

# **Assemblée publique du 20 novembre 2007 dans Côte-Saint-Paul (secteur Galt)**

## **Questions –réponses au MTQ :**

*Compte-rendu des questions posées à Transports Québec durant la soirée.  
Les réponses le soir-même ainsi que des « précisions » ou « compléments  
d'infos » obtenus par la suite par retour de courriel en février 2008.*

### **Question (Q) : Est-ce que les travaux se feront seulement de jour?**

**Réponse (R) :** oui et seulement de semaine, puisqu'il ne s'agit pas de travaux de réparation ou d'urgence.

**Précisions :** Non. Bien que les travaux seront principalement effectués de jour, certains devront être effectués la nuit et les fins de semaine. Un programme de gestion du bruit sera mis en place et l'entrepreneur devra respecter les seuils qui lui seront imposés, lesquels sont moins élevés la nuit que le jour. Des mesures d'atténuation sont aussi prévues.

### **Q : Les maisons de la rue Roberval et Drake seront-elles touchées par cette réfection?**

**R :** Non, puisque l'autoroute passera désormais 200 pieds plus loin.

**Complément d'info :** les propriétés du côté sud de la rue Drake demeureront à la même distance qu'actuellement du boulevard de La Vérendrye qui donne accès à l'autoroute 15.

### **Q : L'accès de la rue Angers restera-t-il ouvert?**

**R :** La décision finale reviendra à l'Arrondissement du Sud-Ouest. Dû à la bretelle sur La Vérendrye, cela risque d'être compliqué de faire un passage pour les autos, par contre un passage piétonnier et cyclable pourrait être maintenu.

**Complément d'info :** Lors de récentes discussions avec la Ville et l'arrondissement, il a été convenu de maintenir le passage Angers. La hauteur libre pourrait cependant ne pas permettre le passage de camions.

### **Q : Avez-vous pensé à faire passer l'autoroute en dessous du canal Lachine?**

**R :** Il est physiquement impossible de la faire passer en dessous, compte tenu de la pente entre le haut de la falaise Saint-Jacques et le dégagement nécessaire sous le canal qui ne permettrait pas de respecter les normes de conception routière (pente maximale à respecter pour des autoroutes et bretelles). De plus cette approche impliquerait le déplacement d'éléments important de drainage à des coûts élevés.

**Q : Quelles sont les conséquences possibles sur l'école Marie-de-l'Incarnation?**

**R :** Une attention particulière est portée sur les écoles entourant l'autoroute, pas de réponses pour le moment. Toujours en attente des études environnementales.

**Complément d'infos :** les écoles tout comme les parcs et les zones résidentielles sont considérées comme des zones sensibles, notamment en regard de l'application de la politique sur le bruit du MTQ. Donc si le projet a pour effet d'augmenter le niveau de bruit, des mesures d'atténuation devront être mises en place pour maintenir le niveau sonore acceptable à l'extérieur de l'école.

**Q : Qu'advient-il de l'accès au Complexe récréatif Gadbois? Et son stationnement juste en-dessous?**

**R :** L'autoroute pourrait possiblement être en structure et non sur remblais au-dessus du stationnement du Complexe récréatif Gadbois, cela ne changera donc rien à l'accès. Le stationnement est présentement en examen pour voir les différentes options.

**Complément d'info :** Le MTQ étudie les coûts et les impacts de prolonger les structures afin de permettre le stationnement en dessous. La Ville étudie d'autres possibilités. Peu importe l'option retenue, lors des travaux, le stationnement ne sera pas possible et un stationnement temporaire doit être aménagé.

**Q : Le Complexe récréatif Gadbois restera-t-il ouvert durant les travaux?**

**R :** Oui.

**Complément d'info :** les accès devront toutefois être modifiés.

**Q : Il y a déjà beaucoup de congestion à l'échangeur Angrignon, y avez-vous pensé en enlevant l'accès à l'autoroute 20 par le boulevard Monk?**

**R :** Une étude est en cours pour améliorer le lien.

**Complément d'info :** L'aménagement final de l'intersection Angrignon/Notre-Dame doit être revu afin non seulement de le rendre fluide immédiatement mais aussi en tenant compte des déplacements générés par le développement futur de la cours Turcot. Cette étude est en cours.

**Q : Les gens qui travailleront sur ce projet, où stationneront-ils?**

**R :** Il est trop tôt pour le savoir, par contre la cour Turcot en absorbera une bonne partie.

**Complément d'info** : Il y a suffisamment d'espace dans la cour Turcot pour aménager les bureaux de chantier, des stationnements pour les travailleurs et faire l'entreposage de matériaux et la revalorisation des matériaux de démolition.

**Q : Même en déplaçant l'autoroute de 30 mètres, il n'y aura pas plus de place pour les résidents du secteur puisque la pente des remblais va prendre de l'espace sur les 30 m ?**

**R** : Le remblai ne prendra pas 30 m et l'arrondissement s'occupe des pistes cyclables.

**Complément d'info** : L'espace résiduel sera aménagé et paysagé afin de permettre une meilleure intégration au milieu des voies rapides. Ce dernier pourrait même recevoir une piste cyclable si c'est le souhait de l'arrondissement ou de la ville.

**Q : Il y a beaucoup de bruits causés par CN et Via Rail. Le raccrochement de wagons et leur nettoyage ne se fait pas très loin, avez-vous pensé à utiliser la cour Turcot pour ces travaux?**

**R** : Cela ne relève pas du ministère mais des autorités responsables en matière ferroviaire.

**Complément d'info** : Le CN a cessé ses activités dans la cour Turcot en 2001 et a vendu par la suite ses terrains, sauf ceux du corridor ferroviaire afin de concentrer ses activités ailleurs. La localisation des activités d'entretien ou de transbordement du matériel ferroviaire ne relève pas du ministère des Transports, mais des compagnies ferroviaires.

**Q : Il y a deux projets en cours pour la création d'emploi dans le secteur industriel Cabot, comment les piétons pourront-ils se rendre dans ce secteur industriel?**

**R** : Ils pourront passer par St-Patrick, par Laurendeau/St-Rémi, par La Vérendrye et Angers.

**Q : Combien de temps dureront les travaux dans notre secteur?**

**R** : Ils devraient durer environ un an, le temps de construire la parcelle de l'autoroute dans le secteur et ensuite quelques années plus tard, nous reviendrons enlever l'ancienne autoroute.

**Q : Allez-vous effectuer des études sur les solages des maisons du secteur?**

**R** : Oui des études seront faites avant, pendant et après les travaux.

**Complément d'info** : Des relevés exhaustifs avec photographies seront réalisés sur chaque bâtiment.

**Q : Durant les travaux y aura-t-il beaucoup de poussières et de bruits?**

**R :** Le ministère a des critères très serrés à respecter concernant le bruit, il existe beaucoup de possibilités pour réduire les facteurs bruyants (par exemple : installation de rideaux acoustiques ou d'écrans temporaires, ajout de silencieux sur les équipements, choix des techniques de démolition moins bruyantes...). Pour contrer la poussière lors des travaux de démolition de béton par exemple, les travailleurs doivent arroser les structures pour rabattre cette poussière. C'est très contrôlé par la CSST, qui protège la santé des travailleurs. D'autres mesures tel le nettoyage des rues à proximité du chantier, peuvent aussi limiter la dispersion de poussières dans les secteurs résidentiels.

**Q : Pourquoi utiliser des remblais dans un milieu urbain? Cela occasionne un effet d'enclavement du quartier.**

**R :** Le ministère n'y voit pas vraiment de changement dans le secteur de l'autoroute 720.

**Complément d'info :** Dans le secteur de La Vérendrye, le remblai permet de séparer les milieux résidentiel et industriel et les liens entre les quartiers sont maintenus par quatre axes (Saint-Patrick, Saint-Rémi, de La Vérendrye et Angers). Les remblais seront, pour la plupart végétalisés, offriront une interface plus intéressante qu'actuellement entre l'autoroute et les quartiers limitrophes et permettra l'intégration de mesures efficaces d'atténuation du bruit. Plusieurs accès bien éclairés et sécuritaires permettront aux piétons, cyclistes et automobilistes de traversés de part et d'autre des remblais.

**Q : Y aura-t-il des incidences sur le prix des plaques d'immatriculation et du permis de conduire?**

**R :** Le projet est financé par le gouvernement, soit par le ministère des Transports, il y avait un budget prévu. Le MTQ ne peut pas dire s'il y aura des impacts.

**Q : Le tunnel St-Rémi et la piste cyclable sont dans un état pitoyable en ce moment, les gens ne s'y sentent pas en sécurité!**

**R :** Avec la nouvelle autoroute, le tunnel de la rue Laurendeau sous l'autoroute passera au niveau du sol.

**Complément d'info :** et les piétons et cyclistes ne seront plus confinés dans un tunnel fermé à l'écart de la circulation et donc des secours possibles. Le nouveau passage de la rue St-Rémi sera donc plus sécuritaire.

**Q : Le conseil d'établissement de l'école Marie-de-l'Incarnation est préoccupé par la structure de l'ancienne autoroute qui restera sans surveillance durant quelques années.**

**R :** Il y aura un décalage certain entre la construction et la démolition.  
**Complément d'information :** L'ensemble des structures demeure sous

surveillance jusqu'à leur démolition. Les sites de construction seront surveillés pour en prévenir l'accès non autorisé en permanence.

**Q : Les remblais seront-ils accessibles aux enfants (ex. glissade l'hiver)? Et s'il y a des clôtures pour empêcher les enfants d'y monter, qui les entretiendra?**

**R :** Le MTQ s'occupera de l'entretien des clôtures. Le ministère n'est pas rendu à des questions aussi pointues.

**Q : Le ministère peut-il s'engager à construire un mur antibruit? Le niveau est présentement énorme.**

**R :** Les tests de bruits sont présentement faits par simulation pour mesurer l'intensité. Si cela est nécessaire il y aura un mur antibruit.

**Q : Est-ce que les résidents le sauront avant la construction pour pouvoir faire des représentations auprès des instances concernées?**

**R :** Ces questions auront des réponses en audience publique prévu pour l'automne 2008.

**Q : Avez-vous incorporé la santé publique dans l'étude de la construction d'un mur antibruit ou végétal?**

**Réponse de la Direction de la Santé Publique :** La DSP a réalisé des études, et sur les 200 m entourant l'autoroute la concentration de pollution est très importante. La DSP suit le dossier.

**Réponse du MTQ :** Toutes les questions concernant les impacts environnementaux sont en études.

**Q : Pourquoi vouloir maintenir le nombre de 280 000 véhicules par jour ? Pourquoi ne pas investir dans un meilleur système de transport en commun? Avec l'abaissement de l'autoroute, cela créera un effet de serre et un enclavement de la pollution dans le Sud-Ouest. Et pourquoi avoir choisi le scénario ayant très peu de considération pour l'environnement et la santé des gens?**

**R :** Au moins le nombre de véhicules n'augmente pas. Précision : Le MTQ n'augmentera pas la capacité offerte. Pour ce qui est du transport en commun, le ministère investit beaucoup d'argent en finançant les projets mis de l'avant par les organismes de transport (STM, AMT...). Le quartier présentement est bien desservi en transport en commun.

**Précision :** Pour le choix du scénario, ce n'est pas le pire et les autres occasionnaient beaucoup d'expropriations (note du MTQ : en fait c'est l'inverse, voir la phrase suivante). Le scénario retenu avait une plus faible note lors de l'évaluation multicritère sous le critère environnement car celui-ci comprend les acquisitions d'immeubles (partielles ou totales), ce qui a fait perdre des points à

ce scénario. Ce scénario présentait la meilleure intégration urbaine. Cependant, le MTQ étudie actuellement des variantes pour diminuer au maximum le nombre d'acquisitions requis pour réaliser le projet.

**Q : Que se passe-t-il avec le lac à la loutre?**

**R :** Il y a un promoteur intéressé. Cela dépendra de la ville et de l'arrondissement.

**Complément d'info :** Le MTQ disposera des terrains résiduels du projet en conformité avec les lois en vigueur.

**Q : Est-ce que le MTQ peut investir dans des programmes communautaires?**

**R :** Le MTQ n'a pas de budget pour contribuer aux organismes.

**Précision :** Le MTQ n'a pas de mandat relatif à ce type de programme qui relèvent d'autres ministères. Le ministère a sensibilisé ceux-ci à la problématique.

**Q : Qui va faire les études d'impact sur l'environnement?**

**R :** Le ministère a donné un contrat à une firme privée.

**Q : Au bout de la cour Turcot, il y a une résidence pour personnes âgées, a-t-on pensé à la période de démolition (poussière)?**

**R :** La distance est très grande, un contrôle sera exercé sur les entrepreneurs.

**Q : La piste cyclable menant au canal Lachine par Angers sera-t-elle maintenue?**

**R :** Elle sera déplacée, mais le lien sera maintenu.

**Q : Vous devriez accorder plus de place au transport en commun et continuer le financement à long terme.**

**R :** Le secteur est bien desservi, pourrait avoir une voie réservée sur l'autoroute, mais cela relève de l'Agence métropolitaine de transport.

**Précision :** Une voie réservée dans l'axe de la rue Notre-Dame pourrait être implantée. Des études sont en cours pour définir les axes potentiels dans la région. De plus, le MTQ a réservé un couloir pour le transport en commun pour l'éventuelle venue d'une desserte ferroviaire passager entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île.