
Procès-verbal de l'assemblée publique de la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement tenue le mardi, 23 septembre 2008 à 19 h 00, Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

COMMISSAIRES PRÉSENTS :

M. Dominic Perri, président, arrondissement de Saint-Léonard
Mme Josée Duplessis, vice-présidente, arrondissement du Plateau-Mont-Royal
M. Gaétan Primeau, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
M. André Savard, arrondissement de Verdun
M. Marc Touchette, arrondissement de Verdun

COMMISSAIRES ABSENTS :

M. Joseph Di Pietro, arrondissement de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles
Mme Soraya Martinez, arrondissement de Villeray/St-Michel/Parc Extension
M. Pierre E. Fréchette, arrondissement du Sud-Ouest

COLLABORATEURS PRÉSENTS :

M. Robert J. Marcil, directeur, Direction de la réalisation des travaux
M. Marc Hébert, chef de division, Division de la construction et mise en œuvre des projets

CITOYENS PRÉSENTS :

18 Personnes

SUJET :

Les chantiers en milieu urbain

1- Ouverture de l'assemblée

À 19 h 05, le président, M. Dominic Perri, déclare la séance ouverte, souhaite la bienvenue, présente les membres de la commission et explique le déroulement de la soirée.

2- Lecture et adoption de l'ordre du jour

Sur une proposition de M. André Savard, appuyée par M. Marc Touchette l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3- Adoption du procès-verbal de l'assemblée publique du 18 décembre 2007

Sur une proposition de Mme Josée Duplessis, appuyée par M. Gaétan Primeau, le procès-verbal de l'assemblée publique du 18 décembre 2007 est adopté à l'unanimité.

4- Les chantiers en milieu urbain – présentation de M. Robert J. Marcil, directeur, Direction de la réalisation des travaux

La ville de Montréal réalise tous les ans bon nombre de chantiers d'infrastructures sur son territoire dont la valeur peut atteindre plus de 200 M \$. La mise en œuvre des chantiers en milieu urbain fait appel à une série d'interventions que s'applique à exécuter la Direction de la réalisation des travaux. C'est cette séquence d'opérations nécessaires au bon déroulement des chantiers réalisés sur le territoire montréalais, depuis leur conception jusqu'à leur réalisation, que M. Robert J. Marcil a présenté en séance publique.

Ces opérations sont regroupées en quatre phases: une première phase permet de déterminer le choix et le lieu de l'intervention ; une seconde phase préparatoire inclut, entre autres, les travaux d'inspection, les études et le lancement d'appels d'offres. La troisième phase est stratégique: elle permet d'établir une communication avec les citoyens et de mettre en place toutes les mesures de mitigation et d'atténuation des impacts. Enfin, la quatrième phase concerne la réalisation des travaux comme telle et fait appel à différentes techniques de signalisation et de réfection.

Mission de la Direction de la réalisation des travaux

La Direction de la réalisation des travaux a pour mission de s'assurer, dans les champs de compétence du SITE, que les travaux réalisés sur le territoire montréalais sont exécutés de façon économique, efficace et avec le moindre impact pour les citoyens et les usagers. Ses opérations sont regroupées autour de trois grandes sphères d'activité, soit l'ingénierie urbaine, la géomatique ainsi que l'expertise et le soutien technique. Ses quelque 225 employés travaillent en étroite collaboration avec les arrondissements et les partenaires oeuvrant sur le domaine public en vue d'adapter les méthodes et les procédures à leurs besoins particuliers.

Les champs d'activités de la Direction de la réalisation des travaux couvrent :

- le réseau routier, l'ensemble des rues artérielles et collectrices, les trottoirs et les chaussées ;
- les réseaux d'égouts et d'aqueducs
- les ponts et tunnels
- les feux de circulation et l'éclairage
- le réseau des pistes cyclables

Le choix et le lieu d'intervention

Au cours de cette première phase, la direction évalue le degré de détérioration des structures à l'aide de différents critères d'évaluation. Les paramètres évalués sur le réseau routier sont le niveau de dégradation, le confort de roulement, l'orniérage, la capacité structurale, les conséquences liées au gel ainsi que l'indice de surface (IDS), de très bon à très mauvais. Les réseaux d'égouts et d'aqueducs sont de leur côté soumis à une inspection visuelle ainsi qu'à une auscultation. Dans le cas des ponts et des tunnels, une inspection générale et détaillée est réalisée à l'aide de techniques d'auscultation, de carottage et d'autres méthodes à haut rendement dont le radar, la thermographie et l'infrarouge. Les feux de circulation et d'éclairage subissent également une inspection visuelle et technique de leur système de contrôle électronique. Toutes les informations colligées lors de ces inspections servent à déterminer quels seront les futurs lieux d'intervention, ou futurs chantiers. À ce stade, les demandes de l'arrondissement sont également prises en compte.

Une fois les choix arrêtés, on fait appel à la division de l'expertise technique qui déterminera la méthode ou la technologie la mieux appropriée aux travaux à réaliser. Le comité de coordination regroupant les services de la ville de Montréal, Transports Québec, la Commission des services électriques de Montréal ainsi que toutes les compagnies d'utilité publique se réunit également à ce stade des opérations pour s'assurer d'une bonne coordination et de l'arrimage de leurs travaux respectifs.

La phase préparatoire ou phase de conception

Une fois la programmation arrêtée et les techniques de réfection choisies, les responsables de la direction peuvent entreprendre l'étape de conception. C'est à ce moment qu'ont lieu les inspections du futur chantier et que les relevés d'arpentage, les calculs techniques et les plans et devis sont réalisés. Les spécialistes font aussi l'évaluation des impacts que les travaux occasionneront sur la circulation locale. En outre, chaque chantier fait l'objet de relevés précis sur les différents utilisateurs du réseau dans ce secteur (écoles, hôpitaux, etc.) afin de déterminer les meilleures façons de faire. C'est au cours de cette phase, dont la durée peut s'étendre de six mois à un an, selon la complexité du chantier, qu'on procède au lancement des appels d'offres, à la sélection de l'entrepreneur, à la préparation du sommaire décisionnel ainsi qu'à l'octroi du contrat.

La phase de communication avec les citoyens

Cette phase est cruciale pour la bonne compréhension et l'acceptation des chantiers par le milieu avoisinant. C'est pourquoi la Direction de la réalisation des travaux accorde une attention toute particulière à cette étape de la mise en œuvre des chantiers.

Plusieurs éléments et outils d'information sont utilisés au cours de cette étape. L'un d'eux, l'avis aux résidents, permet d'informer les citoyens que des travaux débiteront bientôt près de chez eux. Cet avis est également utilisé en cours de travaux pour les aviser des modifications apportées. Tous les ans, près de 300 000 avis sont distribués de porte en porte, généralement 48 heures avant le début du chantier. La séance d'information publique s'adresse quant à elle aux citoyens, aux commerçants ainsi qu'aux représentants des institutions du secteur. Elle permet de présenter le projet, de faire connaître ses impacts et de recueillir les premiers commentaires. Elle est aussi l'occasion de trouver des

solutions à certaines nuisances occasionnées par les travaux, par exemple le bruit, les heures d'ouverture et de fermeture du chantier et ses impacts sur la circulation locale. Quant aux affichettes, elles servent à informer les résidents de travaux ponctuels ou d'une interruption d'alimentation en eau potable. Elles sont également distribuées 48 heures avant le début du chantier et elles permettent d'indiquer la date et les heures prévues des travaux.

La Direction de la réalisation des travaux fait également appel à d'autres outils de communications, comme les panneaux de chantier de grande dimension, utilisés sur les trottoirs ou installés bien en évidence près des parcs. Ces panneaux, souvent fabriqués à partir de plastique recyclé, informent les citoyens, les cyclistes et les automobilistes sur la nature et la localisation des travaux en cours. Dans le cas de chantiers spécifiques, la Direction peut organiser des rencontres avec des publics-cibles, c'est-à-dire les commerçants, les représentants des grandes institutions ou les propriétaires d'immeubles. Ces rencontres servent à expliquer les impacts concrets des travaux sur les activités du quartier et à trouver, en collaboration avec cette clientèle-cible, des solutions aux problèmes éventuels de stationnement, de livraison ou d'accès aux commerces.

Enfin, la Direction maintient à jour un site internet *Montréal en chantier* où l'on peut trouver l'information sur la nature des travaux, les coûts et les échéanciers. Un service d'information par téléphone est aussi disponible pour tous les citoyens au numéro 872 3777, que l'on appelle la ligne Info-Travaux. Lorsque la nature des travaux l'exige, la Direction de la réalisation des travaux peut aussi décider d'organiser des rencontres avec les médias locaux.

La phase de la réalisation du chantier

Cette troisième étape constitue la phase de réalisation comme telle des travaux. Elle implique la mise en place de la signalisation et des voies de contournement et fait appel à différentes techniques de réfection. Au cours de la rencontre de démarrage, le service établit l'échéancier de réalisation ainsi que les façons de faire. Selon les différentes problématiques, l'équipe de la gestion de la circulation s'assure de trouver les solutions les mieux adaptées et les plus cohérentes qui permettront d'offrir un environnement sécuritaire aux usagers de la route.

A. La signalisation

L'organisation de la signalisation se fait dans toutes les composantes de la zone de travaux :

- une zone d'avertissement avise les conducteurs de la présence de travaux en aval
- une zone d'approche informe les conducteurs des mesures à prendre
- une zone de transition fait dévier la circulation
- une zone d'activité désigne l'endroit où se déroulent les travaux
- une zone de fin des travaux permet à l'automobiliste de reprendre son trajet habituel

Dans les cas où le chantier obstrue les trottoirs, il est prévu d'aménager une zone de contournement pour les piétons. Cette zone est généralement constituée d'un passage temporaire d'une largeur d'au moins un mètre de large. Dans certains cas, la circulation piétonne peut être détournée sur le trottoir opposé.

B. Les techniques de réfection

Le service fait appel à différentes techniques selon la nature des projets réalisés. Dans le cas du réseau routier, les techniques les plus fréquemment utilisées sont les suivantes :

- la reconstruction de la chaussée, qui représente la solution la plus drastique et la plus onéreuse ;
- la pulvérisation et la stabilisation, une technique utilisée dans les arrondissements où les chaussées sont flexibles, et qui permet de réutiliser les matériaux en place ;
- le planage et le revêtement, une technique qui permet d'allonger la durée de vie de la chaussée ;
- le colmatage de trous ;
- ces techniques sont également utilisées pour les projets de réfection de trottoirs, de mails centraux et les réaménagements géométriques.

Dans le cas des travaux réalisés sur les réseaux d'égouts et d'aqueducs, les techniques utilisées sont :

- la reconstruction

- la réhabilitation par insertion
- la construction et la réhabilitation de vannes et de chambres de vanne
- les travaux sur les réservoirs d'eau potable
- la construction d'un collecteur d'égouts

Sur les structures routières tels les ponts et tunnels, le service peut avoir recours à des techniques de réhabilitation ou de réparation ciblée, de réhabilitation générale ou encore de reconstruction complète. Dans le cas des feux de circulation, il peut s'agir de techniques de mise aux normes ou de modernisation. Enfin, les travaux réalisés sur les pistes cyclables, font appel à différentes techniques telles que le marquage au sol ou les travaux en site propre.

C. Les imprévus

La direction de la réalisation des travaux doit tenir compte de plusieurs facteurs qui peuvent entraver le bon déroulement des opérations, notamment :

- la présence d'infrastructures des entreprises d'utilité publique
- les conditions de sol
- l'usure prématurée des infrastructures
- les problèmes mécaniques
- la disponibilité des entrepreneurs
- les conditions météorologiques

La phase de la fin des travaux

Une fois les travaux réalisés, s'amorce la dernière étape du processus, celle de l'acceptation provisoire des travaux. Une inspection provisoire permet de déterminer si le projet a été réalisé correctement, sinon le service demandera à l'entrepreneur d'apporter les correctifs nécessaires. Les délais de garantie des travaux sont généralement de deux ans pour les chaussées et les trottoirs, et d'un an dans le cas des égouts et aqueducs de même que pour les ponts et tunnels. Quant à l'acceptation finale des travaux, elle est établie selon les règles de l'industrie.

En conclusion, la réalisation de travaux en milieu urbain est une tâche complexe qui se fait dans un milieu très développé en matière d'infrastructures.

En effet Montréal compte sur son territoire :

- plus de 4 200 km de chaussées locales
- plus de 1 400 km de réseau artériel
- plus de 400 km de ruelles
- plus de 6 550 km de trottoirs
- plus de 400 km de pistes cyclables
- 600 structures (ponts, viaducs, tunnels, passages inférieurs, passages piétonniers)
- 7 usines de filtration d'eau potable
- 14 réservoirs
- plus de 680 km de conduites d'eau principales et 4 557 km de conduites secondaires
- plus de 6 200 km de tuyaux d'égouts
- 29 400 bornes d'incendie
- 82 500 vannes
- 175 100 puisards
- 132 500 regards
- 90 km d'intercepteurs
- 250 postes de pompage
- 38 bassins de rétention

5- Période de questions et de commentaires du public

À 19h50, M. Dominic Perri remercie M. Marcil pour sa présentation et il annonce le début de la période de questions. Il invite à tour de rôle les personnes inscrites à prendre la parole.

M. Pierre Malo, Société du Havre

M. Pierre Malo est directeur du projet Bonaventure à la Société du Havre de Montréal. Il

indique qu'il n'a pas de questions à adresser suite à la présentation de M. Robert J. Marcil.

Mme Nathalie Lapointe, SFMM

Madame Lapointe précise que la présentation de M. Marcil a répondu à toutes ses interrogations.

M. Daniel Bouchard, Conseil régional de l'environnement de Montréal

M. Bouchard est responsable du transport durable au Conseil régional de l'environnement de Montréal. Il remercie le service pour l'excellente présentation et indique qu'il souhaite faire trois commentaires.

M. Bouchard demande d'abord si le service a analysé la possibilité d'inclure des mesures d'apaisement de la circulation, lors de l'étape préparatoire des réfections, au début du processus de mise en oeuvre des chantiers. Il relève ensuite, en page 31 du document, que des zones de contournement sont prévues pour les piétons, mais que rien de tel n'est prévu pour les cyclistes. Il indique que pour se rendre à l'hôtel de ville ce soir, depuis le Plateau Mont-Royal, il a dû franchir pas moins de trois chantiers de construction où aucune voie de contournement ni marquage au sol n'étaient prévus pour orienter les cyclistes. Enfin, à partir de l'exemple de la page 39 qui illustre une réfection routière toute en béton réalisée sur un mail central du boulevard Marcel-Laurin, M. Bouchard demande si la ville a l'obligation d'assurer le verdissement des structures pour lutter, notamment, contre les îlots de chaleur urbains.

M. Marcil remercie M. Bouchard de ces commentaires fort pertinents. Il souligne que dans le cas de projets de planage ou de pavage qui consistent à prolonger la durée de vie de la chaussée, la question d'introduire des mesures d'apaisement de circulation ne se pose pas, car il s'agit d'interventions à court ou moyen terme. Dans ces cas, on se limite à réparer les trottoirs et refaire le pavage pour redonner un confort de roulement. Par contre, lors de travaux de revitalisation ou lorsqu'il s'agit de refaire une structure au complet, M. Marcil mentionne qu'on essaie d'introduire des éléments d'apaisement de la circulation, comme des renflements, ou des éléments de verdissement et des plantations. Ce travail se fait généralement en collaboration avec les arrondissements concernés. Quant au projet mentionné par M. Bouchard sur le boulevard Marcel-Laurin, M. Marcil indique qu'un peu plus au nord, dans ce secteur, des plantations ont été réalisées. Bien que ce ne soit pas automatique, ce sont des questions qui sont étudiées et analysées.

Enfin, concernant la problématique vécue par les cyclistes, M. Marcil remercie M. Bouchard de sa suggestion. Il constate que depuis quelques années, il y a de plus en plus d'adeptes du vélo. Le service met l'accent sur la sécurisation autour des chantiers et il s'agit là d'une nouvelle réalité dont il faudra tenir compte.

M. Steve Dupuis, Concertation Ville Émard/Côte St-Paul

M. Dupuis est coordonnateur d'une table de concertation de développement social et local de Ville Émard -Côte St-Paul. Il s'intéresse à la question de la réfection de l'échangeur Turcot et demande dans quelle mesure le plan présenté ce soir peut s'appliquer au méga projet de Complexe Turcot.

M. Marcil indique d'emblée que le projet Turcot est sous l'entière responsabilité du ministère du Transport du Québec qui dispose des budgets pour mener à bien ce projet. Il précise que le MTQ est un bon citoyen corporatif et qu'il a mis sur pied les tables de concertation nécessaires auxquelles le service et les arrondissements participent. M. Marcil est d'avis qu'il s'agit d'un projet complexe. Il estime que les spécialistes au MTQ sont à la hauteur de la situation et que les mesures de sécurisation, de signalisation des chantiers et d'information des citoyens utilisées par le MTQ, s'apparentent beaucoup à celles utilisées par la Ville de Montréal.

M. Richard Kapitan, SPVM

M. Kapitan est coordonnateur à la section circulation et coordination motard de la Division de la sécurité routière du SPVM. Il s'intéresse à plusieurs aspects du dossier, notamment à l'intégration de la compétence des services de police dans le processus de mise en oeuvre des chantiers. Il souhaite savoir s'il est possible de faire apporter des modifications au plan, une fois le chantier commencé, pour régler des problématiques de fluidité de la circulation. Il estime que le SPVM et les services d'urgence devraient être consultés plus tôt dans le processus de la préparation des chantiers.

M. Marcil précise que la plupart du temps, on sollicite la participation des services de sécurité, d'incendie et des d'urgences santé quelques semaines avant le début du chantier. Il explique aussi que des sommes d'argent sont prévues, à l'intérieur des incidences des projets, pour régler des problématiques particulières. Il trouve la proposition de M. Kapitan pertinente, et prend bonne note de la possibilité d'intégrer les services de police plus tôt dans le processus de planification.

M. Kapitan soulève aussi la question de l'imposition de compétences minimales au niveau de la signalisation utilisée par les entrepreneurs. Sur ce sujet, M. Marcil indique que la Ville exige que le sous-traitant en signalisation soit qualifié et certifié; il s'agit d'une certification en circulation donnée par l'AQTR. Ces certifications sont demandées aux entrepreneurs et tous les techniciens du service en ont une.

M. Kapitan s'interroge aussi sur les zones de piétons. Il précise qu'une des conditions minimales à respecter est l'établissement d'une zone piétonnière de 1,5 mètre qui malheureusement n'est presque jamais appliquée. Il estime important d'informer davantage les entrepreneurs sur cette mesure à prendre.

M. Marcil admet qu'à Montréal on a une problématique particulière avec les piétons qui sont souvent indisciplinés. Dans le cas de chantiers importants, on détermine des zones protégées pour les piétons, ou on invite le piéton à utiliser l'autre trottoir. Dans le cas de petits projets, M. Marcil indique qu'on ne peut se permettre d'utiliser des bornes de type « New Jersey » qui coûtent très chers par rapport à la valeur du chantier réalisé. Il admet qu'il y a un travail de sensibilisation à faire à ce niveau-là.

Enfin, M. Kapitan estime qu'on ne peut plus travailler en vase clos et qu'il serait intéressant de créer un groupe de travail unifié qui regrouperait toutes les compétences pour discuter des chantiers. Ce regroupement pourrait, selon lui, permettre d'en arriver à des produits de grande qualité.

M. Marcil n'est pas mesure de dire s'il est possible de créer une telle structure unifiée. Il constate qu'il faut composer avec la structure de Montréal qui est complexe et qui est constituée de services centraux et d'arrondissements qui ont aussi leurs propres responsabilités sur les rues locales. Il convient que des efforts peuvent certainement être faits afin d'améliorer le partenariat entre tous les services, le plus en amont possible, afin de réaliser des projets de haute qualité.

Daniel Bouchard, CRE Montréal

M. Bouchard demande à intervenir de nouveau à titre de porte-parole d'une coalition sur la réduction et l'apaisement de la circulation. Il souhaite apporter une précision sur la question des piétons et des cyclistes qui sont blessés ou tués à Montréal. Selon lui, d'après la littérature qui existe sur le sujet, c'est souvent l'aménagement des chantiers qui est en cause et non le comportement des piétons. Une part de responsabilité doit être assumée par les personnes qui sont responsables de l'aménagement des chantiers.

M. Louis Legault, Urgences Santé

M. Legault tient à faire un bref commentaire sur la question de l'échelonnage et la coordination des chantiers. Il cite en exemple le chantier de la rue Dr. Penfield qui proposait d'utiliser la rue Atwater comme voie de déviation, alors que deux semaines plus tard, cette même rue Atwater était en travaux. Un cas semblable a été vécu au niveau de l'Île Bizard. Pour lui, ce genre de situation réduit considérablement le temps de réponse des services d'urgence, en plus de les obliger à réviser continuellement les plans d'accès aux centres hospitaliers. Il demande une meilleure coordination à ce niveau.

M. Marcil admet que beaucoup d'efforts sont consacrés pour attacher tous les projets et qu'il est difficile de geler les voies de contournement et les détours pour des périodes de 5 à 6 mois. Il est d'avis qu'il s'agit de situations problématiques et qu'il faut constamment révérier les voies de contournement proposées.

M. Marc Bélanger, STM, Gestion des réseaux et relations avec les partenaires

M. Bélanger considère que la STM et la Ville ont beaucoup amélioré leurs façons de travailler, notamment au niveau des chantiers. Il demande s'il serait possible, dans les phases préliminaires des projets, et non seulement au moment de leur mise en œuvre, de consulter la STM au même titre que les compagnies d'utilité publique. La STM possède aussi des équipements (abribus, panneaux d'autobus avec de l'info pour les usagers, etc.) qui doivent être déplacés lors de travaux. M. Bélanger demande que la STM soit consultée plus en amont du processus de manière à planifier les retraits d'équipements à faire.

M. Marcil précise que la consultation se fait avec les propriétaires de réseaux (Bell Hydro, Gaz Métro, etc.) et qu'il est toujours possible d'intégrer la STM à ce niveau et de les consulter à l'avance. Il insiste sur le fait qu'il est difficile de prévoir les déplacements d'équipements des mois à l'avance puisque les délais ne le permettent pas. Le début de chantier n'est souvent connu que quelques semaines à l'avance en raison de plusieurs facteurs (temps de planification, processus légal d'appels d'offres, disponibilité de l'entrepreneur, entre autres). Il prend bonne note de ce commentaire et essaiera de l'appliquer dans la mesure du possible.

6- Période de questions des membres de la commission

M. Marc Touchette se dit heureux de constater l'intérêt qu'a soulevé la présentation sur les chantiers en milieu urbain. Il soumet quelques questions traitant notamment de la collaboration avec les villes liées et des communications avec les citoyens. M. Marcil lui confirme que les équipes techniques des villes liées sont impliquées sur les comités décisionnels des chantiers au même titre que les arrondissements. Quant à l'aspect communications, M. Marcil indique qu'il est nécessaire de faire plusieurs actions à ce niveau dans le cas de chantiers majeurs. Il cite, en exemple, le cas du boulevard Saint-Laurent pour lequel pas moins de 30 avis aux résidents ont été distribués pour les informer, soit des changements apportés ou de la progression des travaux.

M. Touchette fait à la suite plusieurs commentaires qui touchent les aspects suivants : la coordination essentielle avec les services d'urgence; les accès aux chantiers et la signalisation utilisée; le respect des normes fixées à 1,5 mètre pour les trottoirs; le remplacement de la signalisation de chantiers qui pour diverses raisons est souvent déplacée; la courte durée des garanties des travaux; les travaux du Complexe Turcot et l'impact qu'ils auront sur les quartiers périphériques.

Mme Josée Duplessis pour sa part soumet quelques commentaires sur les mesures d'apaisement de la circulation. Elle souhaite une ouverture sur la question des dos d'âne et demande que lors des travaux de planage d'une rue effectués par l'entrepreneur, on envisage automatiquement l'installation de cette mesure d'apaisement. Quant à l'aspect information, elle suggère d'informer, outre les résidents, les institutions situées dans le voisinage, dont les écoles et les garderies.

M. Marcil lui indique que c'est exactement la façon de faire des équipes de planification qui identifient sur le terrain, avant le début du chantiers, toutes les institutions qui pourraient être incommodées par les travaux. Les avis leur sont communiqués et il est alors de leur responsabilité de faire suivre l'information aux usagers, en l'occurrence aux parents des élèves.

Enfin, Mme Duplessis se demande pourquoi de gros chantiers débutent souvent tard dans l'année, comme en novembre.

M. Marcil explique que la période idéale de réalisation des travaux se situe généralement entre le 1^{er} mai et le 1^{er} décembre, mais que plusieurs facteurs peuvent occasionner des retards dans la réalisation des chantiers. Il fait remarquer que Montréal a un volume important de projets à réaliser qui se situe entre 200 M\$ et 250 M\$. Il estime que, lorsque la ville aura une connaissance parfaite de ses réseaux, elle pourra planifier de façon optimale ses projets de chantiers sur une période de 3 ans de manière à prévoir, en 2008, ce qu'elle réalisera comme travaux en 2011 ou 2012. Cette période de trois ans permettra de lancer les appels d'offres en 2008 pour des projets à réaliser en 2009. M. Marcil indique toutefois que ce n'est pas le cas actuellement et que la Ville cherche encore l'information sur le terrain pour parfaire sa connaissance du réseau. À cette situation s'ajoute un autre élément problématique : celui de la période des vacances. Au Québec, il arrive souvent que les chantiers ferment, entre la mi-juin et août, en raison des vacances non seulement des ouvriers et des entrepreneurs, mais aussi des élus. Cette pause estivale oblige à déplacer l'octroi des contrats et les reporter à plus tard, au conseil du mois d'août. M. Marcil est d'avis qu'il y a une réflexion à faire sur le sujet pour optimiser l'octroi des contrats et la réalisation des travaux. Il estime qu'idéalement tous les projets devraient débiter en mai : tout le monde y gagnerait.

M. Savard remercie quant à lui les représentants des services d'urgence et les services du SPVM de s'être déplacés pour faire part de leurs commentaires. Il promet que leurs recommandations seront prises en considération par la commission.

Enfin M. Primeau s'interroge sur l'uniformisation du mobilier urbain et demande s'il existe des ententes à ce sujet. M. Marcil lui explique que la question de l'éclairage et des luminaires est désormais une responsabilité dévolue aux arrondissements, c'est un choix d'organisation. Il est d'avis que la situation peut être problématique lors de l'entretien de ce type de mobilier.

7- Levée de l'assemblée

Le président de la commission, M. Dominic Perri, remercie chaleureusement les citoyens et les représentants des organismes qui ont pris le temps de participer à l'assemblée publique. Il remercie le représentant de la Direction de la réalisation des travaux, M. Robert J. Marcil. Il adresse ses remerciements aux membres de la commission ainsi qu'à la secrétaire-rechercheuse, madame Christiane Bolduc.

Il rappelle que la commission se réunira de nouveau en assemblée publique, le 15 octobre prochain afin de présenter ses recommandations. Il précise que la commission déposera ensuite son rapport de consultation et recommandations au conseil municipal et qu'il appartiendra à cette instance de décider des suites à donner à ces recommandations.

À 21h00, sur une proposition de M. André Savard, appuyée par M. Gaétan Primeau, la séance est levée.

ADOPTÉ LE : 25 NOV. 2008

« ORIGINAL SIGNÉ »

Dominic Perri
Président

« ORIGINAL SIGNÉ »

Christiane Bolduc
Secrétaire rechercheuse