

Réseau express métropolitain (REM)

PROJET REM S.E.C.

Plan de gestion de la circulation –

Construction du pont de la Rivière-des-Prairies no. 1

602024-122300-80030-6TER-0001-00

2019-04

Construction du pont de la Rivière des Prairies no. 1

Plan de gestion de la circulation

602024-122300-80030-6TER-0001-00

Émission définitive (rév.00)

Réseau
express
métropolitain



avril 2019



Préface

Les Travaux du REM sont réalisés en mode Conception-Construction, c'est-à-dire que la conception s'effectue en parallèle des Travaux. Les concepts subséquents à l'étape présentée dans les présents documents sont évolutifs.

NouvLR doit préparer un plan de gestion de la circulation, sous forme de rapport, relativement à toute route ou aménagement pour cyclistes et piétons situé sur le Site de construction ou dans les zones d'influence, comprenant toutes les routes existantes, ainsi que tous les trottoirs et pistes cyclables pouvant être affectées par les Entraves liées aux Travaux. Le plan de gestion de la circulation doit présenter la vision de NouvLR en termes de phasage et maintien de la mobilité, tout en respectant les Exigences techniques.

NouvLR doit présenter au minimum 30 jours avant la réalisation d'une Entrave, un plan de gestion de la circulation définitif. Ce plan de gestion est requis pour l'obtention des permis d'occupation du domaine public ou des Autorisations d'Entraves auprès des différentes Autorités compétentes exploitant les réseaux routiers.

NouvLR a l'entière responsabilité de démontrer que les scénarios de gestion de la circulation élaborés sont fonctionnels et que les impacts sur la circulation sont acceptables par les Autorités compétentes exploitant les réseaux routiers affectés par les Travaux. Dans le cas contraire, le Fournisseur devra ajuster son plan de gestion de la circulation à la satisfaction des différents partenaires et des Autorités compétentes afin de pouvoir obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation de ces Entraves.

Glossaire

Autorité compétente désigne toute Autorité gouvernementale ainsi que toute autre personne ayant compétence à l'égard de l'exécution de la totalité ou d'une partie des Activités ou à l'égard du Réseau, des Infrastructures existantes, des Sites de construction ou du Site aux termes des Lois et règlements, des Ententes avec les tiers, des Conventions relatives aux dessertes publics ou des Charges, titres de propriété ou autres droits réels.

Chaussée signifie les surfaces de la route, y compris les voies utilisées, les accotements et les arrondis de talus et, le cas échéant, les bandes cyclables désignées.

Chemin public a le sens qui lui est donné au Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.2

Entrave désigne toute intervention ou obstacle inhabituel (personnel, équipement, matériel de signalisation en fonction, déblai, camion de desserte ou autre) présent sur la chaussée et jusqu'à trois mètres de celle-ci, incluant tous les types d'entretien sur le Chemin public (nettoyage, installation, démantèlement ou autre).

Exigences techniques désigne l'ensemble des exigences techniques imposées au Fournisseur aux termes du Contrat, lesquelles sont principalement prévues à l'Annexe 4 Description du Projet et à l'Annexe 5 Exigences techniques, y compris les Normes applicables pertinentes et, lorsqu'applicables, les exigences techniques prévues aux Ententes avec les tiers ou aux Conventions relatives aux dessertes publics si ces exigences ont été communiquées au Fournisseur avant la Date de dépôt de la proposition ou si elles ont fait l'objet d'une Modification de REM.

Fermeture désigne toute Entrave à la circulation réduisant la capacité véhiculaire, piétonnière ou cycliste, laquelle résulte des actions ou omissions du Fournisseur, incluant l'action de mise en place du matériel de signalisation.

Jour désigne tout jour de calendrier.

Jour ouvrable désigne tout Jour sauf le samedi, le dimanche ou tout autre Jour qui, à Montréal (Québec) est un jour férié ou un Jour où les institutions financières sont autorisées, par la loi ou par proclamation locale, à fermer.

Projet désigne l'ensemble des activités déjà entreprises ou complétées ou à entreprendre ou compléter par le Fournisseur, REM ou toute autre personne aux fins de la réalisation du projet décrit à l'Annexe 4 Description du Projet, incluant notamment les études techniques et environnementales, les activités immobilières, la gestion de l'existant, le maintien de la circulation, la relocalisation des dessertes publics, le démantèlement des structures existantes et la réalisation des Travaux.

Règles de l'art désigne l'exercice du degré de compétence, de diligence, de prudence et de prévoyance dont on peut s'attendre d'une personne compétente et expérimentée dans le cadre de la conception et de la construction d'un système de transport en commun léger sur rail de l'envergure de celles du Projet IAC et dans des circonstances et conditions analogues.

REM désigne Projet REM S.E.C., ainsi que tout successeur et ayant droit de celle-ci.

Réseau signifie le réseau de transport collectif de type métro léger automatisé et électrique intégrant l'Antenne Deux-Montagnes, l'Antenne Rive-Sud, l'Antenne Sainte-Anne-de-Bellevue et l'Antenne Aéroport, tel que plus amplement décrit à la Partie 1 Description du Réseau de l'Annexe 4 Description du Projet, y compris l'ensemble des Ouvrages et les Équipements.

Site désigne, les terrains, structures, voies d'eau, berges, infrastructures, ponts, routes, voies ferrées et autres zones dont les limites sont précisées à l'appendice A088 Limites du Site.

Site de construction désigne le chantier de construction au sens des Lois du travail, dont les limites sont précisées à l'appendice A005 Limites du Site de construction.

SLR signifie système léger sur rail.

Travaux désigne l'ensemble des travaux exécutés par le Fournisseur dans le cadre du Projet IAC, y compris les travaux de conception et de construction, les travaux relatifs à la mise en desserte du Réseau, les Travaux de remise en état, les travaux relatifs à la Garantie des travaux ou les Travaux relatifs aux infrastructures de dessertes publics et municipaux lorsqu'exécutés par le Fournisseur mais à l'exclusion des Éléments MRSEM.

Préparé pour : **Projet REM S.E.C.**
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal, Québec, Canada
H2Z 2B3

Préparé par : **NouvLR**
1140, boulevard de Maisonneuve Ouest
Montréal, Québec, Canada
H3A 1M8

Rapport préparé par : _____ Le 2019-04-26
Mylène Manseau, ing.
Responsable, maintien de la mobilité

Rapport approuvé par : _____ Le 2019-04-26
Mathieu Prud'homme, ing.
Coordonnateur en maintien de la mobilité

Révision	Date de révision	Description
00	2019-04-26	Émission définitive

Table des matières

Réseau express métropolitain (REM).....	1
1. Mise en contexte.....	3
2. Concepts de mobilité.....	4
2.1. Objectifs des Entraves.....	4
2.2. Séquence et phasage des travaux.....	5
2.3. Échéancier.....	5
2.4. Scénarios de circulation.....	6
2.4.1. Phase 1.....	6
2.4.1.1. Côté sud du pont de la Rivière-des-Prairies no. 1 (Montréal).....	6
2.4.1.2. Côté nord du pont de la Rivière-des-Prairies no.1 (Îles-Bigras).....	7
2.4.2. Phase 2.....	7
2.4.3. Contraintes.....	8
2.5. Ouvrages temporaires.....	9
2.6. Chemins de détour.....	9
2.7. Programme d'intervention d'urgence en matière de gestion de la circulation.....	9
3. Étude de circulation.....	10
4. Plages horaires proposées.....	11
4.1. Plages horaires des entraves.....	11
4.2. Périodes de travail.....	11
5. Accès au chantier.....	12
5.1. Localisations.....	12
5.2. Procédures.....	13
5.3. Route de camionnage.....	14
6. Impacts anticipés et mesures d'atténuation.....	17
6.1. Véhicules.....	17
6.2. Transport de marchandises.....	17
6.3. Transport collectif.....	17
6.4. Cyclistes.....	18
6.5. Piétons.....	18
6.6. Riverains (commerces, industries et résidences).....	18

7. Feux de circulation	19
7.1. Feux de circulation temporaires.....	19
7.2. Modification aux feux de circulation existants.....	19
8. Conclusion	20

Liste des figures

Figure 1 – Zone des travaux.....	3
Figure 2 - Localisation du pont ferroviaire de la Rivière-des-Prairies no. 1.....	4
Figure 3 – Logigramme des étapes des travaux dans le segment.....	5
Figure 4 – Localisation des chemins d'accès temporaire	6
Figure 5 – Localisation de l'aire de chantier.....	7
Figure 6 – Localisation de l'aire de chantier.....	8
Figure 7 – Localisation de l'aire de chantier.....	13
Figure 8 – Extrait de la carte de camionnage de Montréal	14
Figure 9 – Extrait de la carte de camionnage de Laval	14
Figure 10 – Itinéraire de camionnage durant les travaux - Montréal.....	15
Figure 11 – Itinéraire de camionnage durant les travaux - Laval.....	16

Liste des annexes

Annexe A – Procédure d'accès au chantier

1. Mise en contexte

Antenne	Secteur	Étape	Période ciblée	Durée ciblée
Deux-Montagnes	122300	1	mai 2019	19 mois



Autorité (s) compétentes exploitant les réseaux routiers	Ville de Montréal (Pierrefonds – Roxboro) Ville de Laval (Îles-Bigras)
Partenaires impliqués	Réseau de transport métropolitain (exo) Dessertes d'urgence (ambulances, pompiers, policiers, etc.) Desserte de Police de la Ville de Montréal (SPVM) Société de transport de Montréal (STM) Société de transport de Laval (STL) Sureté du Québec (SQ)

2. Concepts de mobilité

2.1. Objectifs des Entraves

Les travaux prévus consistent à construire le pont de la Rivière-des-Prairies no.1, ci-après RDP1, situé dans le secteur de l'interstation Station Roxboro-Pierrefonds à Station Îles-Bigras – Antenne Deux-Montagnes (DM) tel que montré sur la figure ci-dessous. La construction du pont RDP1 est nécessaire pour éventuellement permettre la circulation du REM au-dessus de la rivière des Prairies entre les villes de Montréal et Laval.

L'objectif premier du présent rapport est d'élaborer des solutions en maintien de la circulation afin de garder la fluidité véhiculaire sur le réseau lors des travaux tout en considérant les besoins d'aire de travail, de circulation véhiculaire et de transport collectif et actif.

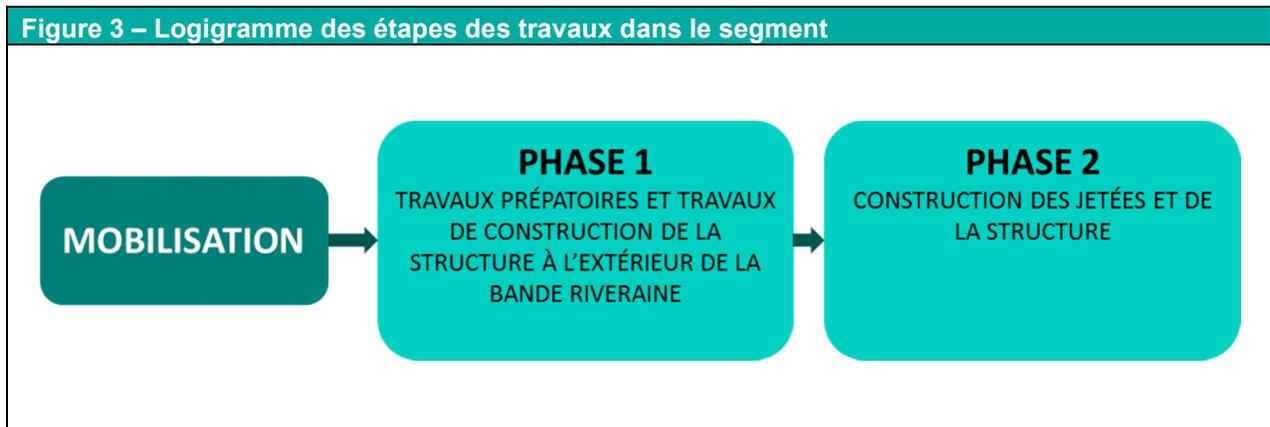
Le rapport présente donc l'ensemble des analyses et considérations nécessaires en maintien de la circulation pour la poursuite des travaux.

Figure 2 - Localisation du pont ferroviaire de la Rivière-des-Prairies no. 1



2.2. Séquence et phasage des travaux

Les étapes des travaux effectués dans le secteur sont illustrées à la figure 3.



Le présent document décrit les phases pour la construction du pont RDP1. Voici la séquence :

- Phase 1 : Travaux préparatoires (mobilisation des aires de chantier et abattage d'arbres), excavation et construction des culées à l'extérieur de la bande riveraine;
- Phase 2 : Construction de jetées et de la nouvelle structure ferroviaire.

Les travaux de construction du pont de la Rivière-des-Prairies no. 2 seront réalisés simultanément aux travaux couverts par le présent rapport. Un rapport spécifique aux travaux de cette autre structure sera également soumis (602024-124400-80030-6TER-0001-00). Les différents entraves requises dans le cadre des deux rapports ne sont pas conflictuelles les unes avec les autres.

2.3. Échéancier

L'échéancier de réalisation détaillé de l'antenne concernée par le présent document est fourni par NouvLR à CDPQ Infra, séparément des plans de gestion de la circulation.

No.	Description de la phase	Date
1	Travaux préparatoires (mobilisation des aires de chantier et abattage d'arbres), excavation et construction des culées à l'extérieur de la bande riveraine	Mai 2019 à fin juillet 2019
2	Construction de jetées et de la nouvelle structure	Août 2019 à décembre 2020

2.4. Scénarios de circulation

Tel que mentionné précédemment, les travaux de construction du pont de la Rivière-des-Prairies no.1, situé du côté Est de la structure ferroviaire existante reliant Montréal et Laval seront réalisés en deux (2) phases. Les scénarios de circulation en fonction des Autorités Compétentes impactées pour chacune des phases sont présentés dans la présente section.

2.4.1. Phase 1

2.4.1.1. Côté sud du pont de la Rivière-des-Prairies no. 1 (Montréal)

Afin de permettre la mobilisation des aires de travail et l'accès au chantier durant les travaux, des chemins d'accès temporaires devront être aménagés de part et d'autre des rails existants, dans les limites de constructions du projet.

Du côté Est des rails existants, un chemin d'accès sera aménagé à partir de la rue du Celtis.

Du côté Ouest des rails existants, un chemin d'accès sera aménagé à partir de l'extrémité de la rue Perron.

Les différents chemins d'accès temporaires aménagés sont illustrés sur la figure 4.

Figure 4 – Localisation des chemins d'accès temporaire



2.4.1.2. Côté nord du pont de la Rivière-des-Prairies no.1 (Îles-Bigras)

Durant les travaux de la phase 1, une aire de chantier sera aménagée en bordure du chemin du Mistral entre le Chemin du Tour et le Croissant London, tel qu'illustré sur la figure 5. L'aménagement de cette aire de chantier est nécessaire pour l'installation de bureau de chantier et l'entreposage de matériaux. Un chemin d'accès parallèle aux rails existants sera également aménager afin de permettre l'accès au site des travaux de construction de la nouvelle structure.

Durant les travaux de la phase 1, les travaux de construction de la culée située à l'extérieur de la bande riveraine débiteront.

Figure 5 – Localisation de l'aire de chantier



2.4.2. Phase 2

Tous les aménagements faits durant la phase 1 doivent être maintenus en place durant la durée des travaux de la phase 2.

Une aire de travail supplémentaire sera aménagée à l'extrémité sud du chemin du Mistral afin de permettre la construction d'une jetée et d'accéder aux aires de travail. La

construction de cette jetée est nécessaire pour réaliser les travaux de construction des fondations de la nouvelle structure ferroviaire.

La localisation cette aire de travail est illustrée sur la figure 6.

Figure 6 – Localisation de l'aire de chantier



Durant la phase 2, les travaux de construction des jetées, des piles et des chevêtres, l'installation des poutres, de la dalle préfabriquée et le bétonnage du tablier seront réalisés. La construction d'un quai temporaire sera également réalisée du côté de Montréal.

Durant cette phase, une partie des travaux sera aussi réalisée à l'aide de barges pour la partie située entre les deux rives.

2.4.3. Contraintes

En raison de contraintes environnementales, les travaux en eaux et dans les bandes riveraines ne sont pas autorisés entre le 1^{er} mars et le 1^{er} août.

2.5. Ouvrages temporaires

Aucun chemin de déviation, drainage ou éclairage temporaire n'est requis pour l'étape concernée par le présent document, donc aucun plan n'est joint.

2.6. Chemins de détour

Aucun chemin de détour n'est nécessaire dans le cadre de ces travaux.

2.7. Programme d'intervention d'urgence en matière de gestion de la circulation

Le programme d'intervention d'urgence en matière de gestion de la circulation est fourni par NouvLR à CDPQ Infra, séparément des plans de gestion de la circulation.

Toutefois, NouvLR possède un numéro de téléphone d'urgence, disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 (514-247-4022). Tout constat d'une signalisation endommagée, d'une congestion anormale, ou de tout autre constat lié à la circulation et à la signalisation doit être rapporté à ce numéro de téléphone. Le suivi sera alors assuré par l'équipe mobilité de NouvLR.

- Le constat d'un accident routier sur le réseau municipal, sur le chantier de NouvLR, par un intervenant devra s'accompagner par la suite d'évènements suivants :
 - Si une voie est entravée et que les véhicules ne sont pas en mesure d'être déplacés, l'intervenant téléphonera les dessertes d'urgence au 911 directement;
 - Si les véhicules sont à l'extérieur des voies, mais qu'il y a un blessé, l'intervenant devra contacter les dessertes d'urgence au 911;
 - Dans tous les cas, l'intervenant devra signaler l'incident au numéro de téléphone d'urgence de NouvLR (514-247-4022).
- L'équipe mobilité de NouvLR prendra en charge la signalisation du dossier d'urgence et collaborera avec les dessertes d'urgences.
- L'équipe mobilité de NouvLR s'assurera de communiquer avec les différents intervenants internes, qui s'assureront de faire le suivi avec les intervenants externes en fonction des plans de gestion des mesures d'urgence en Santé-Sécurité.

3. Étude de circulation

Considérant que les entraves nécessaires dans le cadre de ces travaux sont ponctuelles et de courte durée il a été jugé non nécessaire d'effectuer des comptages routiers dans les secteurs impactés.

De ce fait, aucune étude de circulation n'est requise pour ce présent document.

4. Plages horaires proposées

4.1. Plages horaires des entraves

Aucune plage horaire n'est requise pour les entraves de longue durée sur le réseau municipal. Cependant, leurs mises en place seront effectuées à l'aide de fermetures de courte durée réalisées en fonction des exigences décrites dans le permis d'occupation ou d'obstruction temporaire du domaine public délivré par les Autorités compétentes exploitant les réseaux routiers concernées.

4.2. Périodes de travail

La période de travail inclut les jours de la semaine du lundi au vendredi entre 7h00 et 19h00 à l'exception des travaux de construction des culées qui devront être réalisés de fin de semaine, entre 7h00 et 19h00. Il se peut toutefois que quelques travaux n'impliquant pas trop de bruit ni trop de luminosité soient requis à l'extérieur de cette plage horaire. Des mesures seront alors mises en place afin de limiter les impacts sur les riverains et, si requis, l'arrondissement concerné sera rencontré avant l'utilisation prolongée de ces plages horaires.

5. Accès au chantier

5.1. Localisations

Les accès au chantier seront signalisés à l'aide des panneaux T-170-4. L'accès au site de construction se fait selon les plages horaires ne nuisant pas à la mobilité et n'ayant pas d'impact sur la circulation.

La numérotation du panneau T-170-4, les plages horaires d'Accès au site de construction et la localisation de l'accès sont les suivants :

Numérotation	Plage horaire d'accès au site	Localisation
RP-1	En tout temps pendant les périodes de travail	Côté Ouest de la rue du Celtis, entre la rue du Sureau et la rue de L'Achillée
RP-2	En tout temps pendant les périodes de travail	À l'extrémité Est de la rue Perron
IB-1	En tout temps pendant les périodes de travail	Côté Ouest du chemin du Mistral, entre le chemin du Tour et le Croissant London
IB-2	En tout temps pendant les périodes de travail	À l'extrémité Sud du chemin du Mistral

Tous les accès au chantier, décrits ci-dessus, seront maintenus pour toute la durée des travaux couverts par le présent document.

La localisation des accès au chantier est illustrée sur la figure 7.

Figure 7 – Localisation de l'aire de chantier



5.2. Procédures

La procédure d'accès au chantier se trouve à l'annexe A du présent document.

Aucun travail ne sera réalisé à la hauteur des accès au chantier.

En dehors des périodes de travail, les accès seront fermés à l'aide de repères visuels espacés aux deux mètres.

Les véhicules devant accéder à l'aire de travail seront munis d'un gyrophare conforme aux tome V – Signalisation routière des Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports, à l'exclusion des camions de transport en vrac.

Sur le réseau supérieur, NouvLR ne va pas interrompre la circulation à l'aide d'un véhicule accompagnateur ou d'un signaleur routier au moment de l'entrée ou de la sortie des véhicules sur le site de construction. Des véhicules accompagnateurs seront utilisés pour escorter tout véhicule qui entre ou qui sort d'une aire de travail adjacent à une voie du réseau supérieur ouverte à la circulation. Ces véhicules pourraient aussi être utilisés pour ralentir la circulation dans la zone des travaux ou à signaler les congestions causant une file d'attente supérieure à 0,5km dans le cas où la situation se présente sur les lieux.

5.3. Route de camionnage

Les figures 8 et 9 présentent des extraits des cartes de camionnage des Autorités compétentes impactées.

Figure 8 – Extrait de la carte de camionnage de Montréal

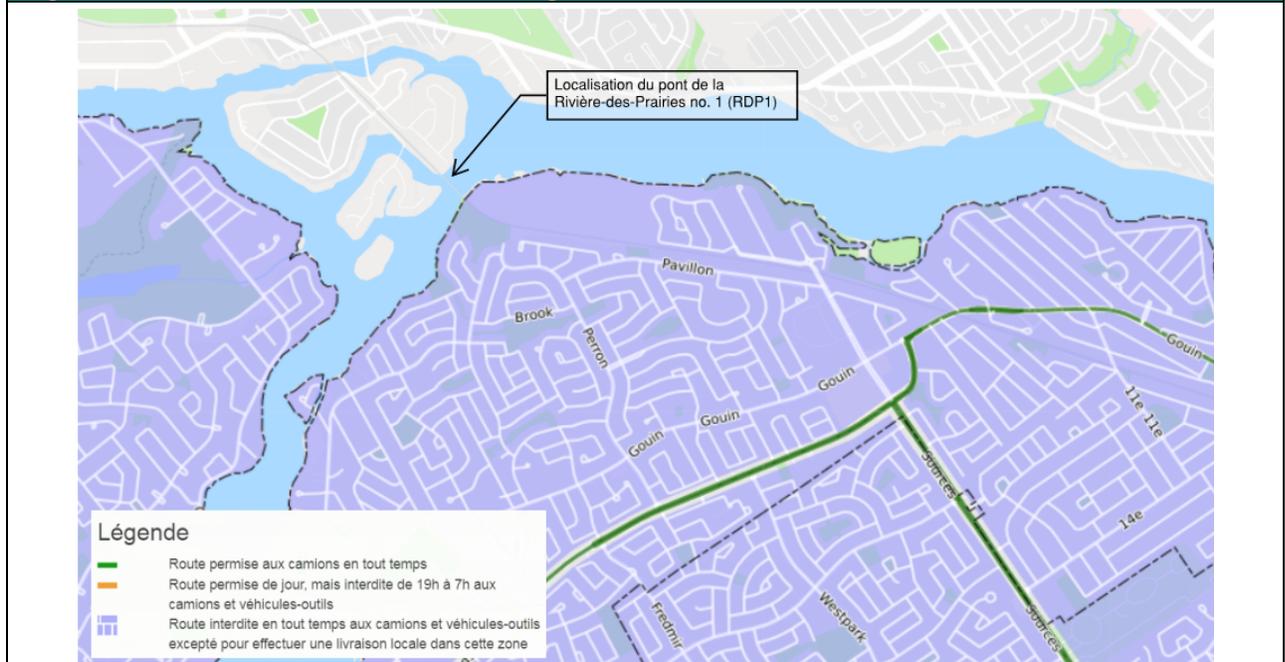


Figure 9 – Extrait de la carte de camionnage de Laval

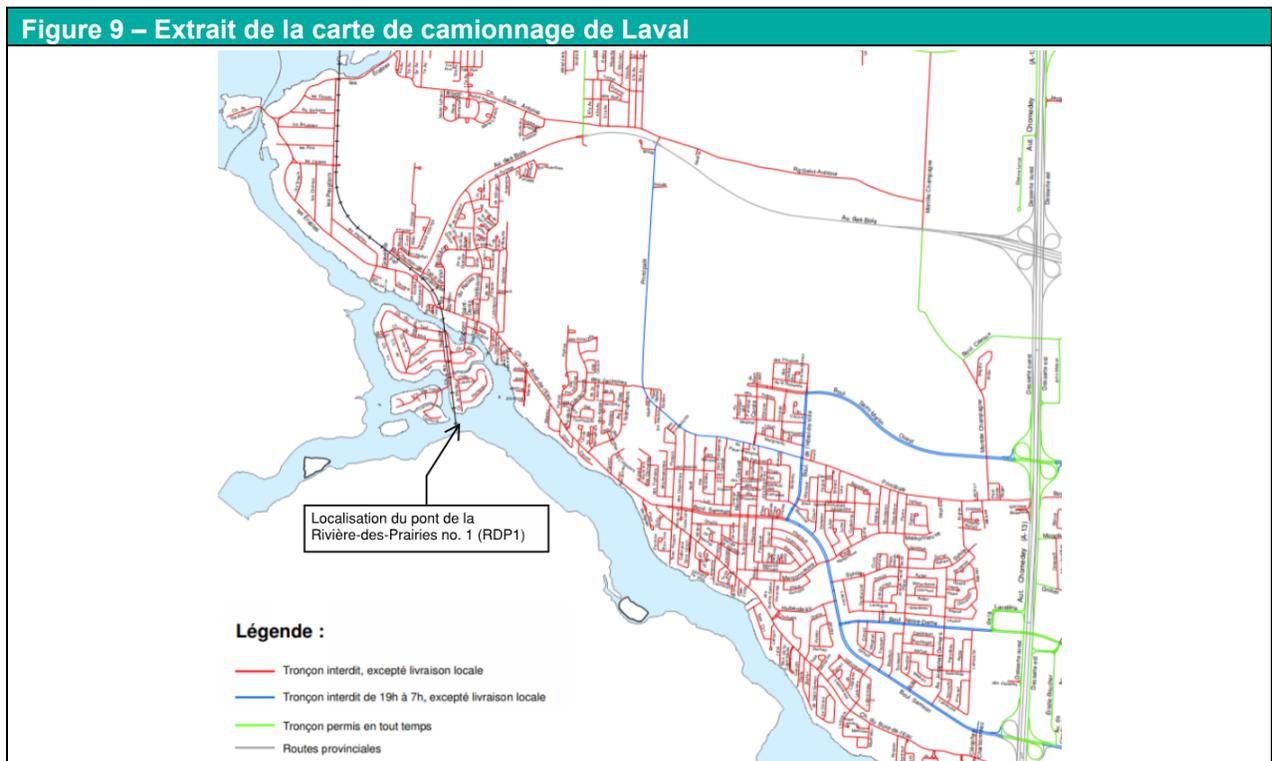
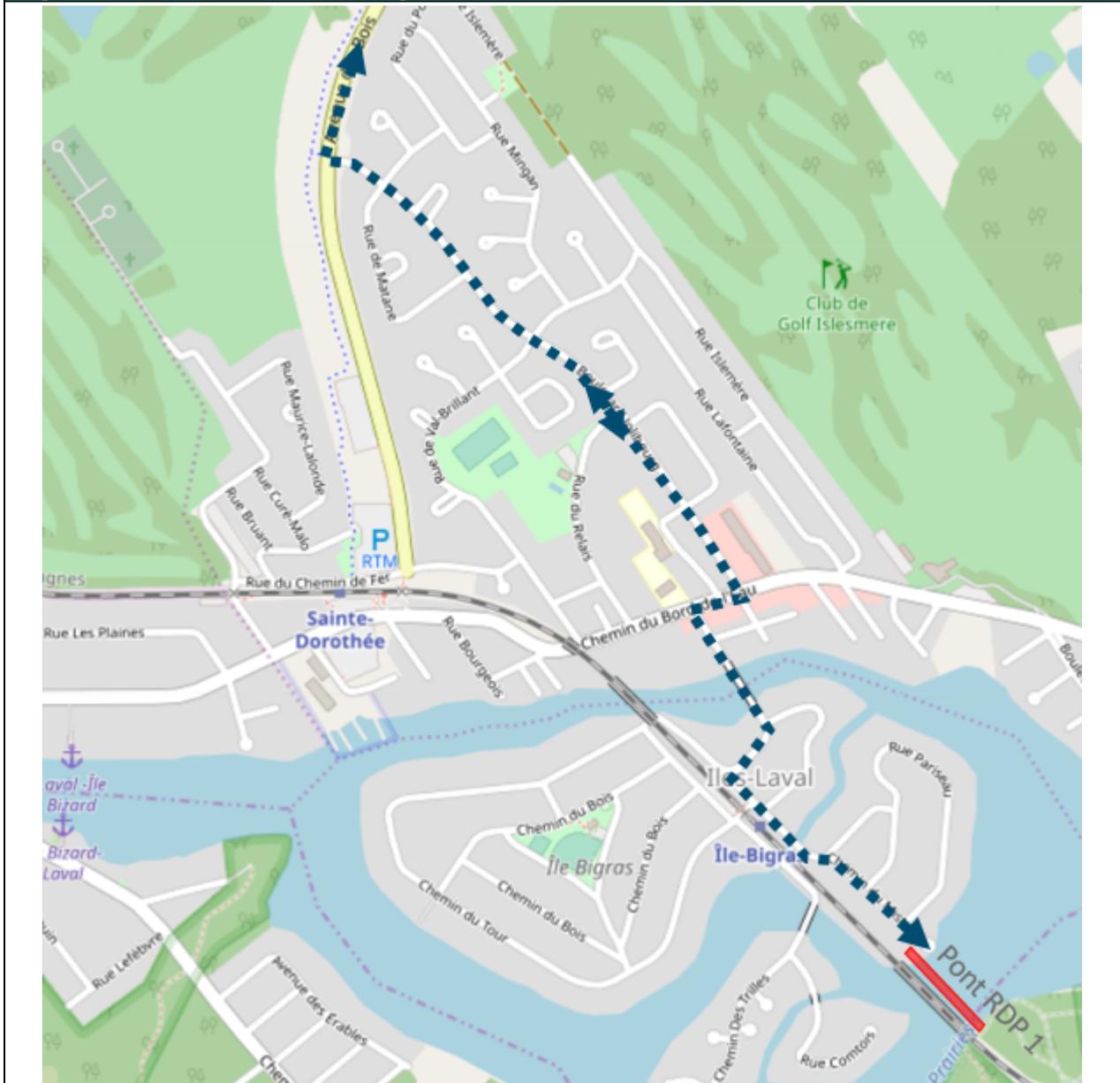


Figure 11 – Itinéraire de camionnage durant les travaux - Laval



Durant les travaux de la phase 1, des livraisons ponctuelles seront réalisés autant du côté de Montréal que du côté de l'Îles-Bigras.

Toutefois, lors des travaux de la phase 2, un flot de camions plus important sera observé tant du côté de Montréal que du côté de l'Îles-Bigras.

Du côté de Montréal, on estime qu'environ vingt (20) camions par jour transporteront les matériaux nécessaires à la construction du quai pendant une période de trois (3) semaines. Un volume de camion équivalent sera observé lors de la démolition de ce même quai. La durée des travaux est également de trois (3) semaines. De plus, nous

évaluons qu'environ vingt (20) camions par jours effectueront des livraisons pour la mobilisation (1 semaine) et la démobilisation (1 semaine) des barges.

Du côté de l'Îles-Bigras, le flot de camions est estimé à plus ou moins 70 camions par jours pendant la construction (3 semaines) et la démolition (3 semaines) de la jetée.

En dehors de ces périodes plus achalandées, des livraisons ponctuelles seront réalisés de part et d'autre de la nouvelle structure.

6. Impacts anticipés et mesures d'atténuation

Voici les impacts anticipés et les mesures d'atténuation préconisées pour tous les modes de transport sur le réseau routier.

La communication est un outil important de prévention pour la sécurité des usagers de la route. Une mesure d'atténuation préconisée est la diffusion de communiqués à ces dernier (tous les modes de transport confondus), ainsi qu'aux riverains en amont de la mobilisation des Entraves afin de réduire les impacts.

6.1. Véhicules

	Impacts anticipés	Mesures d'atténuation préconisées
Réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.

6.2. Transport de marchandises

	Impacts anticipés	Mesures d'atténuation préconisées
Réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.

6.3. Transport collectif

	Impacts anticipés	Mesures d'atténuation préconisées
Voies réservées	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.
Parcours d'autobus	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.
Arrêts d'autobus	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.
Quais des dessertes d'autobus	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.
Stationnements incitatifs	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.

6.4. Cyclistes

	Impacts anticipés	Mesures d'atténuation préconisées
Réseau cyclable	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.

6.5. Piétons

	Impacts anticipés	Mesures d'atténuation préconisées
Réseau piétonnier	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> S.O. 	<ul style="list-style-type: none"> S.O.

6.6. Riverains (commerces, industries et résidences)

	Impacts anticipés	Mesures d'atténuation préconisées
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> Travaux à proximité d'un quartier à vocation résidentielle. 	<ul style="list-style-type: none"> Maintien en tout temps des accès aux propriétés privées
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> Bruits et poussières 	<ul style="list-style-type: none"> Les travaux s'effectueront de jour seulement entre 7h00 et 19h00. De plus, une attention particulière sera apportée afin de contrôler les débris et la poussière occasionnés par les travaux. Un nettoyage quotidien sera effectué par les équipes de travaux.

7. Feux de circulation

7.1. Feux de circulation temporaires

Aucun feu de circulation temporaire n'est requis pour les Travaux décrits au présent document.

7.2. Modification aux feux de circulation existants

Aucune modification aux feux de circulation existants n'est requise pour les Travaux décrits au présent document.

8. Conclusion

NouvLR souhaite rappeler que le présent plan de gestion de la circulation est émis dans le but d'obtenir les permis d'occupation du domaine public ou des Autorisations d'Entraves auprès des différentes Autorités compétentes exploitant les réseaux routiers.

NouvLR croit avoir démontré dans le présent rapport que les scénarios de gestion de la circulation élaborés sont fonctionnels et que les impacts sur la circulation sont acceptables par les Autorités compétentes exploitant les réseaux routiers affectés par les Travaux. Dans le cas où l'Autorité compétente aurait des commentaires à émettre à NouvLR, elle est priée de les émettre dans un délai de 10 Jours afin d'éviter de retarder les Travaux. NouvLR s'engage alors à répondre aux questionnements de l'Autorité compétente et d'ajuster, si requis, son plan de gestion de la circulation à la satisfaction de cette dernière afin de pouvoir obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation des Entraves.

Il ne faut pas oublier que les Travaux du REM sont réalisés en mode Conception-Construction, c'est-à-dire que la conception n'est pas encore finalisée, malgré que les Travaux progressent sur le terrain. Ce plan de gestion de la circulation n'est pas nécessairement le seul qui sera soumis à l'Autorité compétente concernant le présent segment du REM. NouvLR s'engage à prévenir l'Autorité compétente le plus rapidement possibles des étapes subséquentes à celle présentée dans le présent rapport.

Annexe A

Procédure d'accès au chantier