

Réseau express métropolitain (REM)

PROJET REM S.E.C.

Plan de gestion de la circulation –

Construction du pont de la Rivière-des-Prairies no. 2

602024-124400-80030-6TER-0001-01

2019-05

Construction du pont de la Rivière des Prairies no. 2

Plan de gestion de la circulation

602024-124400-80030-6TER-0001-01

Émission définitive (rév.01)

Réseau
express
métropolitain



Mai 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 2019-05-28
Mylène Manseau, ing.
Responsable, maintien de la mobilité

Rapport approuvé par : _____ Le 2019-05-28
Mathieu Prud'homme, ing.
Coordonnateur en maintien de la mobilité

Révision	Date de révision	Description
00	2019-04-26	Émission définitive
01	2019-05-28	Émission définitive révision 01

Table des matières

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	6
2.4. Scénarios de circulation	6
2.4.1. Phase 1.....	6
2.4.2. Phase 2.....	8
2.4.3. Phase 3.....	9
2.4.4. Contraintes.....	10
2.5. Ouvrages temporaires	10
2.6. Chemins de détour.....	10
2.7. Programme d'intervention d'urgence en matière de gestion de la circulation	10
3. Étude de circulation	12
4. Plages horaires proposées	13
4.1. Plages horaires des entraves.....	13
4.2. Périodes de travail	13
5. Accès au chantier.....	14
5.1. Localisations	14
5.2. Procédures.....	15
5.3. Route de camionnage	15
6. Impacts anticipés et mesures d'atténuation	19
6.1. Véhicules	19
6.2. Transport de marchandises.....	19
6.3. Transport collectif.....	19
6.4. Cyclistes	19
6.5. Piétons	20
6.6. Riverains (commerces, industries et résidences)	20
7. Feux de circulation	21

7.1. Feux de circulation temporaires.....	21
7.2. Modification aux feux de circulation existants.....	21
8. Conclusion	22

Liste des figures

Figure 1 – Zone des travaux.....	3
Figure 2 - Localisation du pont ferroviaire de la Rivière-des-Prairies no. 2.....	4
Figure 3 – Logigramme des étapes des travaux dans le segment.....	5
Figure 4 – Localisation des aires de chantier sur l’Îles-Bigras	7
Figure 5 – Localisation des aires de chantier sur l’île Jésus	8
Figure 6 – Localisation des aires de chantier sur l’îles Bigras durant la phase 2.....	9
Figure 7 – Localisation des aires de chantier sur l’île Jésus durant la phase 3	10
Figure 8 – Localisation des accès chantier	15
Figure 9 – Extrait de la carte de camionnage de Laval	16
Figure 10 – Itinéraire de camionnage durant les travaux - Laval.....	17

Liste des annexes

Annexe A – Procédure d’accès au chantier
Annexe B – Plans de phasage

1. Mise en contexte

Antenne	Secteur	Étape	Période ciblée	Durée ciblée
Deux-Montagnes	124400	1	Juillet 2019	17 mois



Autorité(s) compétentes exploitant les réseaux routiers	Ville de Laval
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)

Laval

2. Concepts de mobilité

2.1. Objectifs des Entraves

Les travaux prévus consistent à construire le pont de la Rivière-des-Prairies no.2, ci-après RDP2, situé dans le secteur de l'interstation Station Îles-Bigras à Station Sainte-Dorothée – Antenne Deux-Montagnes (DM) tel que montré sur la figure ci-dessous. La construction du pont RDP2 est nécessaire pour éventuellement permettre la circulation du REM au-dessus de la rivière des Prairies entre l'Îles-Bigras et Laval.

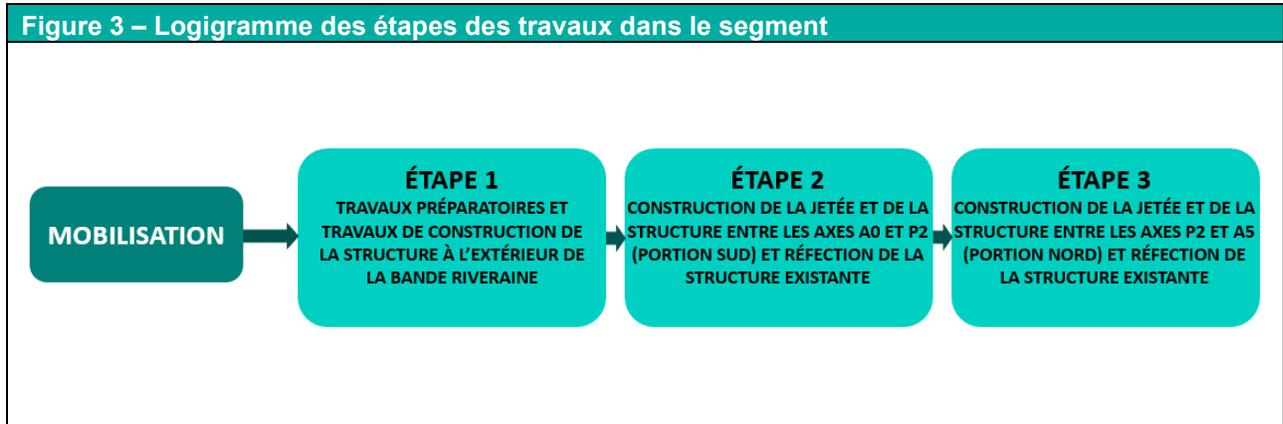
L'objectif premier du présent rapport est d'élaborer des solutions en maintien de la circulation afin de garder la fluidité véhiculaire sur le réseau lors des travaux tout en considérant les besoins d'aire de travail, de circulation véhiculaire et de transport collectif et actif.

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



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 RDP2. 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 la jetée et de la structure entre les axes A0 et P2 (portion sud) et réfection de la structure existante;
- Phase 3 : Construction de la jetée et de la structure entre les axes P2 et A5 (portion nord) et réfection de la structure existante.

Les travaux de construction du pont de la Rivière-des-Prairies no. 1 seront réalisés simultanément aux travaux couverts par le présent rapport. Un rapport spécifique aux travaux de cette autre structure sera également soumis (602024-122300-80030-6TER-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	Juillet 2019
2	Construction de la jetée et de la structure entre les axes A0 et P2 (portion sud) et réfection de la structure existante	Août 2019 à décembre 2019
3	Construction de la jetée et de la structure entre les axes P2 et A5 (portion nord) et réfection de la structure existante	Décembre 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.2, situé du côté Ouest de la structure ferroviaire existante reliant l'Îles-Bigras et l'Île Jésus seront réalisés en trois (3) phases. Les scénarios de circulation sont présentés dans la présente section.

2.4.1. Phase 1

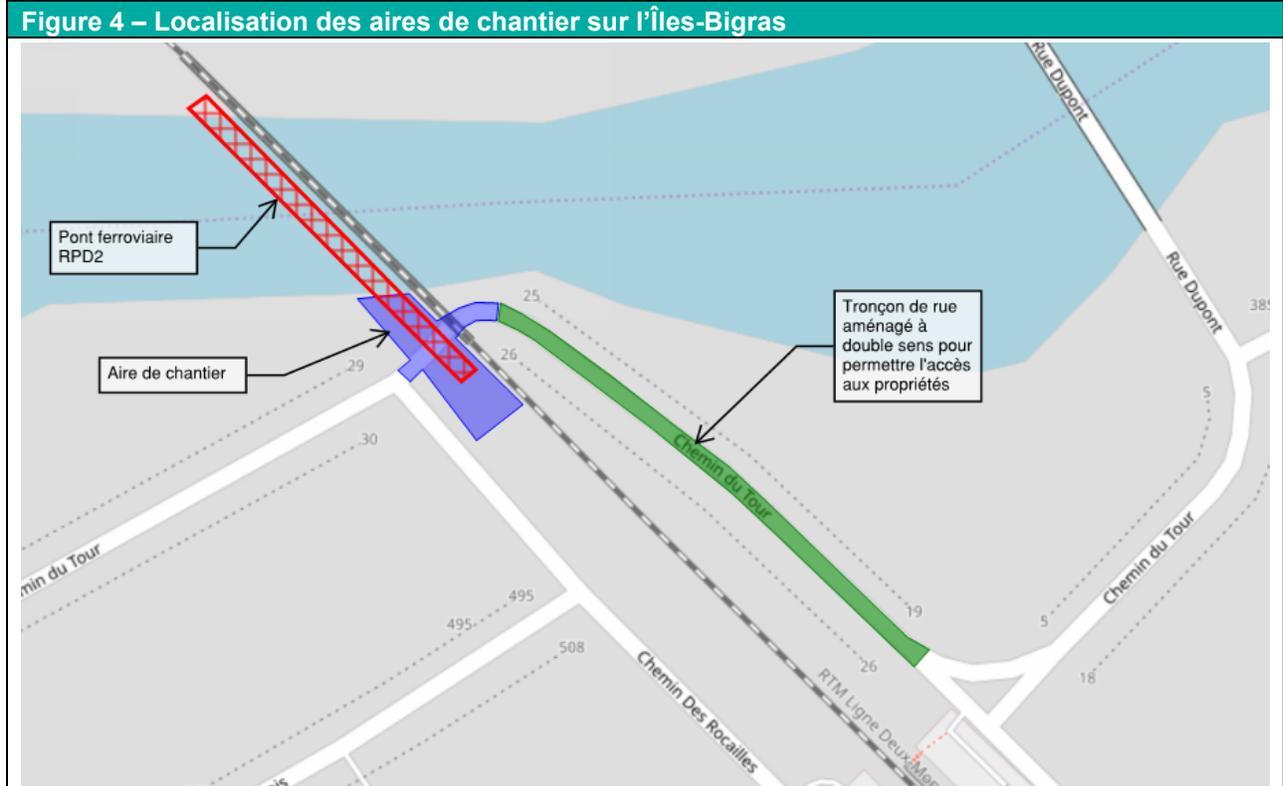
Dans le cadre des travaux de la phase 1, différentes aires de travail seront aménagées.

Sur le territoire de l'Îles-Bigras, une aire de chantier sera aménagée du côté Ouest des rails existants, dans les limites de construction du projet.

De plus, la fermeture complète du chemin du Tour sous la structure ferroviaire existante est également requise. Compte tenu que le chemin du Tour est à sens unique vers le nord, le tronçon du chemin du Tour situé à l'est de la structure ferroviaire sera aménagé afin de permettre la circulation locale dans les deux directions pour maintenir l'accès aux riverains.

Des entraves ponctuelles de courte durée seront également requises sur le chemin des Rocailles, entre le stationnement incitatif et le chemin du Tour. Dans le cadre de ces entraves ponctuelles la circulation sera maintenue en alternance avec la présence de signaleurs ou des chemins de détour seront mis en place.

Les aires de chantier sur l'Îles-Bigras sont illustrées sur la figure 4

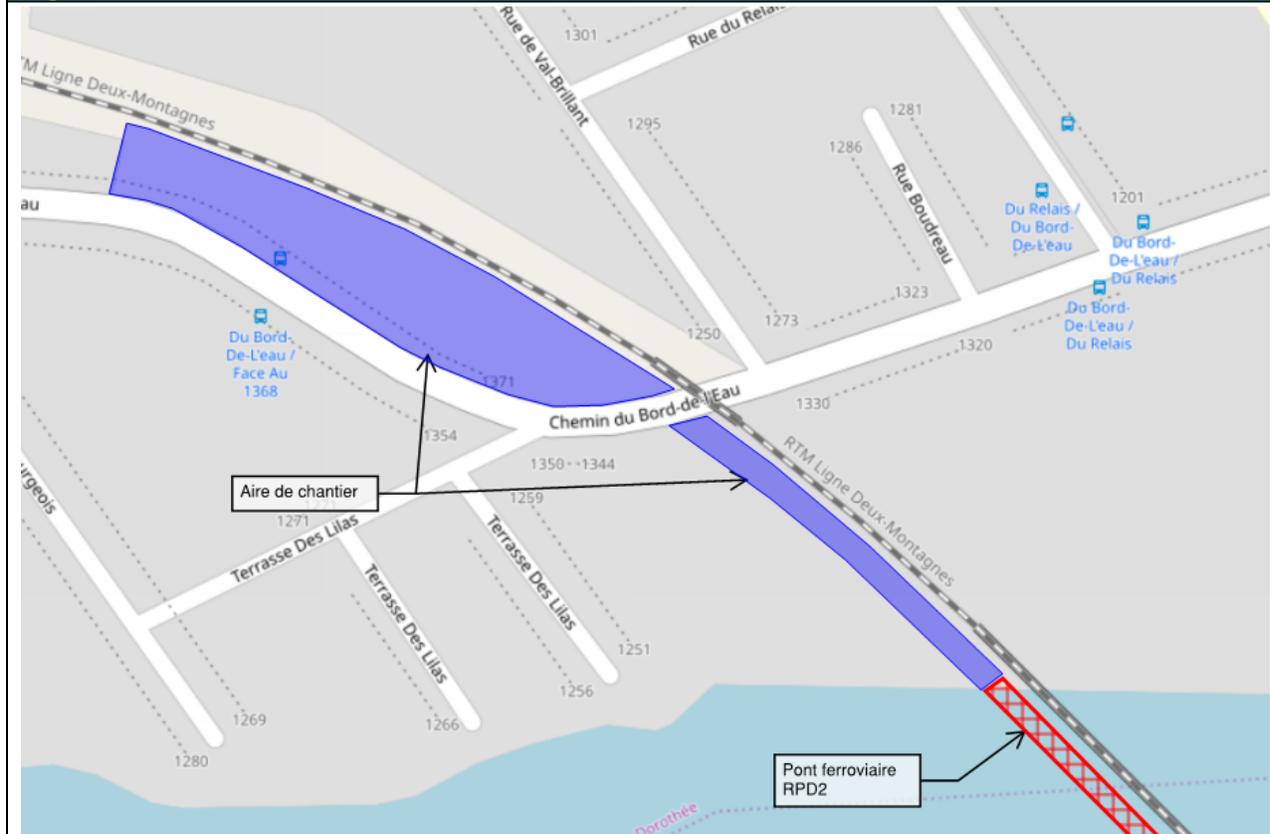


Du côté de Laval, des aires de chantier seront également aménagées du côté Ouest des rails existants de part et d'autre du chemin du Bord-de-l'Eau.

L'occupation du stationnement municipal situé au nord du chemin du Bord-de-L'eau est nécessaire pour la mobilisation des aires de chantier, c'est-à-dire, l'installation des bureaux de chantier et l'entreposage de matériaux.

La figure 5 illustre les aires de chantier sur le territoire de l'île Jésus.

Figure 5 – Localisation des aires de chantier sur l'île Jésus



Des fermetures ponctuelles de courte durée du chemin du Bord-de-l'Eau seront requises dans le cadre de certains travaux.

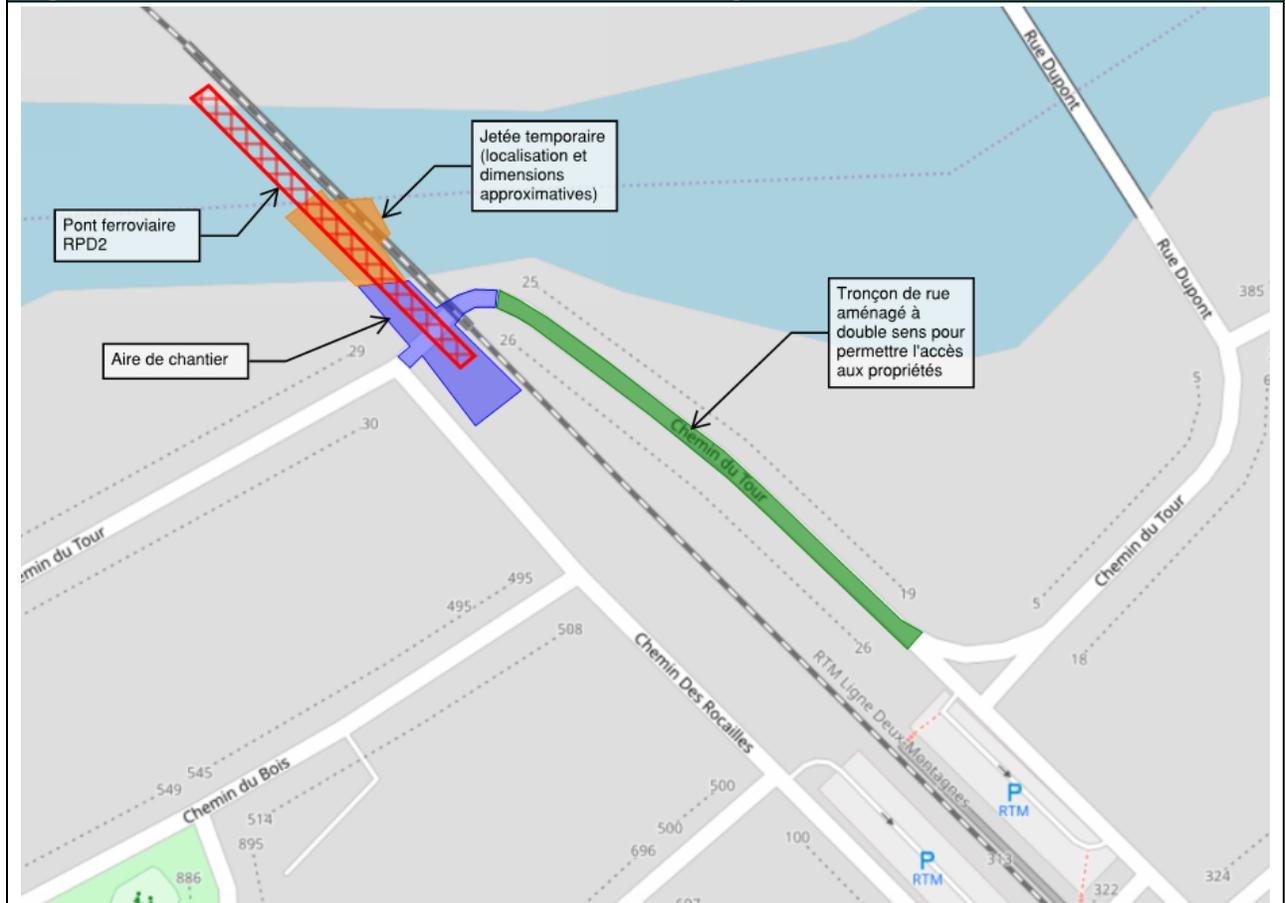
2.4.2. Phase 2

Tous les aménagements faits durant la phase 1 doivent être maintenus en place durant la durée des travaux de la phase 2 tant sur l'Îles-Bigras que sur l'île Jésus.

Durant la phase 2, un jetée temporaire sera aménagée du côté de l'Îles Bigras. Les travaux de construction des jetées, des piles et des chevêtres et des poutres entre les axes A0 et P2 seront réalisés. La jetée sera démolie avant le changement vers la phase 3.

La figure 6 illustre la position de la jetée qui sera construite durant la phase 2.

Figure 6 – Localisation des aires de chantier sur l'îles Bigras durant la phase 2



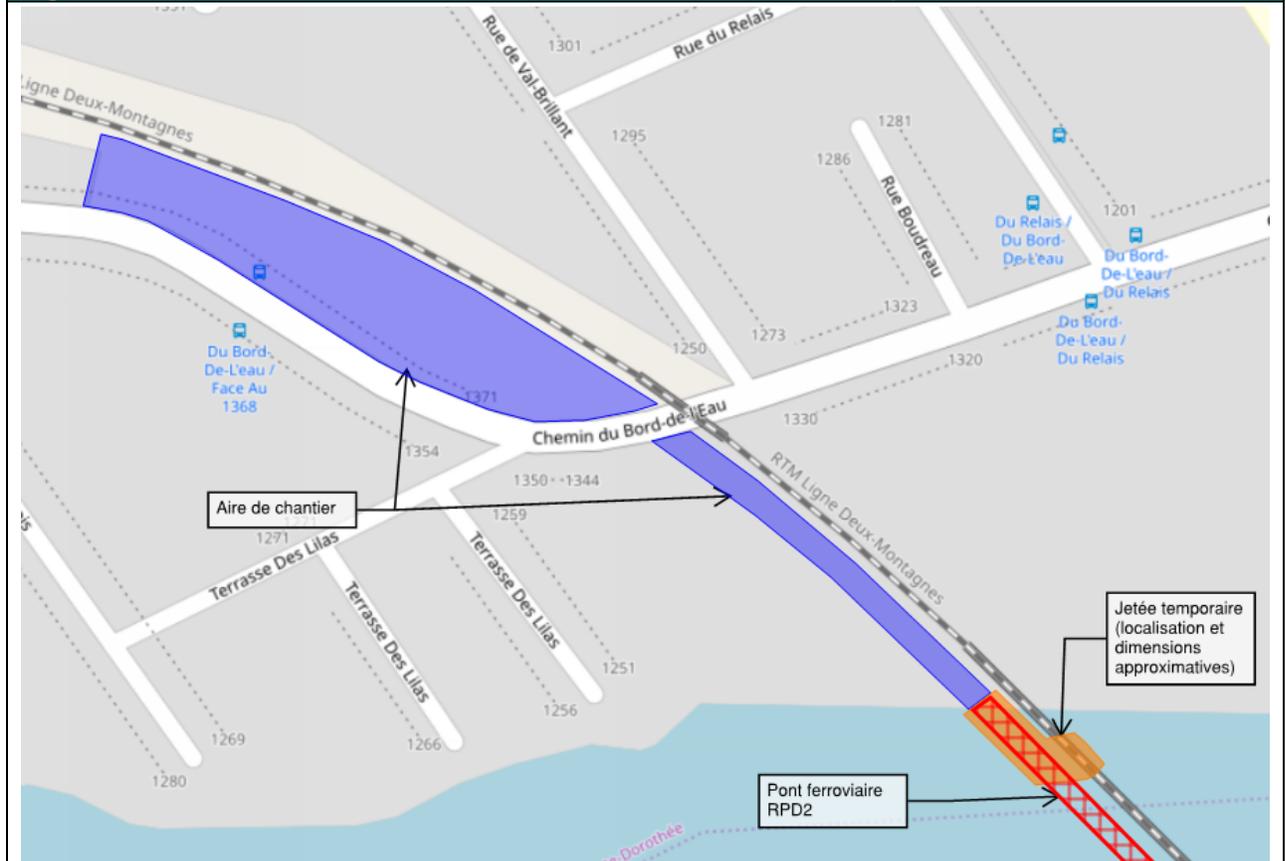
2.4.3. Phase 3

Tous les aménagements faits durant la phase 1 doivent être maintenus en place durant la durée des travaux de la phase 3 tant sur l'Îles-Bigras que sur l'île Jésus.

Durant la phase 2, une jetée temporaire sera aménagée du côté de l'Îles Bigras. Les travaux de construction des jetées, des piles et des chevêtres et des poutres entre les axes P2 et A5 seront réalisés.

La figure 7 illustre la position de la jetée qui sera construite durant la phase 3.

Figure 7 – Localisation des aires de chantier sur l'île Jésus durant la phase 3



2.4.4. 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

Un chemin de détour sera aménagé pour les usagers du chemin du Tour. Le chemin de détour proposé emprunte le chemin du tour direction sud et ouest et le chemin des Rocailles. Le chemin de détour est illustré sur le plan de phasage joint au présent rapport.

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

Compte tenu que les entraves nécessaires dans le cadre de ces travaux sont majoritairement ponctuelles et de courte durée et qu'aucun impact sur les conditions de circulation n'est anticipé en raison du volume de camionnage, il a été jugé non nécessaire d'effectuer des comptages routiers dans les secteurs impactés.

En ce qui concerne l'entrave de longue durée du chemin du Tour, puisque la circulation sera maintenue de part et d'autre de l'entrave et qu'une partie du tronçon est normalement à sens unique, il a également été jugé non nécessaire d'effectuer des comptages routiers dans le secteur impacté.

De ces faits, 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.

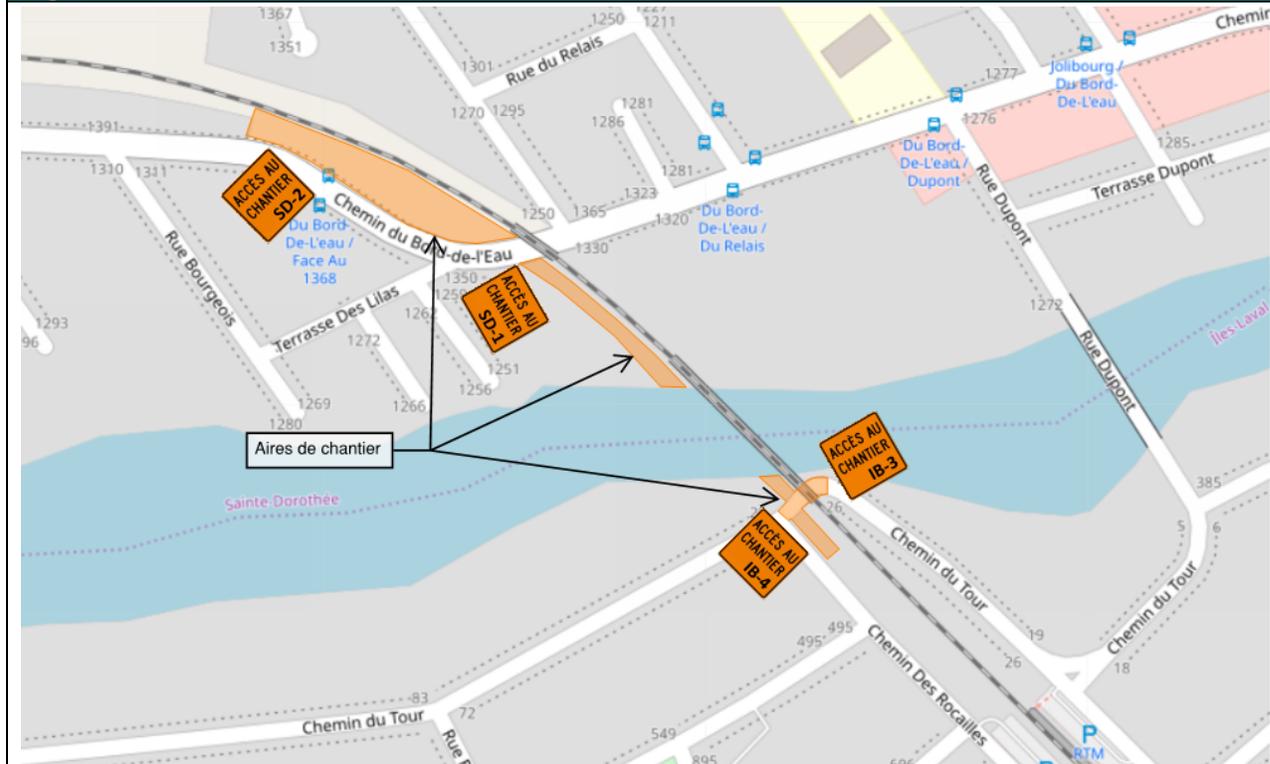
La numérotation du panneau T-170-4, les plages horaires d'Accès au site de construction et la localisation de l'accès sont les suivants :

Numérotation	Plage horaire d'accès au site	Localisation
SD-1	En tout temps pendant les périodes de travail	Côté sud du chemin du Bord-de-l'Eau, à l'Ouest de la structure ferroviaire existante
SD-2	En tout temps pendant les périodes de travail	Accès existant vers le stationnement municipal sur le chemin du Bord-de-l'Eau
IB-3	En tout temps pendant les périodes de travail	Chemin du Tour, du côté Est de la structure ferroviaire existante
IB-4	En tout temps pendant les périodes de travail	Chemin du Tour, du côté Ouest de la structure ferroviaire existante

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 8.

Figure 8 – Localisation des accès 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.

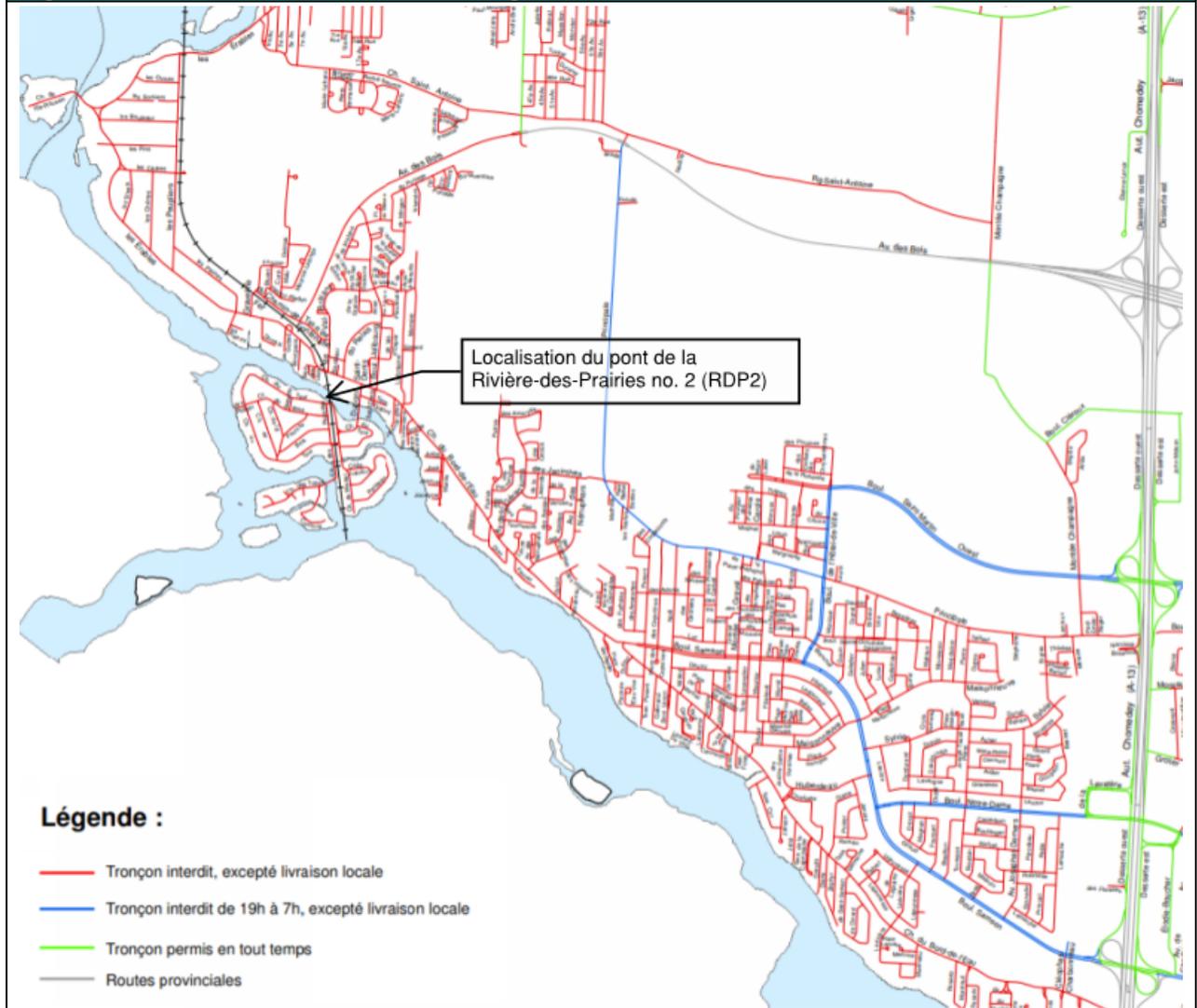
Les véhicules devant accéder à l'aire de travail seront munis d'un gyrophare conforme aux tome V – Signalisation routière des Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports, à l'exclusion des camions de transport en vrac.

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

La figure 9 présente un extrait de la carte de camionnage sur le territoire de la ville de Laval.

Figure 9 – Extrait de la carte de camionnage de Laval



La figure 10 présente les itinéraires de camionnages prévues durant les travaux couverts par le présent rapport.

Toutefois, lors des travaux de la phase 2, un flot de camions plus important sera observé du côté de l'Îles-Bigras. On estime qu'environ cinquante (50) camions par jour transporteront les matériaux nécessaires à la construction de la jetée pendant une période totale de trois (3) semaines. Un volume de camion équivalent sera observé lors de la démolition de cette même jetée. Si possible, les matériaux seront réutilisés pour la construction de la jetée située du côté nord de la nouvelle structure ferroviaire. La durée de ces travaux est également de trois (3) semaines.

Durant la réalisation de la phase 3, des volumes similaires seront observés pour la construction et la démolition de la jetée située du côté nord de la nouvelle structure. LA durée totale de ces travaux est de six (6) semaines.

Pour les phases 2 et 3, en dehors de ces périodes plus achalandées, des livraisons ponctuelles seront réalisés de part et d'autre de la nouvelle structure.

La description des entraves associées à la construction des accès et aux aires d'attente si requises est absente (annexe 5 art. 5.10.3 g)). De plus, si ces entraves sont requises, les impacts et mesures d'atténuation associés aux activités de camionnage vers les accès sont à compléter (Annexe 5, art. 5.10.3.1 o) et r)).

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 derniers (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"> Fermeture du chemin du Tour sur l'Îles-Bigras 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un tronçon du chemin du tour afin de permettre la circulation dans les deux directions.

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

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE



PROJET
RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN
CONTRAT RELATIF À L'INGÉNIERIE, L'APPROVISIONNEMENT ET LA CONSTRUCTION

Procédure d'accès au chantier

Procédure générale

Préparé par :	David J. VALCKE, Coordonnateur Principal Mobilité	
Révisé par :	Mathieu Prud'homme, Gestionnaire Circulation	
Approuvé par :	G. Parkinson, Directeur Construction	
Approuvé par :	N. Damiani, Directeur Santé sécurité	
	Nom Titre	Signature
Document n° :	000000-80030-6TRA-0005_02	Révision : 02

NOUCLR

Ce document peut contenir des informations confidentielles et commercialement sensibles. Document de nature privilégiée et confidentielle.

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

HISTORIQUE DES RÉVISIONS

Rév.	Date	Description	Préparé par	Revue par	Approuvé par
00	2018-08-27	Soumission initiale	D.J. VALCKE	M. Prudhomme	
01	2018-10-15	Section 3.4 et autres	D.J. VALCKE	M. Prudhomme	
02	2019-01-05	Révision complète	D.J. VALCKE	M. Prudhomme	

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	 NouvLR
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

Table des matières

1.	Introduction.....	4
2.	Véhicule escorte.....	4
2.1	DESCRIPTION.....	4
2.2	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU VÉHICULE ESCORTE, PATROUILLE OU ACCOMPAGNATEUR	5
2.3	FORMATION DU CONDUCTEUR DE VÉHICULE ESCORTE, PATROUILLEUR, INSTALLATEUR	5
3.	Procédure d'accès.....	6
3.1	ACCÈS CHANTIER EN MILIEU AUTOROUTIER.....	6
3.2	ACCÈS CHANTIER VIA VOIE DE SERVICE.....	6
3.3	ACCÈS CHANTIER EN MILIEU URBAIN	6
3.4	AIRE D'ATTENTE	6
3.5	L'ÉQUIPE MOBILITÉ DE NOUVLR	7
3.6	MANŒUVRE D'ACCÈS.....	7
3.7	OUVERTURE ET FERMETURE DES ACCÈS.....	7
3.8	MAINTIEN DES ACCÈS	8
3.9	VÉHICULES / PERSONNES AUTORISÉS À ACCÉDER AU CHANTIER. (AVEC L'ASSISTANCE D'UNE ESCORTE)	10
4.	Partage d'information	11
5.	Numérotation	12

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

1. Introduction

Les manœuvres d'accès au chantier sont critiques dans un projet de construction. Ces manœuvres impliquent une relation entre **les travailleurs et les usagers de la route**.

La présente procédure a été rédigée dans le but de couvrir de façon générale l'ensemble des accès au chantier du projet NouvLR. Cette procédure se verra applicable pour tous les accès chantier. Si un accès chantier a une particularité, une procédure spécifique sera écrite pour cet accès.

L'intention de la procédure est de :

- Assurer la sécurité des usagers et des travailleurs;
- Éviter une intrusion d'un usager de la route dans le chantier;
- Assurer des accès sécuritaires pour les intervenants;
- Éviter que des intervenants entravent la voie publique lorsqu'ils sont en attente pour entrer aux accès chantier;
- Minimiser les impacts lors des manœuvres d'accès au chantier;
- Optimiser les entrées et sortie des véhicules.

Afin de faciliter l'interaction entre l'usager de la route et le véhicule désirant accéder à un accès au chantier, NouvLR pourra utiliser des véhicules escorte et/ou des signaleurs en fonction du besoin. Généralement : véhicules escorte pour le réseau supérieur et boulevards, signaleurs en milieu municipal. (Pour signaleur, se référer à la procédure d'emploi de signaleur de chantier routier en milieu urbain.)

2. Véhicule escorte

2.1 Description

Parfois appelé véhicules de service, patrouille ou véhicule accompagnateur, ces véhicules ont des fonctions similaires; soit accompagner et protéger des activités sur le réseau routier. Il faut comprendre ici de la protection des travailleurs et des usagers de la route.

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

2.2 Caractéristiques techniques du véhicule escorte, patrouille ou accompagnateur

- Être une camionnette;
- Être équipé d'une radio CB (pour communication avec camion artisan);
- Avoir une masse totale en charge minimale de 2 700 kg;
- Être équipé d'une flèche de signalisation lumineuse et clignotante, et d'un feu de signalisation des travaux (gyrophare) conformes aux articles 4.36 « Gyrophare » et 4.37 « Flèche de signalisation » du Tome V;
- Avoir une bande jaune rétro-réfléchissante de type IV d'une largeur minimale de 75 mm (norme 14101 du Ministère) à l'arrière et sur les côtés du véhicule.

2.3 Formation du conducteur de véhicule escorte, patrouilleur, installateur

Le conducteur du véhicule escorte devra répondre aux critères suivants :

Minimalement:

- Comme tous les travailleurs, il doit avoir reçu l'accueil chantier de NouvLR.
- la formation de signaleur de chantier routier et une disposition jugée acceptable par le coordonnateur principale et le coordonnateur des escortes et signaleurs.

Préféablement avoir aussi:

- La formation installateur de signalisation routière (STC 101 de l'AQTR).
- Cours Santé et sécurité générale sur les chantiers de construction (ASP construction).

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

3. Procédure d'accès

NouvLR doit clairement marquer, signaler, contrôler et sécuriser chaque accès au chantier. En aucun temps, l'entrepreneur ne peut interrompre la circulation au moment de l'entrée ou de la sortie des véhicules sur le chantier. Les opérations d'entrée et de sortie doivent être sécuritaires et exécutées de façon à assurer la protection des travailleurs et des usagers de la route.

3.1 Accès chantier en milieu autoroutier

Lorsque des véhicules désirent accéder au chantier via les accès chantier aménagés en **milieu autoroutier**, NouvLR procédera avec l'assistance d'un véhicule escorte au départ d'une aire d'attente.

3.2 Accès chantier via Voie de service

Lorsque des véhicules désirent accéder au chantier via les accès chantier aménagés sur voie de service, une analyse de la situation sera faite par l'équipe mobilité. Selon les observations, NouvLR procédera comme un accès par une entrée charretière normale ou avec l'assistance d'un véhicule escorte. Si la procédure avec escorte retenue, elle partira d'une aire d'attente.

3.3 Accès chantier en milieu urbain

Lorsque des véhicules désirent accéder au chantier via les accès chantier aménagés en milieu urbain, NouvLR procédera comme un accès par une entrée charretière normale.

3.4 Aire d'attente

Les accès chantier en milieu autoroutier et sur voie de service demandent une importante coordination entre le véhicule escorte et le véhicule désirant accéder au chantier. Pour se faire, une aire d'attente devra être identifiée et signalée par NouvLR. Cette aire d'attente sera le point de rencontre entre les véhicules désirant accéder au chantier et le véhicule escorte qui va l'accompagner. Dans les cas d'une absence de véhicule escorte, le véhicule désirant accéder au chantier devra attendre le prochain véhicule escorte.

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

Pour toute personne voulant se prémunir du service d'une escorte pour accéder au chantier, l'aire d'attente est le bon endroit pour se renseigner et demander de l'aide pour accéder au chantier.

Un maximum de 2 véhicules ou 1 semi-remorque par véhicule escorte sera toléré par NouvLR.

3.5 L'équipe mobilité de NouvLR

L'équipe mobilité de NouvLR peut se prévaloir d'un accès au chantier sans l'aide d'un véhicule escorte si elle juge la situation sécuritaire.

3.6 Manœuvre d'accès

Pour permettre l'entrée ou la sortie au chantier de manière sécuritaire sur l'autoroute, le véhicule escorte, avec son gyrophare en marche et sa flèche de signalisation en mode barre, diminuera sa vitesse en décélérant de façon graduelle et sans arrêter (manœuvre dynamique), afin de réduire la vitesse des usagers de la route derrière lui. *Cette manœuvre favorise la création d'un espace tampon nécessaire à l'entrée ou la sortie de la zone de chantier.*

Pour permettre l'entrée au chantier : Le véhicule escorte doit laisser le temps au véhicule escorté d'entrer sur le chantier et doit continuer sa route sur la voie ouverte à la circulation.

Pour permettre la sortie du chantier : Le véhicule escorte doit laisser le temps au véhicule escorté de s'insérer dans la circulation et doit l'escorter jusqu'à ce qu'il ait atteint une vitesse d'opération similaire à la circulation environnante.

3.7 Ouverture et fermeture des accès

Hors période de travaux, tous les accès doivent être maintenus fermés par des repères visuels T-RV-7 placés à intervalle d'au plus 2 m.

En période de travaux, les accès peuvent être maintenus ouverts afin de faciliter l'entrée et la sortie de véhicules autorisés.

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

Chaque groupe de travail as la responsabilité en collaboration avec les autres utilisateurs, d'organiser l'ouverture et la fermeture des portes de chantier qu'ils utilisent.

3.8 Maintien des accès

Chacune de ces portes doit être identifiée par un panneau T-170-4. (Liste des portes, chapitre 5)

Il est a noté qu'aucuns travaux ne doivent être réalisés à la hauteur des accès au chantier (incluant les atténuateurs d'impact, voir croquis), ni y entreposer du matériel, ni y immobiliser des véhicules.

De plus, veiller à laisser 1,2m de dégagement le long de la glissière de sécurité. (Aucun matériel, entreposage, véhicule, ancrage, travailleur, etc.)

Il en va aussi de la responsabilité de chacun :

- De s'assure de ne pas obstruer la porte de chantier.
- Ne pas nuire au bon fonctionnement de la porte de chantier.
- De s'informer sur la méthode d'accès
- D'informer ses sous-traitants sur le fonctionnement des accès.
- D'inclure cette procédure dans ses méthodes de travail.
- D'informer le groupe mobilité sur tout problème de fonctionnement.

No de réf du document :
000000-80030-6TRA-0005_02

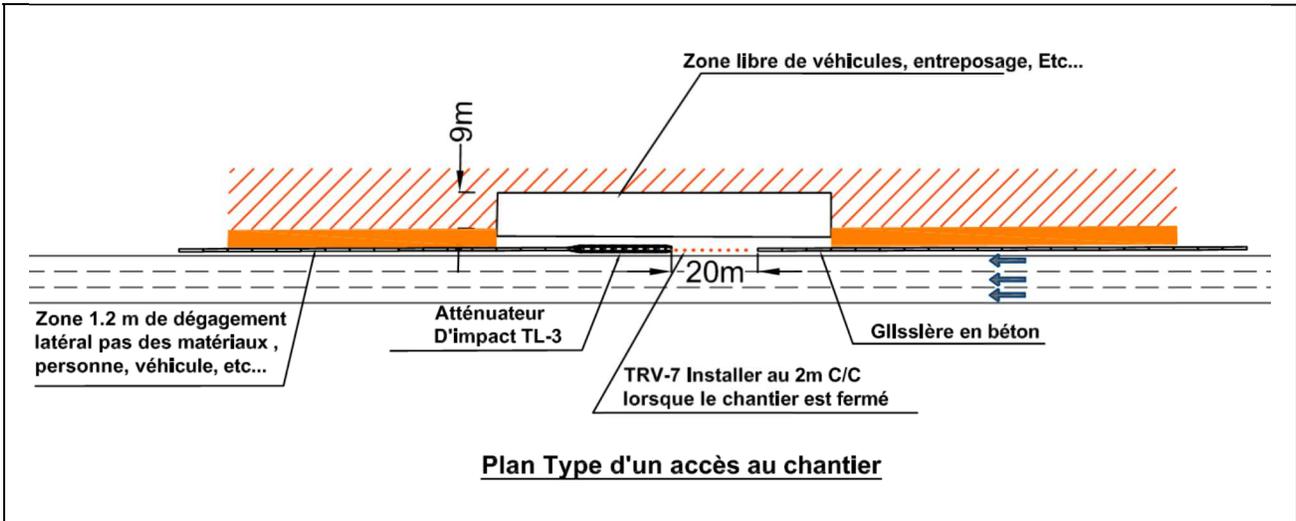
PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER



Révision : 02

Date : 2019-01-05

Préparé par : David J. VALCKE



No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	 NouvLR
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

3.9 Véhicules / personnes autorisés à accéder au chantier. (Avec l'assistance d'une escorte)

De façon générale, tout véhicule/personne qui veut accéder au chantier avec l'aide des escortes, doit avoir les caractéristiques suivantes :

Personne :

- Avoir son accueil chantier de NouvLR et tout autre requis pour le projet.
- Avoir lu et signé la procédure d'accès au chantier (dernière version).
- Avoir l'autorisation d'accéder au chantier, le cas échéant.
- Les employés ne doivent en aucun cas accéder **au chantier autoroutier** avec leur **véhicule personnel**; le transport doit être assuré de façon sécuritaire par leur employeur.

Véhicule :

- Avoir un gyrophare conforme aux articles 4.36 « Gyrophare » du Tome 5 (MTMDET).
- Être un véhicule de l'entrepreneur ou d'un sous-traitant (préférentiellement identifié).
- Aucun véhicule personnel (**chantier autoroutier**).

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

4. Partage d'information

NouvLR devra tenir à jour un plan global de l'emplacement de tous les accès au chantier (émis par groupe mobilité dès que changement au porte de chantier). Ce plan devra être révisé et disponible pour tous les partenaires, les services d'urgence, le tiers et le client.

Le plan de gestion de la circulation du site utilisera la présente procédure, précisera l'emplacement des accès au chantier anticipés par phase, et pourra ajouter des informations supplémentaires aux requis des accès au chantier, en fonction des complexités au terrain.

Par défaut toutes les portes de chantier peuvent servir de point de rassemblement car leur emplacement et leurs identités sont connus.

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

5. Numérotation

La numérotation des accès au chantier pour l'ensemble du projet sera liée à la station la plus proche, accompagnée par un chiffre incrémental. Voici les lettres précédant les numéros en fonction de la station liée (d'autres appellations seront ajoutées pour certains endroits spécifiques) :

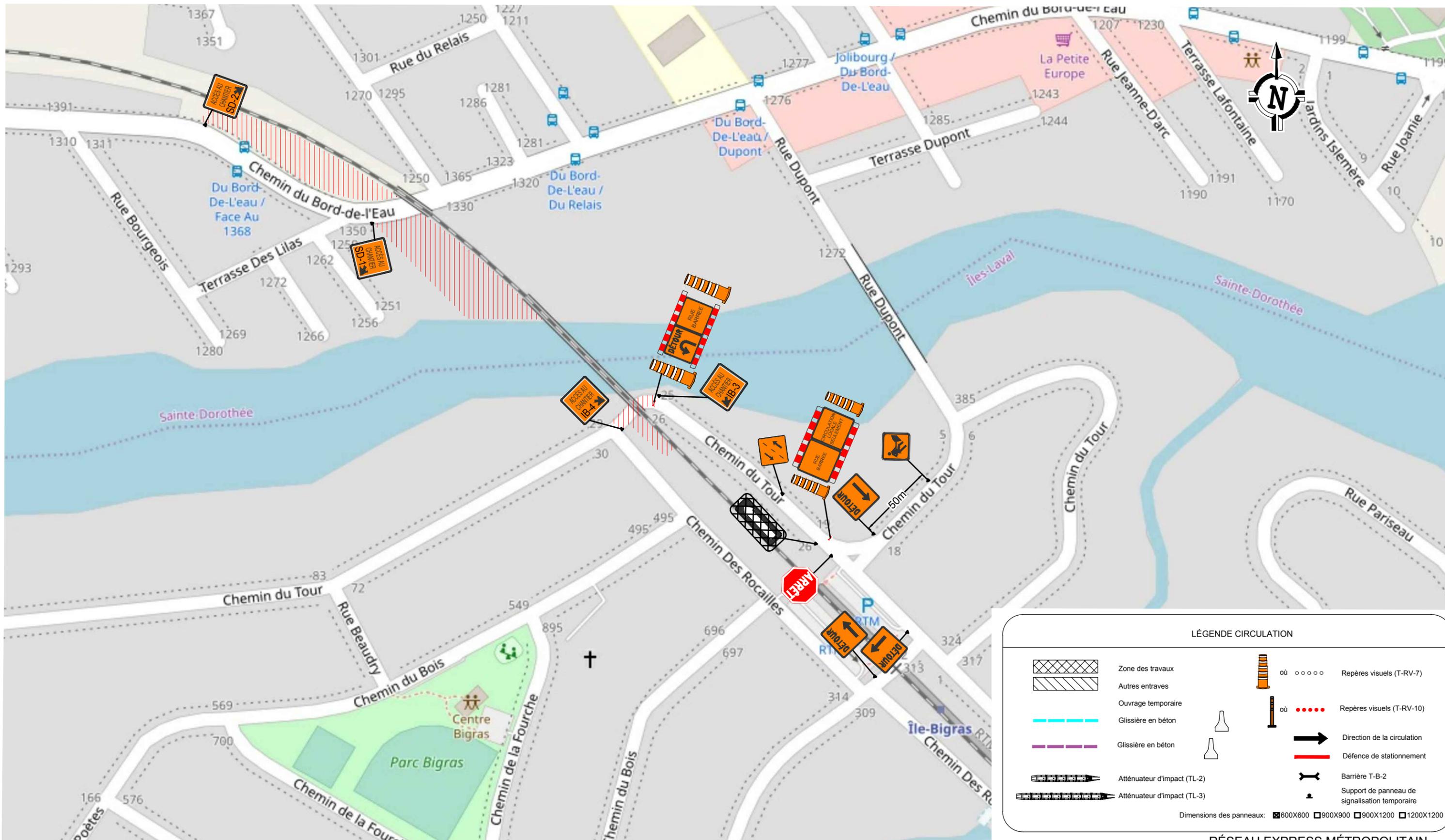
Antenne Rive-sud	
<ul style="list-style-type: none"> • RS : Station Rive-Sud; • Q : Station Du Quartier; • PA : Station Panama; • IS : Station Île-des-Sœurs; • MC : Marc Cantin • CL : Canal Lachine 	<ul style="list-style-type: none"> • BO : Station Bonaventure • MG : Station McGill; • EM : Station Édouard Montpetit;
Antenne Deux-Montagnes	
<ul style="list-style-type: none"> • CA : Station Canora; • MR : Station Mont-Royal; • MO : Station Montpellier; • DR : Station Du Ruisseau; • BF : Station Bois-Franc; 	<ul style="list-style-type: none"> • SU : Station Sunnybrooke • RP; Station Roxboro-Pierrefonds; • IB; Station Île Bigras; • SD : Station Sainte-Dorothée; • DM : Station Du Moulin; • 2M : Station Deux-Montagnes
Antenne SAB	
<ul style="list-style-type: none"> • 13 : Station A13; • DS : Station Des Sources; • PC : Station Pointe-Claire; • KL : Station Kirkland; • CN : Utiliser pour traverse de l'A-40 près d'Henri-Bourassa 	<ul style="list-style-type: none"> • A-40 : utiliser pour traverse de l'A-40 près de St-Jean • SB : Station Sainte-Anne-de-Bellevue; • TP : Station Technoparc; • AE : Station aéroport.

No de réf du document : 000000-80030-6TRA-0005_02	PROCÉDURE D'ACCÈS AU CHANTIER	 NouvLR
Révision : 02	Date : 2019-01-05	Préparé par : David J. VALCKE

Annexe 1 – Procédure d'accès chantier spécifique

Annexe B

Plans de phasage



LÉGENDE CIRCULATION

	Zone des travaux		ou	Repères visuels (T-RV-7)
	Autres entraves		ou	Repères visuels (T-RV-10)
	Ouvrage temporaire			
	Glissière en béton			
	Glissière en béton			
	Atténuateur d'impact (TL-2)			
	Atténuateur d'impact (TL-3)			
				Direction de la circulation
				Défense de stationnement
				Barrière T-B-2
				Support de panneau de signalisation temporaire

Dimensions des panneaux: 600X600 900X900 900X1200 1200X1200

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Fermeture du chemin du Tour avec circulation locale seulement

DESSINÉ: Habib Hanna PRÉPARÉ: Mylène Manseau, ing. VÉRIFIÉ: APPROUVÉ:	HISTORIQUE DE RÉVISION			SCEAUX	PLAN DE LOCALISATION	MANDATAIRE:	CLIENT: Réseau express métropolitain	ÉCHELLES: 1:1000	RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN Fermeture du chemin du Tour avec circulation locale seulement														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>REV</th> <th>DATE</th> <th>DESCRIPTION</th> <th>PAR</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00</td> <td>2019-05-28</td> <td>Pour installation</td> <td>M.M.</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	REV	DATE							DESCRIPTION	PAR	00	2019-05-28	Pour installation	M.M.								
REV	DATE	DESCRIPTION	PAR																				
00	2019-05-28	Pour installation	M.M.																				

FEUILLET: CHÉMIN ENREGISTRÉ: C:\NEM\DM26861\602024-124400-40080-6TDO-1000-00.DWG
 DATE D'IMPRESSION: 2019-05-28 12:31 HANNA, HABIB

FORMAT A3