

**CONSULTATION PUBLIQUE
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

ÉTAIT PRÉSENTE : Mme LUBA SERGE, présidente

**PROJET DE RÉFECTION
DU POSTE DE DISTRICT LIONEL-GROULX**

PARTIE 1

VOLUME 1

Séance tenue le 25 mai 2017, 19 h
Au Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et Saint-Henri (CÉDA)
2515, rue Delisle
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 25 MAI 2017	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR :	
M. Patrick Sergeri.....	2
PÉRIODES DE QUESTIONS :	
M. Derek Robertson.....	19
Mme Michèle Ruzon	23
M. Sébastien Adhikari.....	25
Mme Amanda Daluiso	26
Solidarité Saint-Henri Mme Sonia Engmann	29
M. Derek Robertson.....	32
MOT DE LA FIN	33
AJOURNEMENT	

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme SERGE LUBA, présidente :

5 [...] les transcriptions feront partie du dossier de documentation qui est disponible sur le site Internet de la STM. C'est messieurs Pierre Robillard et Jean-François Beaulieu qui s'occupent de la sonorisation et à la captation de l'équipe des TI, monsieur Pierre Paquette et Steve Michaud.

10 Permettez-moi de remercier ici tous ceux qui ont partagé, dans leur réseau respectif, l'invitation à participer à cette consultation. Je vous remercie aussi vous tous qui vous êtes déplacés pour la séance d'information de ce soir.

15 Cette séance va se dérouler en français. Cependant, les gens qui souhaitent s'exprimer en anglais pourront le faire lorsqu'ils s'adressent à la Commission.

So, the meeting will be held in French, but you can ask questions in English if you like.

J'aimerais aussi vous demander de fermer vos cellulaires. Merci.

20 Alors, j'inviterais monsieur Patrick Sergeri, ingénieur et directeur de projet, du Bureau des projets Équipements fixes Métro, à présenter les membres de la délégation de la STM et à procéder à la présentation du projet qui devrait durer en moyenne 20 minutes.

25 Veuillez noter que la période de questions sur cette présentation est prévue après la pause.

Alors, Monsieur Patrick Sergeri.

M. PATRICK SERGERI :

30 Merci, Madame la présidente. Donc oui, aujourd'hui, j'aimerais souligner la présence ce soir de deux représentants de l'arrondissement Sud-Ouest, donc monsieur Sylvain Villeneuve, directeur

de la Direction aménagement urbain et du patrimoine, et madame Julie Nadon dans le même service.

35 Et ceux qui m'accompagnent aujourd'hui dans le cadre du *Projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx* sont les personnes suivantes, donc monsieur Donald Desaulniers, directeur du Programme rénosystème; monsieur Jean Langevin, ingénieur en chef; monsieur Marc-André Toutant, surintendant et monsieur Alain Bilodeau, urbaniste. Et j'ai à la table avec moi monsieur
40 Éric Provencher, architecte du projet, et aussi monsieur Alain Labelle, chef de division Gestion des réseaux et Relation avec les partenaires.

Donc, sans plus tarder, je procède à la présentation. L'objectif de la présentation ce soir c'est bien entendu de vous présenter le projet, mais surtout de recueillir vos commentaires; parce qu'il faut le dire, on est en tout début de projet et ce qu'on va vous présenter ce soir, c'est le résultat
45 de notre étude de faisabilité sur le *Projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx*, et on souhaite vraiment recueillir vos commentaires afin d'assurer une intégration harmonieuse du nouveau bâtiment que nous devons construire dans le cadre du projet, mais aussi de tenir compte de vos préoccupations pendant la durée de travaux.

50 Avant de vous parler un peu des différentes étapes du projet, j'ai jugé important de vous expliquer, de vous démystifier rapidement c'était quoi un poste de district.

Un poste de district c'est touto simplement un bâtiment qui héberge des équipements électriques qui ont pour but de cueillir l'alimentation électrique en provenance d'Hydro-Québec, les
55 arrivées, les lignes électriques d'Hydro-Québec, et de les redistribuer dans le réseau du métro pour alimenter toutes les charges électriques du métro. Alors, on parle des trains, bien entendu, mais on parle de tous les systèmes connexes tels que l'éclairage, la ventilation, les escaliers mécaniques, les ascenseurs, et cetera.

60 Donc, un poste de district c'est un équipement stratégique pour la STM. Dans le réseau du métro, on retrouve sept postes de district répartis un peu partout pour alimenter les 68 stations de métro. Et ces équipements-là, encore une fois, sont stratégiques, mais malheureusement, ils ont

65 été mis en service à la fin des années 70, en fait en 1978, et ont donc atteint leur fin de vie utile. Il faut donc les remplacer si on veut assurer la fiabilité et la pérennité des équipements électriques du métro.

70 Donc, le poste de district Lionel-Groulx c'est un des sept postes du réseau du métro. Il dessert 13 stations. Donc, quelques stations sont situées sur la ligne orange alors que d'autres sont situées sur la ligne verte – vous les avez à l'écran. Donc, le poste de district en tant que tel est construit – on va le voir tout à l'heure – à proximité de la station de métro Lionel-Groulx, au centre de l'image.

75 Ici, vous allez vous reconnaître très certainement dans le plan du secteur. Alors, je vous montre rapidement : le nord est en haut de la carte, et donc du côté de l'avenue Atwater, vous avez la station de métro, laquelle on utilise pour accéder à la station de métro. Vous avez dans le parc environnement deux puits de lumière qui servent, d'une part à apporter de la lumière sur les quais des voies du métro, parce qu'il faut le dire, les voies du métro passent en souterrain d'est en ouest, ici, comme ça, en souterrain de la station, et donc, ces puits de lumière là apportent de la lumière sur les quais du métro, mais servent aussi de ventilation mécanique, puisqu'au-dessus des voies du métro il y a des locaux techniques, il y a d'autres équipements, notamment une partie du poste de district actuel, et il faut ventiler ces équipements-là. C'est pour ça qu'il y a des édicules en surface.

80
85 De ce côté-ci, vous avez ce qu'on appelle le garage Lionel-Groulx qui héberge les véhicules de la Société de transport de Montréal, mais aussi les équipes d'électromécaniciens qui ont pour objectif d'intervenir dans le réseau du métro, et donc de faire l'entretien et l'exploitation de nos systèmes.

90 Alors, ce qui est important de retenir ici, c'est qu'une partie du poste de district actuel, une partie des équipements dont je viens de vous parler, électriques, sont situés en souterrain ici, et une partie des équipements sont situés dans le garage Lionel-Groulx. Et on va voir plus loin les solutions qui ont été retenues pour remplacer ces équipements-là.

95 Les objectifs de ce projet-là, je les ai abordés brièvement. On veut assurer la fiabilité des
équipements. Les équipements ont plus de 40 ans, les pièces qui composent ces équipements-là
ne sont plus disponibles. Les manufacturiers à travers le monde ne les fabriquent plus. Et donc, en
cas de panne ou en cas de défaillance d'une ou de plusieurs composantes, eh bien, on s'expose à
des arrêts de service plus ou moins prolongés en fonction de la nature de la panne. Donc, on doit
les remplacer pour assurer leur fiabilité et aussi leur pérennité dans le temps. Quand on fait un poste
100 de district comme ça, c'est pour les 40 prochaines années.

Le troisième objectif, c'est d'alimenter des nouvelles charges nécessaires à l'exploitation du
métro. Les normes évoluent et on se doit de suivre ces normes-là. Par exemple, à certains
exemples il y a certains ventilateurs qui sont destinés à ventiler les tunnels du métro. Ils vont être
105 raccordés aux équipements d'alimentation d'urgence, afin de protéger nos infrastructures et de
mieux protéger les équipements en cas d'incendie, pour permettre un rétablissement plus rapide
du service du métro. Donc, c'est très, très important de raccorder ces nouvelles charges.

Et, enfin, puisque nous devons construire un nouveau bâtiment, il est important pour nous
110 d'intégrer ce bâtiment-là au milieu en fonction des orientations d'aménagement de l'arrondissement
dans le secteur. Et on va en parler de ça un peu plus loin dans la présentation.

Donc, pour revenir à l'envergure, remplacement des équipements. Il y a deux catégories
d'équipements dans un poste de district. Vous avez les équipements qu'on qualifie de moyennes
115 tensions et qui fonctionnent à 12 000 volts, 12 kilovolts. Ces équipements-là, encore une fois, ont
pour but de recueillir l'alimentation électrique d'Hydro-Québec et de la redistribuer dans le réseau
du métro. Et vous avez une autre catégorie d'équipements qu'on appelle les groupes électrogènes,
qui sont constitués de machines, de génératrices qui sont capables de produire de l'énergie
électrique en cas de panne des équipements d'Hydro-Québec, en cas de panne des lignes, des
120 arrivées 12 000 volts d'Hydro-Québec.

Un troisième point, un troisième point qui fait partie de l'envergure du projet. Je vous ai
parlé, dans le parc environnant, qu'il y avait des infrastructures en souterrain. Donc, sous le garage
Lionel-Groulx, mais aussi sous les puits de lumière, il y a des locaux techniques, des équipements

125 qui sont installés là. Et, aujourd'hui, la membrane qui recouvre les infrastructures souterraines a
entre 25 et 40 ans. Donc, déjà on observe des infiltrations d'eau et on se doit de remplacer cette
membrane-là pour assurer l'intégrité des infrastructures aussi pour les prochaines années.

130 La solution retenue pour remplacer un poste de district. Qu'est-ce qui est important de
comprendre ici, pour bien apprécier la solution que nous avons retenue, c'est qu'on ne peut pas
tout simplement débrancher les équipements électriques, les enlever et remettre de nouveaux
équipements, pour deux raisons : la première, c'est qu'on mettrait hors service les services du métro
pendant une période très, très longue, parce que pour installer et mettre en service les équipements,
ça prend plusieurs mois, voire presque une année, et donc, on se doit de construire un bâtiment à
135 proximité du site actuel et installer les nouveaux équipements, les tester, les mettre en service et
basculer progressivement les charges de nuit, pour que ça soit parfaitement transparent pour la
clientèle du métro.

140 Donc, pourquoi la nuit? Bien, c'est parce que la nuit le métro est arrêté pendant quelques
heures, deux à trois heures par nuit, et c'est pendant ces périodes-là qu'on va basculer les charges
pour que ça soit transparent pour la clientèle.

145 L'autre chose qu'il est important de mentionner ici, c'est qu'ou on en est aujourd'hui avec le
projet, c'est qu'on a terminé les études de faisabilité. Donc, on est à l'étape de concept et on va
débuter les plans et devis au début de l'automne prochain. Donc, c'est important de garder ça en
tête pendant toute la durée de la présentation.

150 Donc, la solution retenue. Je vous ai dit qu'on devait construire un nouveau bâtiment. Ça,
c'est le garage actuel. Donc, le garage qui est situé à l'ouest de l'avenue Greene. Ce qu'on veut
faire, c'est qu'on veut tout simplement rajouter un étage au-dessus de ce bâtiment-là pour y
héberger les futurs équipements.

155 Pourquoi on a retenu cette solution-là? Eh bien, c'est la solution qui minimise l'emprise au
sol. On va conserver sensiblement la même emprise au sol, sans ajouter de nouveaux bâtiments
ailleurs sur le site.

160 Le concept proposé aujourd'hui, je tiens à le dire, est le résultat de notre étude de faisabilité. C'est un concept qui a été défini au cours des derniers mois, mais qui est tout à fait ouvert en ce sens que ce soir on est là naturellement pour recueillir vos commentaires, et que ce soit au niveau du concept architectural ou du concept d'aménagement paysager qu'on va vous présenter dans les trois ou quatre prochaines diapos, il est important de comprendre qu'on est très ouverts aux suggestions. On propose ce concept-là, on a jugé qu'il y avait une intégration architecturale et une intégration d'aménagement paysager, mais, encore une fois, si vous avez des commentaires, on est très, très disposés à en tenir compte et à les intégrer au projet.

165 Ce que vous avez ici – vous reconnaissez la vue du point de vue de l'avenue Lionel-Groulx. Donc, le garage existant, donc on ajoute un étage. La vue que vous avez devant vous, c'est surtout pour vous présenter la volumétrie. Donc, qui dit approvisionnement et installation de nouveaux équipements électriques dit qu'on doit respecter certaines normes de construction, certaines normes d'installation, donc un certain volume. Et donc, le volume que vous avez devant vous, le bâtiment que vous avez devant vous respecte ce volume-là; procure un volume suffisant pour y installer les nouveaux équipements du poste de district Lionel-Groulx.

175 Il y a quatre facteurs qui contribuent à atténuer, si on veut, les impacts de cette volumétrie. Dans un premier temps, vous remarquerez la hauteur du bâtiment. Donc, ce qu'on s'est assuré c'est que la hauteur du bâtiment était inférieure au bâtiment existant. Donc, dans ce cas-ci, vous voyez la hauteur du bâtiment, on parle d'une quinzaine de mètres alors que le bâtiment voisin – les résidences étudiantes Solin – est à peu près de 25 mètres.

180 Le deuxième facteur qui contribue à atténuer, si on veut, les impacts de la volumétrie sont le maintien des dégagements au sol. Donc, vous voyez ici que vous avez la piste cyclable qui passe au nord du bâtiment et un passage piétonnier, on ne le voit pas très bien, mais qui passe au sud du bâtiment, entre le bâtiment et les jardins communautaires.

185 On s'est assuré que ces espaces-là vont être préservés, et donc, c'est pour ça qu'on est allé en hauteur et qu'on est allé élargir le bâtiment seulement à l'étage.

190 Le quatrième facteur qui contribue à atténuer les effets de la volumétrie sont les modulations des façades par un jeu de plein, par un jeu de plein et de vide, mais aussi de texture. Donc, c'est important pour nous de jouer là-dessus, mais, encore une fois, c'est notre interprétation d'intégration architecturale, et on va le voir un peu plus loin en quoi ça consiste.

195 Ici vous avez la vue de l'avenue Greene, donc du terminus d'autobus de l'avenue Greene, avec un peu d'empiétement sur le parc environnant. Sur cette vue-là, ce que j'aimerais vous présenter c'est que la façon dont on a vu l'intégration architecturale, c'est qu'on est allé avec deux volumes : un volume au niveau du rez-de-chaussée et un volume au niveau de l'étage. Le volume au niveau du rez-de-chaussée permet de faire un lien avec les puits de lumière et la station de métro dans le parc, et le volume à l'étage est un peu en recul par rapport à l'avenue Greene, de la même manière que le bâtiment voisin appartenant au groupe Lemay. Donc, voici pour les volumes.

200 Pour l'architecture – le bloc supérieur est recouvert d'un parement de grès traité en panneaux ou en sections ajourées pour dissimuler éventuellement les persiennes que nous devons installer ici; les persiennes, parce que les équipements qui sont installés dans le poste de district, certains équipements comme les groupes électrogènes doivent faire l'objet d'un refroidissement.

205 Il faut dire, dans ce projet-là, on remplace les génératrices, les groupes électrogènes existants qui sont refroidis à l'eau par des groupes qui sont refroidis à l'air. Naturellement, pour éviter d'utiliser l'eau potable pour refroidir nos équipements.

210 Donc, l'utilisation de ce grès traité en panneaux ou en sections, bien, c'est notre réinterprétation de la brique d'argile utilisée dans le secteur, mais de façon plus actuelle. Donc, encore une fois, c'est peut-être un jugement un peu subjectif, mais c'est notre réinterprétation de cette tendance-là dans le secteur.

215 Le troisième volet architectural ici, qu'il est important de noter, c'est qu'on va ajouter de l'éclairage au bâtiment existant, ici, et de l'éclairage dissimulé dans les persiennes de nos équipements existants. Et donc, cet éclairage-là, combiné à l'ajout de caméras autour du bâtiment et à l'utilisation d'enduits architecturaux, surtout au niveau du rez-de-chaussée, vont contribuer à

220 réduire significativement les graffitis. Donc, pour la STM c'est très important. Et dans l'éventualité où malheureusement on devait être victime de graffitis, bien, la STM a un programme d'entretien, de nettoyage de ces graffitis.

225 Vous avez une vue ici encore plus reculée, plus vers l'avenue Atwater, du parc environnant. Donc cette vue-là sert surtout à vous présenter la mise en valeur de nos puits de lumière qui, disons-le, ont certainement besoin de beaucoup d'amour en ce moment. Donc, on va procéder à leur nettoyage, à un traitement du béton, mais on va venir aussi les bonifier en ajoutant des cadres métalliques qui vont venir reprendre un peu les persiennes de nos postes de ventilation naturelle, et on va y intégrer de l'éclairage, encore une fois, pour améliorer la sécurité dans le parc, améliorer l'aménagement paysager et contribuer à animer un peu ce parc-là.

230 Donc, vous aurez aussi une bonification du lien piétonnier, et je vais vous en parler dans la prochaine diapo, mais vous voyez déjà qu'il y a une bonification du lien piétonnier qui aujourd'hui est un peu plus linéaire.

235 Donc, vous allez me dire : bien, pourquoi est-ce que je parle de parc ici? Je n'ai peut-être pas été assez clair au début. C'est que, bien entendu, pour remplacer la membrane d'étanchéité au-dessus de nos infrastructures souterraines, bien, on doit dégarnir le parc. Donc, après avoir dégarni le parc et remplacé la membrane d'étanchéité en sous-sol, bien, on doit remblayer et on doit refaire l'aménagement paysager. C'est pour ça qu'on utilise cette opportunité-là pour restaurer le parc, mais aussi le bonifier et l'améliorer.

240 Un point important dans l'aménagement paysager c'est qu'au printemps et à l'été 2016, il y a eu une consultation publique pour le pôle Lionel-Groulx-Atwater, dans lequel les citoyens et vous avez eu l'occasion de vous exprimer sur qu'est-ce que vous souhaiteriez avoir comme aménagement, bonification des aménagements paysagers dans le secteur.

245 Donc, un rapport de consultation publique a été déposé en février 2017. On en a pris connaissance et ce rapport-là fait mention de quatre grandes orientations et dont une orientation est très axée sur l'aménagement paysager et on s'en est inspiré pour proposer un concept

250 d'aménagement qui, disons-le de nouveau, peut être modifié ou bonifié selon vos recommandations.

255 Donc, notre conception de cet aménagement c'est la suivante, c'est-à-dire qu'on propose un aménagement structuré autour des bâtiments existants, donc autour des puits de lumière et de la station, avec des chemins qui sont dans la prolongation de ces structures-là, qui vont raccorder le lien piétonnier. Ensuite de ça, ces nouveaux aménagements-là, ces nouvelles aires d'attente là vont permettre de répondre aussi à l'étude de consultation qui a eu lieu l'an dernier. Et donc, de procurer des aires d'attente, tant pour le terminus d'autobus que pour procurer aussi des espaces de socialisation, toujours en maintenant un éclairage additionnel et une convivialité qu'on n'a pas actuellement.

260 Donc, les aires d'attente sont tantôt ensoleillées, tantôt ombragées, à l'abri des vents dominants dans certains cas. Quand vous avez une rangée d'arbres comme ça, bien, c'est parce qu'on voulait procurer une certaine protection au vent venant de l'ouest. Du mobilier urbain et de l'éclairage intégré, encore une fois, sur nos puits de lumière, sont ajoutés, pour rendre les espaces plus conviviaux, plus sécuritaires, et un rappel des formes et des textures. Par exemple, je l'ai mentionné un peu tantôt, les cadrages métalliques qu'on propose d'ajouter sur les puits de lumière viennent chercher les formes des persiennes sur le bâtiment existant. Et les accises de bois, le mobilier urbain vient reprendre le bois des abris bus existants.

270 Donc, voilà pour l'architecture. Je suis allé très brièvement et c'est pour ça qu'à la table avec moi il y a monsieur Provencher, architecte du projet, qui très certainement peut répondre à vos questions si vous en avez sur le concept architectural ou l'aménagement paysager.

275 Donc, maintenant, ce que je souhaiterais vous présenter sont les principales étapes de réalisation pendant les travaux pour que vous puissiez apprécier ou bien concevoir comment vont se dérouler les travaux de ce chantier-là.

280 Les travaux, je l'ai dit tantôt, on débute les plans et devis à l'automne 2017. Ça veut dire quoi? Ça veut dire que les travaux sont planifiés débiter à l'été 2019. Donc, dans un peu plus de deux ans.

285 Donc, la première phase des travaux va durer à peu près cinq mois, et c'est la phase la plus impactante. Pourquoi? Parce qu'on va délimiter le chantier. Vous avez un tracé en rouge qui propose une délimitation de chantier, qui est basée sur le concept proposé, bien sûr – vous avez vu les extensions dans le parc. Si ce concept-là est mis à jour, bien entendu nous allons modifier la ceinture du chantier. Mais tout ça pour vous démontrer qu'on va attaquer de front, dégarnir le parc pour pouvoir travailler sur la membrane d'étanchéité en sous-sol ici. Et on va débiter les travaux de fondation et de construction du bâtiment du côté ouest de l'avenue Greene.

290 Donc, les impacts de cette délimitation de chantier, dès le jour 1 sont : la fermeture de l'avenue Lionel-Groulx; la fermeture de l'avenue Greene, et donc la relocalisation des arrêts de bus sur rue. Vous allez voir un peu plus tard que nous souhaitons maintenir tous les circuits d'autobus pendant ces travaux-là, encore une fois, et la relocalisation, elle n'est pas montrée ici, mais ici, vous avez derrière la station de métro, un garage ou une station de vélo qu'on va devoir relocaliser pendant le temps que vont durer les travaux de membrane.

295
300 Donc, l'emplacement exact de la relocalisation du garage à vélo n'est pas encore déterminé. Il faut comprendre que les travaux vont débiter seulement dans deux ans. On a déjà commencé à regarder les alternatives, les solutions à cet égard. Tous les racks à vélos, tout ça va être maintenu, mais on va revenir un peu plus tard dans la présentation sur les impacts, sur ce qu'on souhaite mettre en place pour atténuer les impacts du chantier.

305 Donc, dans la phase 1, qu'est-ce qu'on doit faire, les grandes étapes de réalisation? Puisqu'on déplace certains équipements électriques qui sont présentement au sous-sol vers le nouveau bâtiment, on doit construire, ajouter des conduits en souterrain pour venir raccorder les anciens équipements avec les nouveaux en souterrain.

310 Ensuite de ça, on travaille sur les fondations du nouveau bâtiment. Parce qu'il faut le dire, le nouveau bâtiment va héberger des équipements électriques stratégiques pour la STM. Ce bâtiment-là doit rencontrer certaines normes sismiques et donc on doit renforcer les fondations existantes.

315 Travaux d'imperméabilisation des structures souterraines, j'en ai parlé. On procède aux travaux d'aménagement paysager en fonction du concept qui aura été retenu à ce moment-là. Et, au terme des cinq mois, on va diminuer l'emprise du chantier pour la durée résiduelle des travaux, soit à peu près deux ans. Donc, réouverture de l'avenue Greene; restauration des arrêts de bus sur l'avenue Greene, et on se concentre du côté ouest de l'avenue Greene.

320 Après la construction du nouveau bâtiment, qui va prendre à peu près un an, on va surtout s'acharner à l'intérieur du bâtiment pour y faire des travaux d'aménagement intérieur, mais aussi pour y installer des nouveaux équipements, les tester, les mettre en service et, comme j'expliquais tout à l'heure, basculer les charges de nuit progressivement pour que ça soit transparent pour la clientèle. À la fin des travaux de mise en service des équipements, on reconduit l'aménagement paysager et on rouvre l'avenue Lionel-Groulx et on démobilise le chantier.

325 Donc ça, ce sont les grandes étapes du chantier pendant les deux ans et demi que vont durer les travaux.

330 Vous avez ici un échéancier qui reprend, sous une autre forme, les dates que je vous ai parlé. Important de retenir la phase la plus importante, c'est à l'été 2019, environ cinq mois. Et ensuite de ça, les deux phases qui vont se concentrer, la phase qui va se concentrer à l'ouest de l'avenue Greene et qui se divise en deux sous-phases, si on veut : les travaux de construction du bâtiment et les travaux d'installation des nouveaux équipements.

335 Pendant l'étude de faisabilité, on s'est aussi afférés à identifier les impacts des travaux sur plusieurs éléments et c'est ça que je vais vous présenter maintenant.

340 Pour ces impacts-là, on a identifié des mesures d'atténuation et ces mesures d'atténuation
là sont basées sur les meilleures pratiques. Il faut comprendre que le poste de district Lionel-Groulx
c'est le quatrième poste qu'on fait dans le réseau du métro. On en a fait trois jusqu'à maintenant, ils
sont complétés. Ça a très bien été, mais quand même, on a beaucoup appris de ces constructions-
là et, aujourd'hui, on s'en inspire pour écrire par exemple nos contrats et bien s'assurer qu'on a un
chantier bien rodé.

345 L'arrimage avec les partenaires du projet. On a déjà débuté plusieurs ateliers, plusieurs
séances d'information, mais aussi de consultation avec différents groupes du milieu. La démarche
de consultation qu'on est en train de faire ce soir et qui va se poursuivre au cours des prochaines
semaines, mais aussi, on a procédé à la réalisation d'études qui sont aujourd'hui à un stade
préliminaire, mais qui nous permettent d'apprécier les impacts sur la circulation, les niveaux sonores
350 et les impacts sur la biomasse. On va en parler un peu dans les prochaines diapos.

De manière générale, l'étude de circulation nous a permis d'identifier des déplacements qui
seront impactés par la zone et les accès au chantier. Des mesures nécessaires seront définies pour
assurer les déplacements sécuritaires aux endroits stratégiques, notamment à l'entrée du chantier
355 sur l'avenue Greene et sur l'avenue Lionel-Groulx pendant les cinq premiers mois, et sur l'avenue
Lionel-Groulx pendant le reste du chantier.

Ce plan sera bien sûr arrimé avec l'arrondissement, parce que l'étude de circulation va
mener, va conduire à l'établissement d'un plan de maintien de la circulation, un devis de maintien
360 de la circulation, et ce devis-là va être partagé avec l'arrondissement pour aller chercher les
commentaires et tout intégré ça dans le cadre du contrat de construction.

Donc, de manière plus spécifique, au niveau de la circulation automobile, les sources
d'impacts sur la circulation automobile sont bien sûr la fermeture de l'avenue Lionel-Groulx pendant
365 toute la durée des travaux, et un apport de camionnage que l'étude préliminaire a permis de
déterminer à environ quatre véhicules lourds à l'heure. C'est quand même assez faible comme
volume de camionnage. Pourquoi? Parce que la quantité de sols qui va devoir être excavée dans
le cadre du projet est quand même relativement faible. On ne creusera pas, par exemple du côté

370 ouest de l'avenue Greene, on ne va creuser qu'autour du bâtiment pour aller travailler sur les
fondations. Et dans le parc, on va aller excaver au-dessus de nos infrastructures, et en ce moment,
on a des sols morts-terrains d'environ un mètre de terre.

375 Donc, les infrastructures sont très près de la surface naturelle du sol, et les volumes
d'excavation sont relativement faibles. Donc, l'impact de ce camionnage-là dans le quadrilatère du
parc, c'est quand même jugé insignifiant. Et on va s'assurer aussi qu'il n'y ait aucun véhicule lourd
qui circule sur les rues résidentielles telles que la rue Delisle, par exemple.

380 Circulation bus. Je vous ai dit tout à l'heure que la fermeture de l'avenue Greene pendant
les cinq premiers mois va nécessiter la relocalisation des arrêts de bus sur rue. Tous les circuits de
bus vont être maintenus et on va aussi s'assurer qu'il n'y ait pas d'augmentation du nombre de
passages de bus sur les rues résidentielles, comme l'avenue Delisle et l'avenue Greene. Il y en a
quelques-uns qui circulent actuellement sur la rue Delisle, il n'y en aura pas davantage. On va
maintenir les circuits, mais on va utiliser les grands axes pour relocaliser ces circuits-là.

385 Et, bien sûr, l'information à la clientèle, c'est une mesure de mitigation ou d'atténuation, si
on veut, très importante, parce qu'étant donné la quantité de bus et de circuits qui sont desservis
dans ce secteur-là, bien, il faut vraiment qu'on informe la clientèle sur ces déplacements-là
éventuels.

390 Au niveau des vélos. Vous n'avez certainement pas manqué de remarquer, lorsque j'ai
montré la délimitation de chantier du côté ouest de l'avenue Greene, que la piste cyclable et le lien
piétonnier d'est en ouest étaient à l'intérieur du chantier. Ça veut dire quoi? Ça veut dire qu'on va
devoir les détourner. À l'heure où on se parle, on est en train de regarder des alternatives pour les
détourner. On n'a pas arrêté le scénario. On est en discussion avec l'arrondissement à ce sujet-là.
395 Et dès qu'on trouve la solution optimale, bien, on va vous en faire part, bien entendu. Mais ce qui
est important de retenir, c'est qu'on va maintenir un lien cyclable en tout temps pendant la durée
des travaux et que tous les intervenants vont être consultés pour s'assurer de l'optimisation, si on
veut, du détour des vélos et des détours piétonniers. Notamment pour les vélos, Vélo Québec est
toujours consultée dans le cadre de nos projets.

400 Les niveaux sonores. Bien entendu, si on excave pendant les cinq premiers mois, il y a des
camions, il va y avoir du bruit. Qu'est-ce qu'on fait? Bien, on s'assure toujours de faire respecter,
par le biais de nos clauses contractuelles, la réglementation municipale. Donc, les horaires de travail
doivent être respectés. Les niveaux de bruit qui doivent être respectés. On va assurer un suivi en
405 continu, pendant le chantier, des niveaux de bruit, et on va imposer à nos entrepreneurs, si requis,
des mesures d'atténuation du bruit pour pouvoir les respecter, ces règlements-là.

Des exemples, vous avez les deux derniers points qui montrent certains exemples.
L'installation de silencieux sur certains équipements bruyants, lorsque requis, mais aussi la
possibilité d'avoir des alarmes de recul avec des intensités modulées ou des bruits blancs. Donc,
410 c'est plusieurs techniques qu'on utilise souvent sur nos chantiers et qu'on va mettre en oeuvre dans
le cadre du projet Lionel-Groulx.

Qui dit excavation de sol, naturellement il peut y avoir de la poussière, de la saleté. Ce qu'on
fait, encore une fois, ici, on va imposer à l'entrepreneur, comme on fait sur tous nos chantiers,
415 l'arrosage pendant l'excavation et le nettoyage des véhicules à la sortie du chantier pour s'assurer
que les rues aux alentours du chantier restent propres. Donc, c'est des choses assez communes
chez nous, sur nos chantiers. Ce qui est important de rappeler ici, encore une fois, on n'a pas des
quantités astronomiques de sol à excaver, c'est quand même circonscrit et limité mais quand même,
ces mesures-là vont être mises en place pour assurer qu'il n'y ait pas de poussière additionnelle
420 dans l'air ambiant.

Aménagement paysager. On a vu qu'il fallait dégarnir le parc pour pouvoir intervenir sur la
membrane, sur nos infrastructures. On a procédé à une étude arboricole qui a permis de répertorier
et de caractériser 54 arbres qui sont touchés de près ou de loin par le chantier. Notre objectif, c'est
425 de les transplanter et de les maintenir ces arbres-là. Donc, indépendamment des conclusions de
l'ingénieur forestier, l'intention de la STM c'est de transplanter ces arbres-là et de les réutiliser à la
fin dans l'aménagement final.

430 Donc, on veut à tout prix maintenir la biomasse et, en particulier dans certains cas, lorsque
c'est absolument requis. Si, par exemple, un ou deux arbres devaient faire l'objet d'une coupe parce
que de par leur état de santé ou par les dommages mécaniques qu'ils ont subis à travers le temps,
eh bien, on va les remplacer en s'assurant de maintenir la canopée, bien entendu la canopée étant
un couvercle vert équivalent à ce qu'on a aujourd'hui.

435 J'en ai beaucoup parlé, l'aménagement paysager aujourd'hui qui est proposé va être intégré
avec les orientations de l'arrondissement. Au cours de la période des plans et devis, il va y avoir
beaucoup de consultations justement pour assurer cet arrimage-là.

440 Je vous ai dit qu'on allait augmenter la hauteur du bâtiment, on a procédé à une étude
d'ensoleillement. Cette étude-là, pourquoi on a procédé à cette étude-là? Bien, c'est parce qu'il y a,
au sud du bâtiment, une grande surface pour les jardins communautaires. On a d'ailleurs rencontré
la semaine dernière les responsables, la responsable des jardins communautaires et on a
commencé à lui en parler. Et on voulait regarder c'était quoi les impacts de l'élévation ici, sur
445 l'ensoleillement du jardin.

 Les conclusions de cette étude-là, ce qu'elle nous dit c'est que les plus grands impacts sont
situés au niveau de la piste cyclable et de l'avenue Greene. En fait, c'est le bâtiment Solin qui fait
le plus d'ombre dans le jardin. L'ombrage du nouveau bâtiment, dans le pire cas au solstice d'été,
450 va apparaître en toute fin d'après-midi vers 16 h. Donc ça, c'est une étude qu'on a réalisée jusqu'à
maintenant.

 Bien sûr, un projet de cette envergure-là nécessite un plan de communication vraiment bien
établi. On va mettre en place, par l'intermédiaire d'infolettres, des envois de bulletins électroniques,
455 la distribution de dépliants aux riverains, en amont de chacune des phases clés. Je vous ai décrit
aujourd'hui les phases, mais celles qui ont un impact sur la circulation automobile, par exemple,
vont faire l'objet d'un suivi continu et de communications continues de notre part, création d'une
section sur notre site Web pour assurer que tout le monde est bien au courant, encore une fois, des
phasages des travaux, mais aussi diffusion d'un numéro de téléphone central pour recueillir vos
460 commentaires pendant les travaux.

465 Les bénéfices du projet. Eh bien, il y en a pour les utilisateurs du métro, mais il y en a aussi pour les résidents, les citoyens. Je vous ai parlé de deux objectifs au début du projet qui sont : l'augmentation de la fiabilité des installations électriques du métro, qui nous permet aussi d'augmenter la maintenabilité. Ça veut dire quoi augmenter la maintenabilité? Ça veut dire qu'en cas de panne d'un équipement ou en cas d'intervention de nos groupes d'entretien, on est capable de remettre en service beaucoup plus rapidement le métro dans ces cas-là. Donc, la fiabilité et la pérennité des équipements sont des objectifs du projet, mais ils sont aussi, bien entendu, un bénéfice pour les utilisateurs du métro.

470 Quant aux autres éléments à valeur rajoutée dans le projet, bien, citons l'intégration du nouveau bâtiment au cadre bâti, l'amélioration de l'aménagement paysager. Donc, c'est une belle opportunité d'améliorer le secteur et améliorer la sécurité aux abords du bâtiment et dans le parc environnant, j'en ai beaucoup parlé au cours de la présentation.

475 Les prochaines étapes – peut-être que, Madame la présidente, vous allez en parler peut-être un peu tantôt, mais on a la séance d'expression d'opinions le 15 juin, donc d'ici environ trois semaines, mais pour rappeler, si on veut, les grands jalons du projet : un appel d'offres public à l'hiver 2019; l'octroi du contrat quelque part au printemps 2019; et un début des travaux à l'été 2019 pour une durée totale de deux ans et demi.

480 **LA PRÉSIDENTE :**

485 Merci beaucoup, Monsieur Sergeri, pour la présentation. Avant de passer à la pause je devrais... quand j'ai fait les introductions j'ai oublié, j'ai oublié les gens de la logistique et je m'excuse, c'est des gens très importants. Il y a Christian Portelance, Sylvain Laliberté et Marguerite Sauba qu'on a à l'arrière. Alors, je m'excuse.

490 Alors, avant de passer à la pause d'une vingtaine de minutes, quelques informations pour la suite de cette séance d'information. Durant la pause, les gens qui désirent poser des questions aux représentants de la STM sont invités à s'inscrire au registre à la table d'accueil située au fond. Le registre sera ouvert jusqu'à 21 h 30.

495 Vous aurez remarqué, je veux simplement souligner que la présente consultation ne fait pas suite à celles qui ont été menées par l'arrondissement du Sud-Ouest sur le pôle Lionel-Groulx, bien que la STM et l'arrondissement soient des partenaires dans bien des cas. Alors, je vous demanderais de limiter vos questions au projet qui vient de vous être présenté par la STM.

500 Au retour de la pause, je vous inviterais, selon l'ordre d'inscription au registre, à prendre place devant la Commission pour poser vos questions. Et si vous avez quelques commentaires de nous les remettre, mais il y aura la période, il y aura une séance des opinions le 15 juin – je vais en parler plus tard.

Alors, nous allons nous revoir dans une vingtaine de minutes à 8 h 10.

505 **PAUSE**

LA PRÉSIDENTE :

510 Nous allons reprendre la séance avec les questions. Je pense que nous avons quelques inscriptions.

515 Alors, je voulais, avant de commencer, simplement rappeler quelques règles de procédure. Dans un premier temps, vous aurez droit à un maximum de deux questions par intervention, mais vous avez la possibilité de vous inscrire à nouveau, si vous souhaitez revenir à la table pour formuler des questions. Je vous demanderais aussi de limiter au minimum les préambules, sauf si c'est vraiment indispensable à la compréhension de votre intervention.

520 En procédant de cette manière, ça permet au plus grand nombre de personnes de s'informer sur le *Projet du poste district Lionel-Goulx*.

Lorsque vous serez appelé à venir parler à l'avant, je vous demanderais de vous identifier afin de faciliter le travail de transcription de la séance.

525 Les questions seront toujours adressées à la présidente. Toutes les réponses fournies par les représentants de la STM doivent aussi m'être adressées. Il n'y aura donc pas d'échanges directs entre les représentants de la STM et le public, dans le but, vous aurez compris, de mettre l'accent sur la recherche d'informations permettant une connaissance la plus fine possible du projet présenté par la STM.

530 La Commission sera, pendant ce temps, en mode d'écoute dans le but de ne pas créer d'interférence.

535 Les personnes-ressources de la STM, à la table et dans la salle, sont là pour répondre à vos questions, et c'est monsieur Patrick Sergeri qui dirigera les questions vers les membres de son équipe.

540 Alors, je vais suivre la liste d'inscription au registre et je veux vraiment souligner qu'on est ici pour vous accompagner dans une démarche d'information. Alors, avant tout, l'objectif c'est d'assurer un bon fonctionnement de la séance dans le respect de tous et toutes.

J'ai la tâche principale de favoriser la participation, et pour y arriver rien de tel qu'un climat serein et courtois.

545 Alors, la première personne que j'ai c'est Derek Robertson, si vous pouviez vous identifier?

M. DEREK ROBERTSON :

550 Bonsoir. Je m'appelle Derek Robertson. Je suis un résident du quartier Saint-Henri. Merci pour cette séance ce soir, c'est vraiment apprécié.

555 J'ai plusieurs questions, mais je vais attendre pour la bonne soirée pour ça. Mais en très
bref, suite qu'on avait entendu la STM quelques années passées pour discuter de l'ouverture de la
rue Greene, pour créer un espace pour des autobus, parce qu'on a besoin, quand même très
important pour un processus de mitigation durant la reconstruction de l'échangeur Turcot, puis tous
ces grands chantiers routiers, comment est-ce que la STM va justifier de fermer cet... récemment
ouvert – un projet qui a été retardé de plus de, si je me souviens, 14 mois en retard pour finir ce
projet-là – comment est-ce que vous justifiez de fermer cette trajectoire et déplacer les autobus
560 ailleurs? Et où est-ce que ces autobus vont être placés temporairement? Ça, c'est la première
question.

565 La deuxième question, j'ai noté, avec l'étude de l'ombrage, ça va créer des sections
ombrées dans le jardin communautaire, est-ce que vous avez prévu de créer un toit vert, mais pas
juste un toit vert, mais un toit avec un accès à l'agriculture urbaine? Ça va aider les gens.

570 C'est parce que quand la STM avait créé cet espace pour les autobus, ils ont enlevé
quelques mètres à l'ouest de cette trajectoire, ils ont enlevé au moins 10-15 pieds de largeur de ce
jardin communautaire. Donc, ces gens-là ont déjà perdu un espace et maintenant vous êtes en train
de créer un ombre, comme vous dites, à 16 h, mais entre 16 h et puis 18 h, ça, c'est le soleil très
intense. It's very good growing time between 4:00 and 6:00, and 7:00 p.m. The sun is still very
strong.

Ma question c'est, est-ce que la STM est ouverte de créer une structure plus haute?

575 Et juste une dernière chose, c'est très important. Je ne comprends pas comment on parle
de faire tous ces travaux, sans mention d'une deuxième entrée pour le métro Lionel-Groulx. Je sais,
c'est un peu à l'extérieur, c'est pour ça que je vais garder mes commentaires, mais je ne comprends
pas comment on peut dépenser l'énergie, de l'argent, créer un projet sans un deuxième accès.
C'est une autre affaire.

580

LA PRÉSIDENTE :

585 Merci. Alors, Monsieur Sergerie. Je ne sais pas, on pourrait procéder une question à la fois.

M. PATRICK SERGERI :

590 Donc, peut-être pour la première question concernant la relocalisation temporaire des arrêts de bus sur l'avenue Greene, je cèderais peut-être la parole à monsieur Labelle.

M. ALAIN LABELLE :

595 Bonsoir. Premièrement, la fermeture – évidemment c'est sûr, le terminus est relativement récent de construction, mais bon, pour faire les travaux au niveau du garage de l'édifice à côté, il n'y a pas vraiment de choix pendant cette période de travaux là. Des travaux, on en connaît beaucoup sur l'île de Montréal. Cette fois-ci, c'est nous qui en sommes un peu, qui vont en être responsables.

600 Donc, on doit procéder à une relocalisation temporaire. L'objectif, pendant cette relocalisation temporaire c'est un petit peu – ce n'est pas la première fois qu'on doit relocaliser des arrêts dans le secteur, donc on va relocaliser un peu dans les rues autour, mais ce qu'on va s'assurer c'est qu'on ne va pas amener tout le monde à la même place. Parce que le but c'est de débarquer les gens ou de les faire embarquer le plus près possible de la station. On ne veut pas
605 les balader. Et on ne veut pas non plus envoyer tous les autobus dans une rue résidentielle, ce n'est vraiment pas ça l'objectif.

610 Donc, on n'a pas encore un plan de match, puisque c'est dans deux ans puis on est, disons, pas mal dans notre saison 2017, mais il va y avoir un travail de fait à ce niveau-là avec nos partenaires à l'arrondissement puis un plan de communication par rapport à ça.

M. PATRICK SERGERI :

615

Bon. Pour ce qui est de votre question, la question sur l'ombrage du nouveau bâtiment dans le jardin communautaire, il faut comprendre que cet ombrage-là, ce n'était pas tout à fait très, très clair sur le petit dessin qui était inclus dans la présentation, mais ça ne touche que quelques parcelles de jardin. Quand on dit qu'il y a de l'ombrage à partir de 16 h sur le jardin, mais rapidement le soleil se couche tout de suite après, et donc, c'est quelques parcelles qui sont du côté nord du jardin qui sont affectées. Et on a des échanges actuellement avec la responsable des jardins communautaires qui nous a rassurés en nous disant qu'il était possible d'avoir certains aménagements, de déplacer certains jardins. Il faut comprendre que les travaux vont se faire seulement dans deux ans.

620

625

Donc, il est possible aujourd'hui d'envisager de déplacer les jardiniers et de réaliser un certain aménagement pour éviter que les quelques parcelles de terrains, de jardins qui vont être affectées par cette petite période additionnelle d'ombrage, parce qu'il faut comprendre que la plus grande partie de l'ombrage sur les jardins, ce sont les résidences Solin qui les font sur le jardin communautaire, ce n'est pas le bâtiment de la STM. Et donc, on pense qu'il y a des aménagements possibles au niveau des parcelles de terrain. Donc, c'est les discussions qu'on a jusqu'à maintenant avec la responsable du jardin.

630

635

Quant à la possibilité de construire... pas de construire, mais d'ajouter un toit vert, c'est la même réponse, dans le fond, que je vais vous donner – je vais faire de mon mieux pour y répondre – c'est la même réponse que je vais vous donner que pour votre question sur la deuxième entrée, le deuxième édicule du métro.

640

Le programme Rénosystème dans lequel est intégré le *Projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx* est un programme de maintien d'actifs qui fait l'objet d'une subvention du ministère des Transports du Québec. Et donc, ce projet-là a pour but d'assurer un maintien des actifs de la STM pour assurer une pérennité, une fiabilité, une pérennité – j'en ai parlé dans la présentation –, et là, l'ajout d'un nouveau bâtiment ou l'expansion du réseau du métro ne fait pas partie de ce projet-là.

645 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Je ne sais pas si vous voulez revenir?

650 **M. DEREK ROBERTSON :**

Non, non, je vais attendre que la soirée se déroule.

LA PRÉSIDENTE :

655 La prochaine personne que j'ai c'est Michèle Ruzon.

Mme MICHÈLE RUZON :

660 Bonsoir. Je suis très contente d'être venue, pas juste parce que c'est intéressant, mais parce que je me sens très concernée, étant donné que j'habite l'immeuble en béton sur Delisle qui a un côté sur la rue Delisle et l'autre côté sur le parc. D'ailleurs, mon appart est vis-à-vis le deuxième puits de lumière.

665 Mon inquiétude c'est celle-ci : c'est un immeuble qui accueille des gens de 60 ans et plus et il y en a des très âgés. Et j'ai pensé – votre description était très bonne –, j'ai imaginé qu'est-ce qui se passerait pour ces gens-là le jour où les travaux vont commencer, même avant la poussière et le bruit. Il pourrait y avoir un petit peu de panique.

670 Ce que je souhaiterais, c'est qu'il y ait une communication entre vous et l'administration de l'immeuble directement, pour que ces gens-là soient prévenus puis pour éviter une panique et sinon plus. Bon.

Est-ce qu'il y a un numéro de téléphone? Moi, je pourrais me charger de prévenir le concierge qui lui va en parler à l'administrateur principal. J'ai deux pieds très à terre, là. Je vois des

675 gens, là, puis ce n'est pas un petit billet dans la poste qu'ils vont recevoir qui va leur permettre de comprendre qu'est-ce qui se passe. Ils vont se désorganiser. Ça, c'est la première des choses.

LA PRÉSIDENTE :

680 Est-ce que vous avez une question liée à...?

Mme MICHÈLE RUZON :

685 C'est une demande plutôt qu'une question.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

690 **Mme MICHÈLE RUZON :**

695 Ma question c'est, est-ce qu'il y a un numéro de téléphone? Si vous voulez une question. Il y a quand même dans le groupe – on aime beaucoup où nous sommes avec le parc et tout –, il y a quand même des gens dans la maison qui se font du souci pour le parc, qui ont des idées à vous soumettre pour le problème des graffitis, entre autres sur la partie haute de l'édicule qui a été nettoyée il y a quelques jours, en moins d'une semaine : encore. Alors, ça aussi, s'il y avait un contact, je pourrais, soit communiquer avec la personne pour lui faire part des idées qui nous sont venues.

700 Il y en a aussi pour les abris bus, pour les gens qui attendent sur la rue St-Jacques, qui font le toute la longueur du parc. Là aussi, il ya des idées. Entre autres avec les wagons de métro qui ne serviront plus. Alors, si vous aviez des coordonnées à me donner pour que je puisse communiquer ou que l'administrateur de l'immeuble puisse communiquer, ça serait apprécié. Je vous remercie.

705

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais aussi souligner, pour la question des téléphones, que nous aurons une soirée d'opinions et de commentaires et...

710

Mme MICHÈLE RUZON :

Oui, je sais, le 15 juin. Je n'y compte pas. Tant mieux s'il y a quelqu'un qui vient, mais peut-être qu'il y aura juste moi, encore, là. Voyez-vous, c'est parce qu'un petit pas en avant puis on va faire l'autre, mais il faut que vous en fassiez un vers moi puis moi je vais m'occuper de faire l'autre.

715

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

720

M. PATRICK SERGERI :

Juste pour souligner, nous sommes en contact avec les administrateurs, l'administrateur du Pavillon Jean-Brillant. Donc, il y a un lien qui est déjà fait. Donc, on va s'assurer que c'est maintenu puis que l'information va être transmise au moment pertinent, donc au bon moment. Donc, il n'y a pas d'inquiétude avec ça, le contact est établi à ce niveau-là. Puis il y a des gens qui vont être rencontrés, des plans de communication qui sont préparés. Donc, on n'arrivera pas le matin des travaux comme une surprise.

725

730

LA PRÉSIDENTE :

Merci. La prochaine personne que j'ai c'est Sébastien Adhikari.

735

M. SÉBASTIEN ADHIKARI :

740 Oui, c'est moi. Bonjour! Moi, j'habite sur la rue Greene au nord de St-Jacques et puis depuis
l'aménagement du terminus, il y a un des trottoirs du côté ouest, maintenant il est complètement
bloqué, il y a une barrière et puis donc, il faut passer du côté est, mais c'est là que les gens attendent,
font la file pour les autobus. Puis moi, quand je vais faire mon marché, je suis obligé de passer par
là, puis, bon, il faut toujours que je me faufille à travers les gens qui font la file pour les autobus. Ça
745 fait que je me demandais si c'était possible soit d'aménager, de réaménager un trottoir du côté ouest
ou d'élargir la voie du côté est pour faciliter le passage piétonnier nord-sud?

LA PRÉSIDENTE :

750 Alors, votre question porte sur la planification?

M. SÉBASTIEN ADHIKARI :

Oui. Mais l'aménagement paysager, finalement.

755 **M. PATRICK SERGERI :**

En fait, oui. Le concept d'aménagement paysager qu'on vous a présenté ce soir, c'est une
proposition et c'est effectivement très ouvert à des suggestions de ce genre-là. Donc, forcément,
on vous invite à en faire une recommandation lors de la séance d'opinions le 15 juin. Mais, oui, c'est
760 quelque chose qu'on peut prendre en compte éventuellement dans le projet.

M. SÉBASTIEN ADHIKARI :

765 D'accord, parfait.

M. PATRICK SERGERI :

770 Donc, ce que je comprends c'est qu'il y aurait possibilité d'ajouter peut-être une voie piétonnière dans le parc, additionnelle. Je sais aussi, on a eu aussi d'autres demandes qui faisaient en sorte que les gens coupaient à travers le parc et utilisaient toujours un chemin gazonné pour se rendre au terminus. Donc, ce sont tous des éléments qui peuvent facilement être intégrés dans le nouvel aménagement paysager du projet.

775

M. SÉBASTIEN ADHIKARI :

Parfait. Merci.

780

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'ai Amanda Daluiso.

785

Mme AMANDA DALUISO :

790

Hello. Thank you for the presentation, it was appreciated. So, my concern was a bit similar to the gentleman here, which is the automobile traffic and the bus traffic, and so the answer to this gentleman was that there is no plan specifically, it's to still be determined. So, my question is, or I would like some clarification as to how it is that we can establish here that no traffic lanes will be lost on St. Jacques, Delisle, Rose-de-Lima, Atwater, and for the bus traffic, it states that there is not going to be an increase on Delisle and Avenue Greene.

795

So if we don't have ideas of a plan, how can we make those kinds of claims, and also is there any idea of perhaps – when I look at these streets that are listed here, I am seeing that we're making reference to larger streets in the area, and so my worry would be that are we then going to be using the smaller streets to meet this purpose which, to me, or as a citizen, or anyone who is using, who live in the area, it doesn't make sense to limit the access of parking, which is already limited, being taken by big buses – I am sure that takes a lot of space.

800 Also, again, in the planning of all this, I am wondering if perhaps you would consider keeping the larger streets in mind, and just reducing when the buses, the added buses would be there during traffic hours, right? So, it seems reasonable outside of traffic hours, but again there has to be a balance between using small streets and the big streets. So, are there any comments in regards to this?

805 **LA PRÉSIDENTE:**

Thank you.

810 **M. PATRICK SERGERI :**

Bon. Est-ce que vous permettez que je réponde en français à la question?

Mme AMANDA DALUISO :

815 Oui, ça va.

M. PATRICK SERGERI :

820 D'accord, merci. Donc, oui. En fait, je n'ai peut-être pas été assez clair sur ce point-là. Nous avons réalisé, par des experts en circulation, une étude de circulation, certes préliminaire, parce qu'il y a des éléments qui restent à considérer. Comme la relocalisation des bus, effectivement, on n'a pas établi encore exactement où on va les relocaliser. Ils vont être relocalisés sur rue. Mais l'étude de circulation a permis de déterminer, avec l'apport de camionnage, qu'il n'y aurait pas d'impacts significatifs sur les niveaux de service.

825 Donc, les niveaux de service dans le voisinage, sur St-Jacques, sur Atwater, partout autour du chantier, ces quatre camions à l'heure ne vont pas créer de perturbation ou de diminution des niveaux de service sur les rues. Donc ça, c'est la première conclusion du rapport.

830 La deuxième chose, c'est qu'on veut imposer qu'il n'y ait pas de camionnage sur les rues résidentielles. Donc, dans votre question, il y avait le trafic. Par exemple, les camions qui vont circuler sur les artères principales que sont St-Jacques et Atwater, on va les interdire de virage à droite, donc virage vers le sud sur Atwater en heure de pointe.

835 Donc, l'étude de circulation aujourd'hui, compte tenu du fait des niveaux de service qui sont faibles en direction sud sur Atwater, la situation actuelle ce sont des niveaux faibles de service, on ne veut pas détériorer ces niveaux-là et on va interdire le virage à droite sur Atwater, des camions. Donc, ils vont devoir tourner à gauche et s'en aller utiliser d'autres axes routiers principaux. Donc, il y a une étude de circulation qui a été faite en ce sens-là.

840 Et pour ce qui est de la relocalisation des arrêts de bus, effectivement, vous avez raison, ce n'est pas encore déterminé. Il nous reste plusieurs mois, voire on a deux ans, en fait, en avant de nous pour le faire, et pour le moment, les seules cases de stationnement qui sont impactées par le projet sont celles qui sont situées sur l'avenue Lionel-Groulx. Donc, on parle d'à peu près 17 cases de stationnement. Donc, il n'y a pas de... Tu veux compléter?

845 **M. ALAIN LABELLE :**

850 Pour mentionner, vous dites : comment on fait pour avoir...? C'est qu'on a déjà une idée des principes. Comme, par exemple, un des principes c'est qu'on ne veut pas relocaliser tous les services qui sont sur la rue Greene sur une même rue. Donc, on ne veut pas tout envoyer au même endroit.

855 Dans le passé, on a eu déjà des relocalisations temporaires dues à des chantiers – vous savez, il y a des chantiers à tout moment – donc, on a déjà observé, il y a déjà des emplacements qu'on a utilisés dans le passé, qu'on va réutiliser. Donc, c'est vraiment la stratégie. Mais ce qu'on n'a pas défini encore, c'est exactement quel endroit précis, quelle ligne va aller, pouvoir, de façon temporaire, offrir le service. Donc, il y a des détails à faire, parce qu'on est encore deux ans en avance.

860

865 Mais ce n'est pas la première fois qu'il faut relocaliser des arrêts dans le secteur. Donc, on a déjà une bonne idée des bons emplacements. Ça peut être sur la rue Atwater et, oui, ça peut être sur une rue résidentielle, mais à ce moment-là, on mettrait une ligne à faible niveau de service, là. On n'irait pas mettre trois, quatre lignes. On veut vraiment minimiser les impacts, mais il faut quand même réussir à offrir le service dans le secteur, sans faire marcher des centaines de personnes sur un kilomètre.

870 Mais c'est des choses qu'on a déjà faites dans le passé, donc on connaît nos emplacements. C'est juste de voir le fine tuning et, encore là, on ne va pas faire ça en vase clos, on va échanger avec nos partenaires à l'arrondissement, puis on va tout prendre les commentaires des gens qui sont bien dans le milieu.

LA PRÉSIDENTE :

875 Ça va?

Mme AMANDA DALUISO :

880 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

J'ai Sonia Engmann.

885 **Mme SONIA ENGMANN :**

890 Bonjour. Sonia Engmann de Solidarité Saint-Henri, la table de concertation de Saint-Henri. J'ai deux questions communautaires : la première, c'est par rapport à l'espace vert, donc au parc tout autour du métro Lionel-Groulx. Je pense que c'est assez clair, depuis, bien depuis plusieurs années que c'est vraiment une priorité pour le quartier de maintenir cet espace vert là. On l'a vu dans plusieurs consultations, pour le Projet Archivex entre autres, avec l'arrondissement, avec la

STM. C'est vraiment important de maintenir cet espace-là. Donc, je suis vraiment contente d'entendre que c'est ça, l'intention que vous avez. Et si je comprends bien, les arbres, le parc va être réaménagé dans les premiers cinq mois. Ça fait que c'est ça l'intention? Juste pour clarifier.

895

En fait, ma question porte plus sur... bien, j'ai vu que vous êtes arrimés avec les plans de l'arrondissement, ma question c'est si vous avez aussi arrimé vos plans avec ceux de la ville-centre qui, à un moment donné, avait exprimé l'intention de faire une espèce de gare intermodale ou, genre, un réaménagement la zone Lionel-Groulx qui mettait en danger cet espace vert là. Puis on veut juste s'assurer que ça ne se passe pas et que les plans sont arrimés.

900

Puis la deuxième question c'est par rapport – je pense que ça a été mentionné en masse – la capacité de transport autour et dans le secteur est vraiment à son maximum, autant pour le bruit, le trafic et tout ça.

905

Donc, l'importance d'aider, des mesures de mitigation c'est vraiment prioritaire, par contre, on a juste une inquiétude que ça ne vient pas au coût des coupures de service. Justement, les résidents dans l'ouest de Saint-Henri, surtout, sont déjà assez enclavés. Il y a déjà un service trop faible pour les aider à sortir du quartier, donc c'est important de conserver les mêmes lignes d'autobus.

910

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

915

M. PATRICK SERGERI :

Est-ce que je te laisse la parole pour l'arrimage avec la ville-centre?

920

M. ALAIN LABELLE:

925 Pour l'instant, nous, il n'y a aucun projet sur la table par rapport à un aménagement différent de ce qui est là, puis le garage. Donc ça, pour la première question.

930 Pour la deuxième, la capacité de transport. Les plans, en fait, c'est de bonifier. On travaille toujours à trouver des opportunités pour bonifier le service local. Dans les dernières années, il y a eu la ligne 71. Donc, on est encore en travail là-dessus. Donc, il n'y a pas de question de réduire le service ou quoi que ce soit pendant cette période-là.

M. PATRICK SERGERI :

935 J'aimerais peut-être compléter en disant qu'effectivement, dans le dernier rapport de consultation qui a été publié en février 2017, on a bien pris note qu'au niveau du service, par exemple, de transport en commun dans le secteur, c'était jugé satisfaisant lors des consultations publiques. Puis on ne veut pas naturellement venir détériorer ça, on veut maintenir ça. Et c'est pour ça qu'on veut maintenir tous les circuits d'autobus, d'une part, et aussi maintenir les niveaux de service. Le métro va toujours être ouvert pendant toute la durée des travaux, même pendant les 940 cinq premiers mois. Et l'étude de circulation nous permet, dès aujourd'hui, de confirmer que les niveaux de service dans le secteur ne seront pas affectés significativement.

LA PRÉSIDENTE :

945 Ça va?

Mme SONIA ENGMANN :

950 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

955

Je pense que nous n'avons pas d'autres inscriptions. Alors, s'il y a des gens... Oui, Monsieur Robertson?

M. DEREK ROBERTSON :

960

Juste une précision.

LA PRÉSIDENTE :

965

Peut-être vous pourriez, encore une fois, vous identifier pour la transcription.

M. DEREK ROBERTSON :

970

Je m'appelle Derek Robertson, résidant de Saint-Henri. Je présume que durant cette période de reconstruction, il n'y a aucun autre travaux qui vont être effectués autour du métro. Parce que la raison pourquoi je dis ça, c'est parce que 2010, 2011, 2012 qu'on a discuté le réaménagement d'Atwater. Je sais, c'est un peu à l'extérieur, cette discussion, mais je présume que vous avez une coordination avec la Ville, il n'y a aucun autre chantier autour de ça, durant cette période de votre chantier?

975

C'est juste parce qu'on ne veut pas avoir une surprise qu'en plein milieu de votre chantier la Ville décide de faire le réaménagement de la rue Atwater. Ça va être vraiment problématique. Donc, est-ce qu'on pourrait avoir confirmation ce soir, de la part de l'arrondissement, qu'il n'y aucun autre travaux, ou est-ce quelqu'un est prêt à dire ça, or we will have to wait for a real answer?

980

LA PRÉSIDENTE :

Je ne sais pas dans le cadre. Si l'arrondissement peut...

985 **M. DEREK ROBERTSON :**

Parce qu'on avait discuté du réaménagement d'Atwater depuis 2010, 2011.

990 **M. SYLVAIN VILLENEUVE :**

995 En fait, il n'y pas de date précise d'arrêtee concernant – je suis Sylvain Villeneuve, le directeur Aménagement urbain et patrimoine à l'arrondissement du Sud-Ouest. Il n'y a pas de planification d'arrêtee concernant le réaménagement de la rue Atwater, la géométrie. Il y a un projet de réfection qui va avoir cours au cours de l'été pour améliorer le surfaçage, mais pour le moment, il n'y a pas de nouvelle géométrie. Il y a des objectifs évidemment d'améliorer tous les déplacements actifs aux abords de la station de métro Lionel-Groulx et aux abords du marché Atwater, rue Notre-Dame aussi. Mais ça, ça sera planifié en temps et lieu puis on va vous tenir au courant de ça.

1000 **M. DEREK ROBERTSON :**

Merci, Monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

1005 Merci. Je ne sais pas s'il y a d'autres personnes dans la salle qui auraient des questions à poser? D'accord. Alors, je pense qu'avec cette dernière présence au micro, nous avons épuisé la liste des personnes qui s'étaient inscrites et les gens qui avaient des questions à poser.

1010 Alors, permettez-moi d'abord de remercier tous les participants du public et toutes les personnes-ressources qui ont fourni les réponses à leurs questions.

Ceci met fin à la première partie de la consultation. Je vous donne rendez-vous le 15 juin prochain au même endroit pour l'audition des opinions et des mémoires.

1015 Alors, pour intervenir lors d'une séance d'audition, on vous demande de vous inscrire à
l'avance. La date limite de dépôt de mémoire est le 11 juin, alors que la limite pour s'inscrire est le
13 juin 2017. Vous pouvez vous inscrire à partir du site Internet STM. Vous avez le choix de
présenter un mémoire par écrit ou simplement de venir vous exprimer verbalement. Évidemment,
1020 plus votre mémoire arrivera tôt, plus les commissaires et moi-même pourrons en prendre
connaissance et mieux nous préparer à vous entendre et à poser des questions, s'il y a lieu.

Les mémoires seront rendus publics le lendemain de la séance d'audition des opinions.

1025 Une fois les deux étapes de consultation terminées, la commission analysera les mémoires
et les opinions et rédigera son rapport. Ce rapport sera remis au Comité suivi des actifs de la STM
et au Conseil d'administration, et il sera rendu public dans des délais... après ça.

Alors, je vous remercie tous et bonne fin de soirée.

1030 **AJOURNEMENT**

* * * * *

1035 Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon
serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle
des propos recueillis au moyen d'un enregistrement mécanique, et ce, au meilleur de la qualité dudit
enregistrement, le tout selon la loi.

1040



Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.