencontres du comité se tiennent en français et qu'il y aura une période d'échanges après la présentation, d'abord avec les membres du comité, puis avec les observateurs du public. Les questions en suspens seront adressées lors de la prochaine rencontre.

M. Hurtubise souhaite la bienvenue à un nouveau membre, M. Saint-Louis, riverain. Il invite tous les membres du comité à se présenter au cours d'un tour de table et propose l'ordre du jour.

2- État de situation depuis le dernier comité (voir diapositives 3 à 20 de la présentation)

Jean-Philippe Pelletier, REM; Myriam Vallière, REM; David Barrett, NouvLR

M. Pelletier commence en expliquant que plusieurs discussions ont eu lieu concernant la gestion de la circulation pendant les travaux du pont Cornwall. Ces discussions avec Ville Mont-Royal, REM, NouvLR et la Ville de Montréal ont permis d'optimiser l'échéancier et réduire la durée des travaux, améliorant ainsi la circulation pendant l'hiver. La présentation de ce soir donnera plus de détails sur ce sujet.

Mme Vallière poursuit avec un retour sur les activités d'échanges avec la communauté réalisées depuis la dernière rencontre du comité de bon voisinage. Elle présente également un résumé des plaintes reçues, la plupart étant liées aux bruits des travaux, puis explique la démarche du groupe de travail REM en exploitation, dont les travaux sont en cours depuis mai dernier.

Mme Vallière confirme ensuite qu'à la suite de l'entente avec Ville Mont-Royal, il n'est plus prévu d'aménager de passerelle permanente aux rues Lazard et Jasper, celle-ci étant remplacée par l'aménagement d'une nouvelle place publique qui liera Cornwall et Graham. Cela étant, une passerelle temporaire sera installée tout près du passage à niveau existant, au nord, pour sécuriser le passage des piétons pendant les travaux, et sera retirée une fois les travaux terminés.

Puis, Mme Vallière repasse les autres suivis découlant de la dernière rencontre du comité.

La Ville de Montréal fait ensuite le point sur l'étude de mobilité à l'intersection Wilderton, Bates, Jean-Talon et Canora. Cette étude est en cours et mènera à des recommandations au niveau de la mise aux normes de l'intersection.

La Ville de Montréal mentionne également son souhait d'aller de l'avant avec la création d'un trottoir sur le côté ouest du chemin Canora. Pour ce faire, il faudra retrancher le stationnement du côté opposé (côté est).

M. Barrett poursuit avec le suivi environnemental, soit la qualité de l'air et le suivi sonore. Toutes les données sont disponibles sur Internet à www.suivienvironnemental.info. Voici un résumé des résultats présentés au comité de bon voisinage :

- Qualité de l'air :
 - Station Mont-Royal : aucun dépassement de la norme entre juin et octobre
 - Station Canora : un dépassement le 26 octobre en raison d'une pelle mécanique qui opérait à quelques mètres la station de mesure, influençant la mesure captée
- Suivi sonore :
 - Station Canora Est : 10 événements de dépassements des cibles, dus aux travaux qui devaient être effectués avant la mise en place du mur acoustique anti-bruit, ainsi qu'au battage de pieux pendant une courte durée le 29 juin
 - Station Mont-Royal Est : aucun dépassement des cibles

Suivi : présenter les résultats de l'étude de mobilité à l'intersection Wilderton, Bates, Jean-Talon et Canora, lorsqu'elle sera terminée.

3- État des travaux en cours et à venir (diapos 15 à 108)

Giovanni Cipolla, NouvLR; Mathieu Prudhomme, NouvLR

M. Cipolla présente des photos des travaux réalisés depuis le dernier comité de bon voisinage, qui incluent notamment :

- La construction du mur acoustique anti-bruit
- La construction des rampes d'accès aux chantiers des stations Canora et Mont-Royal
- Les travaux de fondation des deux stations (drainage, forage des pieux, coffrage et bétonnage des dalles de fondations, mur de la future station)

Il présente ensuite les entraves partielles déjà en place sur les ponts Jean-Talon et Cornwall, puis les empreintes qui seront occupées par les chantiers à partir de novembre (voir les cartes dans la présentation en annexe, aux diapositives 28 à 35). Voici les informations concernant les ponts Jean-Talon et Cornwall :

- Pont Jean-Talon :
 - Travaux en deux phases pour maintenir en tout temps deux voies de circulation, une dans chaque sens (est et ouest), alors que deux voies seront fermées
 - Période de deux ans (travaux du côté nord en 2020, et du côté sud en 2021)
- Pont Cornwall :
 - Méthode de travail optimisée, permettant de décaler la fermeture complète du pont en avril 2020
 - Maintien d'une voie ouverte pendant l'hiver, jusqu'en avril 2020
 - Fermeture complète à partir d'avril, où commenceront les travaux de démolition et reconstruction du pont, jusqu'en novembre

- Pendant cette période de huit mois, détour de la circulation vers le pont Graham qui sera ouvert dans les deux sens
- Détour planifié pour les piétons également pendant cette période
- Réouverture du nouveau pont en novembre 2020

M. Cipolla indique qu'à la suite de l'analyse des plans de gestion de la circulation, bien que les temps de réponse des services d'urgence étaient conformes, il a quand même été décidé de maintenir un lien au passage Lazard spécialement pour les services d'urgence, pour répondre à certaines préoccupations. Les travaux de déneigement aux deux stations ont également été convenus avec les différents responsables (Ville de Montréal, Ville Mont-Royal et NouvLR).

M. Cipolla termine en présentant les travaux prévus à partir de janvier 2020, à compter de l'arrêt du train sur la ligne Deux-Montagnes entre les gares du Ruisseau et la Gare centrale :

- Aux stations :
 - Retrait du système de caténaire
 - Démobilisation des installations au centre de la voie ferroviaire
 - Installation des structures en acier
 - Installation de la toiture et de l'enveloppe extérieure des stations
 - Début des travaux intérieurs, lorsque les stations seront fermées
- À l'intérieur du tunnel Mont-Royal :
 - Transport des matériaux sortis du tunnel par la voie ferroviaire, pour être disposés au site industriel de la station Correspondance A40 (travaux entre 6 h et 20 h)

4- Période de questions

Pierre Guillot-Hurtubise, facilitateur du comité

M. Hurtubise prend les questions du comité, puis de la salle.

Question (s) des citoyens	Réponses
<p>Un citoyen a fait circuler une pétition à Ville Mont-Royal contenant des questions, et celle-ci a récolté plus de 1 500 signatures.</p> <p>L'auteur de cette pétition peut-il prendre la parole afin de poser les questions qu'elle contient, au nom des 1 500 signataires?</p>	<p>Facilitateur – Oui, avec l'accord des membres.</p> <p>Par la suite, la parole sera redonnée aux membres du comité pour reprendre le cours normal de la réunion.</p>
<p>La mairie de Ville Mont-Royal avait mentionné que la démolition du pont Cornwall ne pourrait pas être décalée; c'est ce qui a initié la pétition.</p> <p>Nous avons appris que la démolition du pont sera décalée en avril 2020; une preuve qu'il est possible d'accomplir des gestes en collaborant ensemble.</p>	<p>REM – En fait, les travaux n'ont pas été décalés; ils ont plutôt été optimisés, permettant de diminuer le temps de reconstruction sur huit mois, d'avril à novembre.</p> <p>De plus, deux des trois ponts permettant de traverser la voie ferroviaire sont en fin de vie utile et doivent être reconstruits de toute façon. Avec l'arrêt de service du train, l'impact est moindre que si le train avait été en</p>

Espérons que les citoyens de Glenmount auront la même considération.

service, puisque les travaux pourront être réalisés plus rapidement.

Voici trois questions qui demeurent :

1. Quels sont les résultats de l'étude de circulation en lien avec la démolition des ponts Cornwall et Jean-Talon?

NouvLR – Cette étude a été produite par une firme spécialisée. 16 intersections ont été modélisées avec des comptages le matin et l'après-midi. La circulation va ressembler à la situation actuelle, déjà difficile :

Est-ce possible d'avoir une copie du rapport?

- En direction ouest : deux voies maintenues (même nombre de voies qu'actuellement)
- En direction est : trois voies maintenues (contre cinq voies ouvertes actuellement)

Il est décevant de ne pas pouvoir consulter le rapport, cela nous aiderait à comprendre vos décisions.

REM – Les rapports sont des documents de travail qui demeurent confidentiels entre REM, NouvLR et la Ville. Ces documents sont revus et approuvés par la Ville. L'information est ensuite diffusée via nos Info-Travaux.

2. Est-ce que l'équipe REM a évalué la technique de construction de ponts « ABC » (*accelerated bridge construction*)?

NouvLR – Le pont à reconstruire sera au même emplacement que le pont actuel. Il faudra démolir les fondations du pont existant qui sont en conflit avec les nouvelles fondations. Les méthodes accélérées (ABC) supposent qu'il est possible de préparer les nouvelles fondations au préalable. Dans ce cas-ci, ce n'est pas possible.

Ces méthodes sont connues de NouvLR et sont même utilisées pour certaines structures du REM, ailleurs sur le tracé. Cette méthode a été regardée pour Cornwall, toutefois elle ne peut pas être utilisée dans ce cas-ci.

REM – les méthodes accélérées sont applicables pour les ponts ayant des structures relativement simples. Dans le cas présent, le dégagement entre la voie et le pont est extrêmement faible, multipliant le nombre de structures de support nécessaires, et réduisant ainsi l'efficacité des méthodes accélérées.

3. Est-ce qu'une simulation de fermeture est prévue pour mesurer l'impact réel des travaux sur Cornwall et Jean-Talon, notamment les temps de transport des services d'urgence?

REM – Il n'est pas prévu d'effectuer de simulation. Des plans de gestion de la circulation sont préparés par NouvLR, puis présentés à l'équipe du REM et aux autorités compétentes incluant les services d'urgence qui révisent et approuvent ces plans. Ces discussions avec l'ensemble des partenaires se poursuivent aussi après le dépôt des plans pour trouver des solutions en continu.

Ça vaut la peine d'utiliser les technologies de l'intelligence artificielle pour bien comprendre les impacts.

	<p>NouvLR – Le système qui s'appelle <i>Weigh-Tronix Metric</i> n'est pas utilisé actuellement à Montréal. Ce système fonctionne moins bien dans les artères saturées, où il y a autant de piétons. Cela étant dit, nous surveillons les temps de parcours à partir des données de Google.</p>
<p>La pétition n'est pas une initiative individuelle, mais bien collective. Les citoyens peuvent contribuer au projet. Il serait bénéfique d'être plus transparent.</p>	<p>REM – Nous avons un Bureau de relations avec la communauté. Vous êtes toujours les bienvenus à nous contacter pour faire part de vos préoccupations, qui sont relayées aux équipes du REM et de NouvLR, afin de vous revenir avec des réponses et des solutions.</p>
<p>Puisque les documents de travail confidentiels sont remis à la Ville, est-ce que celle-ci a la permission de partager ces documents avec les citoyens, ou est-elle liée à la confidentialité?</p>	<p>REM – Dans le cadre du projet du REM, les partenaires tels que la Ville de Mont-Royal sont eux aussi assujettis aux ententes de confidentialité.</p>
<p>J'aimerais en savoir plus sur les matériaux qui vont sortir de la montagne.</p> <p>Ces travaux vont durer combien de temps? Quels types matériaux vont sortir et de quelle façon?</p>	<p>NouvLR – Les matériaux excavés dans le tunnel vont être déposés dans des wagons puis transportés par la voie ferroviaire, et non par camion, pour éviter de contribuer à la congestion routière.</p> <p>Les wagons sortant du tunnel iront se rendre au secteur de la station Correspondance A40, un endroit industriel, où ils pourront être vidés sans déranger.</p> <p>Les deux principaux matériaux à sortir sont du ballast (lit de pierres ou de graviers) et du roc. Les matériaux seront réutilisés à d'autres fins dans le cadre du projet.</p> <p>Ces travaux s'effectueront pendant plusieurs mois, lors de plages horaires variables, entre 6 h et 20 h.</p> <p>Suivi : préciser l'horaire et la fréquence des trains qui transporteront les matériaux excavés.</p>
<p>Est-ce que les mêmes trains seront aussi utilisés pour transporter les matériaux de construction?</p>	<p>NouvLR – Oui, nous utiliserons le train pour faire entrer et sortir du matériel. Le choix d'utiliser des wagons vise à éviter de contribuer à la congestion routière. Il s'agit de convois assez courts.</p>
<p>Une tuile de caoutchouc ouverte sur le passage Lazard a causé un accident d'une cycliste.</p> <p>J'ai tenté d'aviser quelqu'un du REM sur place, vis-à-vis le dépanneur, sans succès. J'ai appelé la Ville</p>	<p>NouvLR – Les infrastructures sur place appartiennent à exo et non à NouvLR, c'est pourquoi la situation n'a pas été portée à notre attention.</p> <p>REM – Il y a un canal pour rejoindre les gens du REM et NouvLR : le Bureau de relations avec la communauté.</p>

de Mont-Royal, et ça a pris 15 jours avant que ce soit réparé. La réponse du REM est trop lente.

C'est pour ça que ce bureau a été mis en place. Nous vous invitons à utiliser ce canal lors de telles situations.

Par courriel : info@rem.info

Par téléphone : 1-833-rem-info (736-4636)

Comment les piétons pourront-ils rejoindre l'arrêt de la 92 pendant la reconstruction du pont Jean-Talon? Par où les étudiants vont-ils circuler?

NouvLR – L'arrêt d'autobus sera déplacé vers l'est. Il y aura un corridor sécurisé pour les piétons en marge de l'entrave (voir le chemin en pointillé à la diapositive 41 de la présentation en annexe).

REM – Les cartes qu'on vous présente ce soir seront distribuées dans le quartier et disponibles sur notre site web dès que les derniers éléments seront finalisés.

Une forme d'anarchie est déjà présente sur Cornwall, un mauvais présage pour la suite.

REM – C'est une question qui a été posée à la suite de nos discussions avec la Ville et des citoyens. Ce n'est malheureusement pas possible.

Ce qui est préoccupant, c'est la période d'avril à novembre 2020. En ce moment, même avec une voie ouverte à la circulation, la Pizzaiolle subit une baisse importante d'achalandage.

Le passage de l'avenue Lazard pourra être emprunté par les services d'urgence de manière ponctuelle, avec des signaleurs sur place, mais il ne pourra pas être ouvert aux citoyens.

Est-il possible de considérer la possibilité de prévoir d'autres voies de contournement pour empêcher un étranglement entre les deux côtés de la ville, ce qui causerait un impact important non seulement pour la Pizzaiolle, mais pour tous les commerces du centre-ville? Autrement, ça pourrait être le coup de grâce de Pizzaiolle.

Il s'agit d'un chantier de construction; nous ne pouvons pas faire cohabiter des usagers de la route à l'intérieur d'un chantier, pour la sécurité des usagers. De plus, des trains vont continuer de circuler sur la voie ferroviaire pendant les travaux dans le tunnel, ce qui ajoute à la complexité et au risque à la sécurité.

J'aimerais que vous considériez la possibilité que les résidents puissent utiliser le passage Lazard, non seulement les services d'urgence et les travaux du REM. Un lien de circulation est-ouest est important dans ce secteur.

Il aurait été intéressant de conserver ce lien, mais cela n'est pas possible dans le cadre des travaux du REM. C'est pourquoi nous avons revu l'échéancier des travaux, ce qui a permis de réduire la période de fermeture de Cornwall de 12 à 8 mois et d'éviter la période hivernale.

Il y a aussi une rumeur sur le fait que REM et NouvLR ne s'entendent pas sur les délais de construction, laissant entendre que les travaux pourraient durer quatre ans au lieu de deux. Cela aurait un impact majeur pour nos affaires.

REM – En ce qui concerne le pont Cornwall, la durée des travaux sera de huit mois, ça ne change pas. Le pont sera remis en service en novembre 2020.

Concernant l'échéancier des travaux dans le tunnel, il est normal de ne pas être parfaitement d'accord avec notre consortium (NouvLR). Nous travaillons ensemble à trouver des solutions pour respecter notre engagement que le REM soit mis en service dans le

	<p>tunnel Mont-Royal en début 2022. Ça demeure notre échéancier.</p>
<p>J'aimerais revenir sur la photographie aérienne de Jean-Talon. La portion en orange représente-t-elle le chantier ou une zone d'entreposage de vrac?</p> <p>Et du chemin Dunkirk vers l'ouest, est-ce un chemin de circulation?</p>	<p>NouvLR – La portion orange représente le chantier, plus précisément la construction des fondations.</p> <p>Du côté du chemin Dunkirk, c'est la zone logistique actuellement en place, qui demeurera à cet endroit. Il y aura des signaleurs pour permettre le transfert des piétons d'un côté à l'autre de la voie et pour sécuriser la sortie des camions sur Jean-Talon.</p>
<p>Est-ce que le déneigement sera effectué de façon continue dans le corridor balisé pour les piétons?</p> <p>Ça ne paraît pas clairement sur la photographie.</p>	<p>NouvLR – Il est certain que le lien piéton sera déneigé, puisqu'il s'agit aussi de la sortie de chantier pour nos camions. Ce déneigement sera fait par NouvLR.</p> <p>Suivi : diapositive 32 ajustée pour clarifier que le déneigement du corridor piétons sera effectué par NouvLR.</p>
<p>Le ballast contient-il des matières dangereuses, par exemple de l'amiante?</p>	<p>NouvLR – Le ballast est un enrochement particulier qui permet de supporter le système de rails.</p> <p>Des analyses ont été réalisées pour vérifier qu'il n'y ait pas de contaminants comme de l'amiante et assurer la sécurité des employés travaillant dans le tunnel. Le résultat est négatif : aucune présence d'amiante.</p>
<p>Concernant les résultats du suivi environnemental (poussière et bruit), pourquoi y a-t-il davantage de dépassements à Canora, comparé à Mont-Royal?</p>	<p>REM – Les cibles à respecter pour le bruit ne sont pas les mêmes aux deux endroits, puisqu'elles sont basées sur le bruit ambiant mesuré avant les travaux. De plus, à Canora, le quartier est plus résidentiel, donc moins bruyant qu'à Mont-Royal, et les résidences sont aussi plus proches des travaux. Cela explique que, même si la nature des travaux est la même aux deux endroits, les résultats du suivi environnemental peuvent différer.</p> <p>NouvLR – À Canora, le roc est davantage en surface, ce qui a un effet sur le bruit lors des forages des pieux.</p> <p>REM – Concernant les poussières, il y a eu un épisode ponctuel de dépassement le 26 octobre à Canora, où les particules totales ont dépassé la cible. Ce jour-là, un équipement travaillait sous la station de mesure qui captait le gaz d'échappement de la machine, ce qui a influencé les données.</p>

<p>Sur le graphique à la diapositive 18, pourquoi les barres en bleu foncé sont toujours plus hautes que les barres en bleu pâle?</p>	<p>NouvLR – Du côté de Dunkirk (barres bleu foncé), nous utilisons l'ancienne piste piétonne comme chemin d'accès. C'est peut-être ce qui peut générer plus de poussières à cet endroit précis.</p>
<p>Sur la carte du détournement du trafic à Ville Mont-Royal, on voit que la circulation va être renvoyée sur la rue qui passe devant l'école primaire Saint-Clément.</p> <p>Quelles sont les mesures prévues pour les enfants qui circulent dans le quartier?</p> <p>Avez-vous envisagé de faire passer la circulation une rue plus loin?</p> <p>Il faudra aussi réévaluer les brigades et considérer l'impact sonore sur l'apprentissage des élèves et la réussite scolaire, surtout en avril, qui est la période des examens ministériels.</p>	<p>REM – Nous sommes en discussion avec la commission scolaire et les écoles et planifions une rencontre avec eux pour discuter de la sécurité des élèves.</p> <p>NouvLR – Le plan de gestion de la circulation doit être révisé et approuvé par les responsables de la Ville. Il est certain que nous allons collaborer avec la Ville et mettre en place les mesures nécessaires. Par ailleurs, tous les scénarios ont été évalués. Il s'agit d'un secteur complexe, où il est difficile de prévoir les détours.</p> <p>Suivi : discuter de la sécurité et l'impact sonore dans le cadre de la rencontre à venir avec la commission scolaire et les écoles.</p>
<p>L'information du REM ne circule pas suffisamment. Pourtant, il y a beaucoup d'information disponible, par exemple sur YouTube et Twitter, mais elle n'est pas rassemblée et diffusée suffisamment.</p> <p>Nous avons perdu un certain nombre de places de stationnement dans la ville, qui sont occupés par les travailleurs du chantier utilisant leur voiture. Est-ce possible de prévoir un système de navettes pour vos travailleurs, pour redonner ces stationnements aux résidents et aux clients des commerces?</p>	<p>NouvLR – Non, présentement il n'y a pas de navettes. À compter de janvier, ces espaces de stationnement seront occupés par les équipements de construction de la station, par exemple la livraison des structures d'acier.</p>
<p>La Ville de Mont-Royal est un secteur différent des autres : culs-de-sac, voies en sens unique, etc.</p> <p>Il est important que les citoyens puissent contribuer aux études sur la circulation. Vous devriez tenir une simulation pendant une journée, avec les citoyens, pour vérifier comment les usagers vont réellement réagir.</p> <p>Dans vos calculs de circulation, avez-vous tenu compte des usagers actuels du train qui utiliseront leur voiture à compter de janvier 2020?</p>	<p>REM – Concernant la possibilité d'une simulation, cela obligerait d'arrêter le train pendant une journée, alors que nous souhaitons plutôt prolonger le service le plus longtemps possible avant l'arrêt en janvier.</p> <p>De plus, lors de la mise en place d'une entrave, cela prend plusieurs jours avant que les gens s'habituent à la nouvelle situation. Ainsi, une simulation d'une seule journée ne serait pas représentative de la façon dont les gens s'adapteront après quelques jours.</p> <p>Les études de circulation suivent des critères reconnus et utilisés par le Ministère des Transports et les villes.</p>

	<p>NouvLR a comptabilisé les 16 intersections impactées afin de considérer l'ensemble des éléments.</p> <p>Ensuite, lors de l'arrêt du train en janvier 2020, plusieurs mesures seront déployées pour encourager le plus possible les usagers à utiliser le transport collectif plutôt que leur voiture.</p> <p>Enfin, pour ce qui est des écoliers qui prennent le train pour se rendre aux écoles du quartier, des ententes ont été conclues entre la STM et certaines écoles afin de prévoir des navettes d'autobus pour les écoliers.</p> <p>Complément NouvLR – dans les études de circulation, une marge d'erreur est toujours prévue.</p>
<p>Les navettes d'autobus qui se rendent aux stations Namur et Acadie seront-elles disponibles avant la date d'arrêt du train pour que les gens puissent s'y habituer à l'avance?</p>	<p>Suivi effectué auprès de la STM : Les navettes seront mises en service dès le 6 janvier, moment de l'interruption de service du train.</p>
<p>Pourriez-vous accélérer la construction des travaux sur les ponts avec des équipes œuvrant 24 heures sur 24?</p>	<p>NouvLR – Non, cela n'est pas envisageable en raison de la présence des résidences à proximité et du bruit causé par les travaux. Le niveau sonore à respecter la nuit est beaucoup plus bas que pendant le jour.</p>
<p>Pouvez-vous, s'il-vous-plait, retirer vos roulottes de chantier sur les ponts?</p>	<p>REM – Les roulottes sont stationnées sur le pont afin de libérer les espaces de stationnement pour les commerces du centre-ville.</p> <p>NouvLR : Il y a aussi une distance à respecter entre les roulottes et le chantier; il n'est pas permis de laisser les roulottes hors de la zone de chantier.</p>
<p>L'un des principaux attraits du REM est que cela prendra 12 minutes entre la Ville de Mont-Royal et l'aéroport. Or, j'ai reçu l'information comme quoi il est possible que les débarcadères soient retirés des plans de la station Canora, alors qu'il était supposé en avoir trois. Cela causera un enjeu de trafic.</p> <p>Où les taxis pourront-ils stationner pour débarquer les gens aux stations du REM? Une solution possible serait d'élargir le pont Jean-Talon pour aménager un débarcadère-minute.</p>	<p>Suivi : Pour le moment, les débarcadères ont été retirés aux stations Canora et Mont-Royal à la demande de la Ville.</p> <p>REM – Concernant le pont Jean-Talon, il est prévu que le pont reconstruit soit plus large que l'existant, à la demande de la Ville de Montréal. Cet espace servira à une piste cyclable, et non un débarcadère-minute.</p>

À l'automne dernier, les conseils d'établissement des écoles primaires francophones de Ville-Mont-Royal ont soulevé des inquiétudes par rapport aux impacts des travaux sur la sécurité des écoliers, et particulièrement sur la passerelle Lazard.

Vous avez indiqué qu'il n'y aurait pas de passerelle permanente, mais plutôt une structure temporaire le temps des travaux. Nos inquiétudes demeurent par rapport à la hauteur, dénivelé, accessibilité de cette passerelle temporaire. Sera-t-elle accessible aux écoliers à vélo, aux mamans avec poussettes?

De plus, comme le passage à niveau sera permis pour les véhicules d'urgence, le passage à niveau pourrait-il aussi être permis aux écoliers, avec des brigadiers sur place?

REM – La passerelle ne sera pas universellement accessible, puisqu'il s'agit d'une structure temporaire, et donc de moindre envergure.

La passerelle temporaire fait partie d'une entente avec Ville Mont-Royal dont les détails sont en train d'être finalisés avec NouvLR et la Ville. Elle sera située tout près du passage existant, au nord de celui-ci.

Nous ne connaissons pas encore la hauteur exacte, mais elle devra être suffisante pour qu'un train et des camions puissent circuler en dessous.

Concernant le passage à niveau, nous voulons éviter au maximum de mélanger la circulation civile avec la flotte de camions de NouvLR et le passage du train, pour des raisons de sécurité. Nous sommes capables de faire une exception pour les véhicules d'urgence, mais nous ne voulons pas que des enfants y circulent sur une base fréquente.

Suivi : présenter les plans de la passerelle temporaire lorsqu'ils seront finalisés

La passerelle temporaire sera détruite lorsque le pont Cornwall sera réouvert, mais cela va rallonger le trajet des élèves piétons du côté ouest de façon importante.

REM – En effet, la distance sera plus longue. Cela fait partie de l'entente avec Ville Mont-Royal, incluant l'aménagement de la dalle-parc.

Il faut prévoir des trajets sécuritaires pour les élèves des écoles primaires qui circulent à pied ou à vélo, et vérifier l'impact sur les horaires des autobus.

REM – Nous sommes en discussion avec la commission scolaire pour planifier cette rencontre. Nous pourrions vous faire un suivi à ce sujet.

Cet automne, une personne du REM m'a indiqué que les écoles primaires seraient rencontrées. Vous avez fait mention d'une rencontre à venir avec la commission scolaire, je pense qu'il serait important d'inviter les écoles primaires.

Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys – jusqu'à présent, les écoles primaires sont surtout informées. Il y a beaucoup de sujets et de questions qui concernent de nombreux partenaires. Pour l'instant, nous sommes dans l'attente d'une rencontre à venir, pour discuter des impacts et des solutions possibles.

Suivi : vérifier quelle pourra être la participation des écoles primaires dans la rencontre et les discussions à venir avec la commission scolaire

Il y a déjà des problématiques, notamment des retards des autobus scolaires qui doivent traverser d'est en ouest. Les enfants arrivent tout juste ou en retard à l'école. On ne peut pas devancer l'horaire

Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys – En effet, ce sont des autobus de la STM qui desservent l'école Mont-Royal. Il s'agit de navettes dédiées uniquement aux élèves de l'école. Ces autobus sont en attente à

des autobus, car ce serait trop tôt pour les enfants qui embarquent en premier.

Avez-vous prévu aménager des voies spéciales pour les autobus scolaires?

À l'école secondaire Mont-Royal, je comprends qu'il y a des autobus de la STM qui transportent les élèves. Ces autobus-là rajoutent de la circulation dans un secteur résidentiel.

Est-ce que ces autobus pourraient se stationner sur le boulevard Laird, plutôt que l'avenue Glencoe qui est résidentielle?

l'arrière de l'école, sur l'avenue Glencoe. Nous avons demandé à la STM des mesures pour réduire le bruit, par exemple fermer les moteurs des autobus à l'arrêt.

Concernant la possibilité de stationner les autobus de la STM sur le boulevard Laird, nous prenons la question en note pour vous revenir avec la réponse.

Suivi : vérifier s'il est possible de stationner les autobus de la STM sur le boulevard Laird plutôt que l'avenue Glencoe

Avec l'entrave sur le pont Jean-Talon, la circulation va passer sur l'avenue Brookfield, qui est une rue résidentielle.

Est-ce que des mesures de sécurité sont prévues?

NouvLR – Il n'y a pas de mesures prévues sur l'avenue Brookfield. Il y aura de la surveillance sur le terrain, et des actions pourront être prises au besoin.

Quand l'entrave sera mise en place, il est prévu que des policiers patrouillent le secteur pour s'assurer que tout est sécuritaire, notamment à la hauteur de Laird et Cornwall. Des employés de NouvLR patrouilleront aussi le secteur.

À la fin des travaux, est-ce que le chemin Kirkfield sera réouvert?

NouvLR – Oui, à la fin des travaux nous allons retirer la zone de chantier, et toutes les rues seront réouvertes et remises en état.

REM – L'objectif est de rouvrir Kirkfield après les travaux pour pouvoir entrer sur Jean-Talon, comme avant les travaux.

Où passera la piste cyclable sur le pont reconstruit Jean-Talon? Côté nord ou sud? Va-t-elle passer de Kirkfield à Dieppe?

Également, si vous déplacez l'arrêt de la 92, portez attention au fait qu'il n'y a pas de trottoir du côté sud du chemin.

Arr. Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce – La piste cyclable est prévue du côté nord, à l'intérieur du corridor élargi de 6,5 mètres de large. Il est prévu que la piste passe par la rue Chambois pour remonter vers le nord.

Vous invitez à contacter le Bureau des relations avec la communauté du REM, il serait bien de mettre des affiches dans le secteur avec le numéro de téléphone où appeler.

REM – Notre ligne téléphonique et notre courriel sont affichés à plusieurs endroits : site web, Info-Travaux, sur des aimants de réfrigérateurs, affiches installées dans les chantiers, etc.

À l'heure actuelle, quand je veux me renseigner sur le REM je vais sur le site de Ville Mont-Royal. Sur le site de l'arrondissement Côte-des-Neiges, il devrait y avoir un lien vers les informations du REM.

Arr. Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce – L'idée est prise en note et sera rapportée à notre équipe des communications.

Suivi : vérifier s'il est possible d'ajouter un lien sur le site de l'arrondissement Côte-des-Neiges pour obtenir des informations sur le REM

Merci d'avoir confirmé l'habillage des murs dans le quartier, c'est une bonne nouvelle.

REM – Malheureusement, ce n'est pas possible. Nous voulons éviter à tout prix que les enfants soient sur le chantier de construction, même pendant de courtes périodes, pour leur sécurité.

Avec la fermeture du pont Cornwall, avez-vous envisagé d'aménager un corridor sécurisé pour les élèves au passage à niveau Lazard pour certains moments dans la journée, soit le matin et en fin de journée pour des périodes de 30 minutes?

En effet, les camions de construction ont d'importants angles morts. Nous avons fait par le passé un exercice où les enfants pouvaient monter dans un camion afin de constater les angles morts du camion.

C'est pour ça qu'une passerelle temporaire sera mise en place. Nous allons nous assurer qu'elle soit bien placée, facilement accessible, sécuritaire, avec des chemins piétonniers bien identifiés.

L'exercice d'avoir embarqué des enfants dans les camions pour constater les angles morts est très intéressant, il pourrait être refait avec les écoles du quartier.

Sur l'avenue Kirkfield, le corridor piétonnier est plus mince qu'avant. La cohabitation entre les piétons et les vélos est très difficile. Le soir, avec le peu de lumière, on ne se sent pas en sécurité.

NouvLR – À partir du 15 novembre, la mise en place d'un corridor piétonnier va sécuriser l'intersection de Canora et Jean-Talon. Et d'ici le 15 novembre, nous allons regarder comment améliorer la situation.

Lorsqu'on utilise la rue Kirkfield et tourne à gauche sur Jean-Talon pour aller sur Bates, ce secteur est dangereux. Le signaleur n'est pas toujours là, ou il est sur son téléphone, ou dans sa cabine. Ce n'est pas sécuritaire pour les piétons. Est-il possible de prévoir des mesures, par exemple des lignes au sol?

Pour les autres secteurs dont vous faites mention, nous allons vérifier avec nos équipes et vous revenir avec les réponses. Nous allons aussi faire un suivi auprès des signaleurs pour s'assurer qu'ils ne soient pas assis à l'intérieur des cabines.

Suivi : revenir sur les mesures mises en place avant et après le 15 novembre à l'intersection de Canora et de Jean-Talon, ainsi que les mesures aux autres endroits (avenue Kirkfield, coin Kirkfield, Jean-Talon et Bates)

Aussi, à l'intersection de Jean-Talon et Canora, les garde-corps arrêtent avant Canora, ici encore ce n'est pas sécuritaire pour les piétons. Qu'est-ce qui pourrait être fait?

Suivi : s'assurer que les signaleurs restent à l'extérieur des cabines, et non pas à l'intérieur

Le coin Canora et Wilderton est dangereux, cela fait longtemps qu'on en parle. Il devait y avoir une reconfiguration, qui a été repoussée en raison du REM. Il n'y a aucune lumière pour les piétons. Est-il possible d'y mettre une signalisation pour piétons?

Pourquoi est-ce si difficile de mettre un feu pour les piétons?

Arr. Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce – L'étude de mobilité en cours évaluera des scénarios pour sécuriser et réaménager cette intersection. D'ici à ce que l'étude soit terminée, certaines mesures sont possibles, comme du marquage ou programmation des feux.

La Ville de Montréal s'est engagée à installer des décomptes piétons pour tous les feux de circulation à Montréal. L'échéancier n'est pas défini pour chaque intersection. Il serait préférable d'attendre la nouvelle géométrie de l'intersection en question. Toutefois, il serait possible de revoir la programmation des feux.

Suivi : valider la possibilité d'effectuer du marquage ou revoir la programmation des feux à l'intersection Canora et Wilderton

Lors de la fermeture des ponts, nous sommes tous conscients qu'il faudra s'habituer aux nouvelles configurations. Mon expérience avec la fermeture de Kirkfield est que cela a pris du temps avant de voir des changements dans les habitudes. De plus, je n'ai pas vu d'experts sur le terrain pour faire des observations.

Lorsque vous effectuerez de la surveillance lors de la fermeture des ponts, si vous notez un problème, allez-vous agir rapidement?

NouvLR – L'idée est d'agir le plus rapidement possible en cas de problème. Nous serons sur le terrain le matin même de la mise en place de l'entrave, pour surveiller le trafic.

Félicitations d'avoir réduit le délai de construction du pont Cornwall.

Est-il possible de réduire aussi les délais pour le pont Jean-Talon?

NouvLR – Une option est en train d'être analysée avec les partenaires afin de voir s'il est possible de réduire le temps de construction. Toutefois, à l'heure actuelle, la période de construction est prévue sur deux ans.

REM – Dans le cas de Jean-Talon, il n'y a pas un autre pont juste à côté pour se rabattre, comme c'est le cas pour Cornwall. C'est ça qui permet un gain de temps pour Cornwall. Puisque le pont Jean-Talon est le seul lien de passage, les travaux doivent être effectués en deux phases, ce qui allonge leur durée.

Je ne comprends pas pourquoi on permet un état chaotique sur Cornwall? On ne peut pas se fier au bon comportement des automobilistes.

NouvLR – Quand on parle des contrevenants qui ne suivent pas la signalisation routière, ce sont les policiers qui travaillent dans ces cas, sinon on pourrait mettre en danger les signaleurs.

4. Conclusion

La prochaine rencontre est prévue en début d'année 2020, la date précise sera connue dans les prochaines semaines. Les membres du comité auront à remplir un sondage en ligne (Doodle) à ce sujet.

5. Annexes

Liste des suivis

- Confirmer l'emplacement et les plans finaux de la passerelle temporaire (REM)
- Présenter les résultats de l'étude de mobilité à l'intersection Wilderton, Bates, Jean-Talon et Canora (Ville de Montréal)
- Préciser l'horaire et la fréquence des trains transportant des matériaux excavés du tunnel (REM et NouvLR)
- Discuter de la sécurité et l'impact sonore dans le cadre de la rencontre à venir avec la commission scolaire et les écoles (REM et Commission scolaire)
- Vérifier quelle pourra être la participation des écoles primaires dans la rencontre et les discussions à venir avec la commission scolaire (REM et Commission scolaire)
- Vérifier s'il est possible de stationner les autobus de la STM sur le boulevard Laird plutôt que l'avenue Glencoe (Commission scolaire)
- Vérifier s'il est possible d'ajouter un lien sur le site de l'arrondissement Côte-des-Neiges pour obtenir des informations sur le REM (arrondissement)
- Revenir sur les mesures mises en place avant et après le 15 novembre à l'intersection de Canora et de Jean-Talon, ainsi que les mesures aux autres endroits (avenue Kirkfield, coin Kirkfield, Jean-Talon et Bates) (NouvLR)
- S'assurer que les signaleurs restent à l'extérieur des cabines, et non pas à l'intérieur (NouvLR)
- Valider la possibilité d'effectuer du marquage ou revoir la programmation des feux à l'intersection Canora et Wilderton (arrondissement)

Présentation – Comité de bon voisinage Canora et Mont-Royal du 29 octobre 2019

(voir page suivante)