

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme MARGUERITE BOURGEOIS,
présidente de la commission
M. JACQUES BESNER, commissaire
M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
PROJET D'AGRANDISSEMENT DE LA STATION VENDÔME**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 8 mars 2017, à 19 h 45
Auditorium de l'Institut de recherche du Centre universitaire de santé McGill
1001, boulevard Décarie, E.S1-1129
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 8 MARS 2017

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
----------------------------	---

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES ET DES OPINIONS

COMITÉ DES USAGERS DU CUSM	8
M. Pierre Hurteau et Mme Maureen Kiely	

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT	16
M. Félix Gravel	

SUSPENSION

REPRISE

M. Anton Dubrau	20
-----------------------	----

Mme Violeta Stoica	33
--------------------------	----

MOT DE LA FIN	42
---------------------	----

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors, bonsoir, Mesdames et Messieurs, je m'appelle Marguerite Bourgeois et j'ai été nommée commissaire par la STM, et j'agis ici ce soir à titre de présidente de la Commission de consultation publique sur le projet Vendôme.

10

Je vous remercie beaucoup de vous être déplacés et nous voilà prêts à commencer les audiences, et nous sommes très enthousiastes à l'idée de vous entendre.

15

Je suis assistée des commissaires Jacques Besner et Bruno-Serge Boucher qui se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à la deuxième partie de la consultation publique sur le projet d'agrandissement de la station intermodale Vendôme.

Dans l'exécution de nos tâches, nous sommes assistés par madame Estelle Beaudry qui agit à titre de secrétaire de la commission et d'analyste.

20

Alors, à compter de ce soir, nous accueillons les personnes et les organismes qui se sont inscrits au registre de la STM pour nous exprimer leurs opinions sur le projet.

25

Les échanges, lors de cette deuxième partie de la consultation, s'effectuent entre les citoyens et la commission. Comme vous le voyez, la majorité des personnes-ressources qui étaient présentes lors de la dernière séance d'information ne sont plus là. Ils étaient là principalement pour vous donner des informations. Il y a quand même des représentants de la STM qui agissent à titre d'observateurs ce soir.

30

En raison du nombre de citoyens et organismes qui se sont inscrits, nous tiendrons seulement une soirée d'audition. Cinq représentants d'organismes ou citoyens seront entendus.

35 La commission a aussi reçu des interventions écrites additionnelles qui seront disponibles sur le site Internet de la STM dès que la soirée d'audience des mémoires sera terminée. Donc, vous aurez accès à tout ce qui aura été dit par les citoyens concernant ce projet, évidemment, dans le cadre de cette consultation publique.

40 Je vous rappelle que la consultation de la STM répond au principe selon lequel les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leurs opinions dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des décideurs relativement à ce projet.

La consultation se déroule selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter le Code de déontologie de la STM.

45 Quant au déroulement de la séance, je vais appeler les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun des participants, soit environ une dizaine de minutes, normalement, pour nous présenter votre opinion, et une dizaine de minutes supplémentaires pour avoir un échange ou répondre aux questions des commissaires.

50 Je vous rappelle qu'il s'agit d'un échange entre le présentateur et les commissaires, ce n'est pas un forum de délibération entre les membres de l'assistance.

55 Sachez que les commissaires ont déjà pris connaissance des mémoires, donc on a l'ensemble des mémoires et on les a déjà lus entièrement, et en plus, on a commencé à en faire l'analyse. Nous souhaitons vraiment avoir un échange fructueux avec les citoyens.

60 Ce soir, nous vous inviterons à venir au micro pour faire votre présentation. Si vous préférez faire la présentation depuis votre place, comme vous savez, il y a également des micros disponibles à chacune des places. Cependant, si vous avez une présentation vidéo, ça va de soi qu'il faut absolument venir au lutrin en avant.

65 Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse des informations et des mémoires. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport ce printemps et il sera déposé au Comité de suivi des actifs du conseil d'administration de la STM. Les décisions à prendre appartiennent au Conseil d'agglomération de Montréal. Le rapport sera rendu public au plus tard dans les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la séance de consultation.

70 Il n'y a pas de traduction simultanée, mais vous pouvez, bien sûr, vous exprimer en français ou en anglais, selon votre préférence. Si les commissaires ont des questions, ils tenteront de les poser dans la langue de leur interlocuteur et, si à ce moment-là vous avez besoin d'éléments de traduction, ça me fera plaisir d'assister dans ce sens-là au besoin.

75 Comme pour les séances de la première partie, tout ce qui est dit en cours de l'audience sera enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site Internet de la STM.

80 J'ajoute que la commission est soutenue dans son travail par l'équipe de la STM que vous avez rencontrée la dernière fois, et l'équipe de la STM s'occupe également de l'accueil et de la logistique pour l'audience de ce soir.

On s'attend à ce que la séance prenne fin amplement ou avant le délai impératif de 22 h 30 et donc, s'il y a un problème, on avisera, mais on doit quitter la salle peu après cette heure-là.

85 Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants et les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des personnes ne seront pas recevables.

90 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou pour une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la STM pourraient bénéficier d'un droit de rectification que je pourrais leur accorder à la fin de la séance. En d'autres termes, s'il y a un élément de mémoire qui est carrément campé sur une prémisse qui a été très mal comprise, on pourra tenter d'ajuster le tir. Pas de donner des réponses, mais d'ajuster

le tir quant aux éléments factuels. Il s'agirait, bien entendu, donc, de rectifier les faits et non pas d'émettre des opinions. Également, cela pourra se faire par écrit au besoin.

95

Donc, sans plus tarder, je vais inviter notre première présentation qui sera de la part du Comité de résidents du Village Vendôme, et puis c'est Mr. Bernard Chano, qui est un résident de Vendôme, et monsieur Larry Karass, qui est résident de la rue Grey, qui vont venir s'adresser à nous, s'il vous plait.

100

INTERVENANTE DANS LA SALLE :

Excusez-moi, pardon. Est-ce qu'il est possible de donner une brève traduction des « rules » pour les Anglais?

105

LA PRÉSIDENTE :

Okay, absolutely, absolutely. If you wish. So, in my introductory remarks, I, of course, introduced myself and my colleagues. We were saying that the way this is going to function tonight, those people who have registered and asked to speak in front of this commission will be invited to the podium. If you prefer to speak from your place, that is also fine. You know, we have microphones, but you can come to the podium to give your brief.

110

The purpose of the exchange tonight is to have a dialogue between the commissioners and the presenters so that normally, this is not a debate amongst the citizens, but it is rather the opportunity to present your point of view and any points of clarification on the written briefs that you may deem useful.

115

I did say that because originally, we had thought that there might be a second session on Friday, but given that we do not have a long roster of people who have asked to speak tonight, we expect that we will be able to complete everything by the 10:30 deadline.

120

125

So, I gave as a reminder the fact that the purpose of the consultation is to make sure that everybody is well informed of the project at hand, and also, the main purpose is to ensure that citizens can voice their opinions and make suggestions with respect to elements that can have important bearing on their daily lives.

130

Normally, the question period was at the last meeting, so that certainly, perhaps, if we have time at the end, and if the commissioners so decide, we might be able to have a five or ten-minute question period, but I have to reserve that for the latter part of the evening.

INTERVENANTE DANS LA SALLE :

135

Avez-vous la liste des personnes qui vont être entendues?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, je peux vous en faire la lecture. Ce soir, nous recevrons...

140

INTERVENANTE DANS LA SALLE :

(Inaudible - hors micro)

145

LA PRÉSIDENTE :

150

Est-ce que j'ai quelqu'un de la STM qui aurait cela sur une clé? O.K., il va y avoir quatre présentations verbales, donc de Village Vendôme avec monsieur Chano et monsieur Karass; le Comité des usagers du CUSM avec monsieur Pierre Hurteau; le Conseil régional de l'environnement avec monsieur Félix Gravel; et un citoyen, monsieur Anton Dubrau qui vont faire une présentation ce soir.

I just read out the names of the four people who are going to be making presentations this evening.

155 Let me just briefly go over here. Of course, we did remind people that we are bound by our Code of Ethics, and we are going to allow twenty (20) minutes for each speaker. That generally means ten (10) minutes to give a summary of a written brief or to make your presentation based on written memoranda or verbal requests to speak, and then, there should be a question period or an exchange period to take questions from the commissioners, and that should last about ten (10) minutes.

160 I did remind people that the written papers have been read and analyzed by the commissioners, so we already have a pretty good understanding, but the purpose of this evening's presentation is to clarify or perhaps add certain details, or to give an opportunity to make sure that we are properly understanding the points and the focus that the citizens want to put forward.

165 So once this consultation is done, once we have done our analysis, we are going to prepare a report that is going to be submitted to the Committee of the suivi des actifs, and this is a committee of the Board of Directors of the STM. Decisions are taken by the Conseil d'agglomération de Montréal. So we are not decisional in our deliberations; our recommendations are strictly
170 recommendations; and the idea is to bring forward to the decisive authorities the opinions expressed by the citizens, as well as their concerns and suggestions.

175 Peut-être que quelqu'un de la STM peut répondre? Pour le Conseil d'agglomération, est-ce qu'il s'agit d'une séance publique ou pas? Yes, it is a public hearing, so I assume that the information is going to be made available on the STM website in the same tabs as you would find information pertaining to this public consultation.

180 So, there is no simultaneous translation. If people, the commissioners are prepared to answer questions in the language in which they are posed, but if there is any difficulty along the way, I will try to help out as best as I can. I will divulge at the outset that I am not a professional translator, so I beg your indulgence, but I will certainly do my best.

And I wanted to remind everybody that everything is taped, so that you are going to be able to have a written transcript of what is said that is going to be available on the site of the STM.

185 So, we have the great team of the STM who really went, I think, to great lengths to make sure that this process was done democratically and with the respect of all citizens.

190 So, my concluding remark, and I am sorry if I have spoken so long, but which is a reminder that we want the climate to remain serene so that if we have untoward comments or any comments that are derogatory to anybody's fundamental rights, of course, those will not be allowed during the hearing.

195 At the end of the hearing, should there, and it is only in the case of should, if the people from the STM feel that any of the briefs were based on premises that are not exact from a factual perspective, they might ask that we give them a few moments to rectify just because, in that case, it is a question of fact, not a question of opinion, but just to make sure that everybody is on the same page in terms of understanding the ins and outs of the project at hand. Also, this could be done in writing if so warranted.

200 So those are my concluding remarks. I will now call upon the Village Vendôme residents, represented by Mr. Bernard Chano and Mr. Larry Karass, to come forward and make their presentation.

INTERVENANTE DANS LA SALLE :

205 Est-ce que je peux poser une question?

LA PRÉSIDENTE :

210 Oui.

INTERVENANTE DANS LA SALLE :

215 Nous avons une situation spéciale, je n'ai pas pu m'acheter... je n'ai pas de téléphone, je n'ai pas d'Internet. C'est une situation temporaire spéciale. Je n'ai pas pu m'acheter. Est-ce que je peux participer quand même?

LA PRÉSIDENTE :

220 Oui? Bien comme j'ai dit à Madame, nous avons un ordre du jour. S'il reste du temps, on pourra vous ménager quelques minutes pour faire une présentation. Mais je dois quand même être fidèle à l'ordre du jour et nous avons une heure impérative pour conclure. C'est bon?

225 Alors est-ce que messieurs Chano et monsieur Karass sont présents? Une fois, deux fois, trois fois. Donc, nous avons eu le bénéfice d'un mémoire écrit qui sera affiché sur le site du projet Vendôme. Je vais donc passer à l'interlocuteur suivant et si nos interlocuteurs, nos présentateurs arrivent plus tard, on changera l'ordre.

230 Le deuxième intervenant pour ce soir devait être le représentant du Comité des usagers du CUSM, monsieur Pierre Hurteau.

M. PIERRE HURTEAU :

235 Alors, bonsoir tout le monde.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous voulez venir à la tribune ou vous préférez parler de votre siège?

240 **M. PIERRE HURTEAU :**

Bien, c'est parce qu'on est deux. Je suis accompagné par...

LA PRÉSIDENTE :

245 Il y a de la place pour deux. C'est comme vous voulez, c'est comme vous voulez.

M. PIERRE HURTEAU :

250 Okay, we will do it from here. On va le faire d'ici. Alors, je suis accompagné par madame Maureen Kiely, qui est une personne très active dans le sous-comité des usagers de l'Hôpital Royal Victoria, et qui travaillait d'une façon très déterminée dans ce dossier depuis plusieurs années.

255 Alors, le Comité des usagers du Centre universitaire de santé McGill se voit confier par la *Loi sur les services de santé et des services sociaux* le mandat, notamment, de défendre les droits, les intérêts collectifs des usagers auprès de l'établissement ou de toute autorité compétente.

260 C'est donc en cette qualité de mandatés que nous nous présentons devant cette commission, afin de vous faire part respectueusement de nos inquiétudes et de nos suggestions à l'égard de l'aménagement d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme, ainsi que d'un nouveau tunnel qui servira de lien piétonnier reliant cet édicule à la gare de trains Vendôme, au site Glen du CUSM et au boulevard De Maisonneuve Ouest.

265 Je vais faire cette présentation-là dans les deux langues, alors je vais sauter d'une langue à l'autre.

270 The Committee's greatest concern is that close to two years after opening the hospital, there is still no bus service between the Vendôme station and the MUHC Glen Site. There are many reasons for satisfying this need. The proximity of this much used intermodal station to the proposed site of the hospital complex was key to the site's selection. The majority of transit passengers arriving at or leaving the hospital do so via the Vendôme station. The lack of handicap accessible options present significant obstacles for those who are subject to reduced mobility for any reason. The existing edicule is lengthy, several flights of stairs are required to navigate to one's destination and there is a lack of sufficient seating.

275 Use of the outdoor road along De Maisonneuve Boulevard and Décarie Boulevard magnifies the difficulties. Exposure to the elements, and anyone who has been there knows what I mean, particularly at the intersection of De Maisonneuve and Décarie, is especially dangerous. Users choosing to transit between Metro Vendôme and the MUHC at the Glen via the Lionel-Groulx station and the number 77 bus extend their travel time by forty-five (45) minutes each way. The MUHC at the Glen is designated by the Ministry of Health and Social Services to be tertiary and
280 quaternary care facilities. Many of the patients are unable to manage the prolonged distances, and extra time is currently required to navigate between the Glen Site and Station Vendôme.

285 Furthermore, the STM's proposed construction plans for the second entrance at the Vendôme Metro will necessitate the use of large heavy construction vehicles and the destruction of the current roundabout at this station. One can anticipate that the sidewalks immediately adjacent to the current entrances/exists will be very difficult to navigate, even for able-bodied persons, and next to impossible for those with limited mobility.

290 Durant la période de construction, il y aura sans doute une certaine congestion de la circulation due à la présence de camions de construction. Il nous apparaît essentiel d'assurer la sécurité des piétons dans des aires protégées. Nous préconisons l'aménagement de débarcadères pour taxis et véhicules privés sur le boulevard De Maisonneuve.

295 A handrail for pedestrians similar to the type at the emergency entrance to the Montreal General Hospital on Côte-des-Neiges should be installed from 5252 De Maisonneuve Boulevard, west to Décarie Boulevard, and south on Décarie to the overpass. The sidewalk in this location is steep and slopes into the intersection. This is also a very windy corner which, in turn, causes ice to form in winter. The Burrough of NDG will find it very difficult to keep this area clear while there are significant numbers of construction vehicles and buses going to and fro at Metro Vendôme.
300

Le projet devrait prévoir l'installation d'escaliers roulants à la nouvelle entrée de la station Vendôme. Cela encouragerait les usagers dont la mobilité n'est pas altérée à laisser l'utilisation des ascenseurs aux usagers à mobilité réduite.

305 Because persons with limited mobility oftentimes tire easily, we respectfully request that benches, seating be placed at strategic intervals in both the old and new areas of the Vendôme station; handrails for balance and support are highly recommended.

310 Il ne faut jamais oublier qu'on s'adresse à une clientèle spécifique. Les personnes à mobilité réduite peuvent facilement devenir la proie de malfaiteurs. Nous vous demandons donc de prévoir un éclairage adéquat des lieux et d'installer des caméras de surveillance afin de décourager les délits.

315 A well-publicized telephone help number and email address which citizens can use to contact the STM in the event of problems or difficulties as the project rolls out would be most helpful. It would also project a strong goodwill message on behalf of the STM. C'est toujours bon.

320 Ce genre de projet engendre parfois des incompréhensions qui mettent à l'épreuve la cohabitation et le bon voisinage entre les diverses parties intervenantes. C'est pourquoi nous recommandons la mise sur pied par la STM d'un comité de bon voisinage réunissant des représentants des résidents de NDG, Westmount et Saint-Henri, les travailleurs du CUSM, de même que les employés et usagers du CUSM. Tenir informés les différents intervenants s'est en effet avéré utile durant la construction du site Glen du CUSM.

325 Alors, finalement, le comité désire remercier les commissaires de leur écoute et souhaite vivement que plusieurs de ses suggestions puissent se matérialiser. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

330 Alors, merci beaucoup, Monsieur Hurteau et Madame Kiely. Nous passons maintenant à la période de questions de la part des commissaires.

M. JACQUES BESNER :

335 Merci beaucoup. We will switch from one to the other language, but we will start in French.
You are saying – and we are here, in fact, and Madame Bourgeois said it, to ask questions, not to
answer questions. So you mention that from the 77 bus, it is a forty-five (45)-minute travel.

M. PIERRE HURTEAU :

340 Each way.

M. JACQUES BESNER :

345 Each way?

M. PIERRE HURTEAU :

350 Yes.

M. JACQUES BESNER :

 But how was it measured?

355 **Mme MAUREEN KIELY :**

 No, no. It is thirty (30) minutes on the bus, roughly, from Lionel-Groulx to the door of the
RVH, but if you are talking of people who are coming in to Vendôme Metro or have to take another
route and get to another handicap accessible station, and then get down to Lionel-Groulx, you are
360 adding on extra time. So, people are really being inconvenienced in the whole western section of
the City. You know, to Côte-St. Luc and even Dorval, Lachine, the 90 bus where it goes. These
people all have to get somewhere, and then get to Lionel-Groulx, and then take the bus.

365 I am aware that the 77 bus is roughly a thirty (30) minute roundabout. It is one bus that goes around every hour or two buses every hour, one back and forth, yes.

M. PIERRE HURTEAU :

370 Si je peux compléter la réponse de Maureen, je l'ai dit dans le mémoire, il faut toujours se rappeler que le Centre universitaire de santé McGill est un centre de soins tertiaires et quaternaires. Donc, il y a des gens qui viennent de loin. Ce n'est pas les gens qui viennent de Westmount, la clientèle, seulement. Alors, il y a des gens, ils peuvent partir de Lachine, mais ils sont obligés, s'ils veulent... s'ils sont dans cette situation-là, ils sont obligés d'aller à Lionel-Groulx, puis après, venir ici. Alors, c'est à ça qu'il faut penser.

375

Mme MAUREEN KIELY :

380 And the other thing that bothers me is the buses, as I understand it, that are coming into Lionel-Groulx are, for the most part, low-floor. So, you have people with canes, with strollers, with walkers trying to get on those buses. So, they get to the corner, and I have had elderly people say to me they can see the hospital right from the front door of the Vendôme Metro: "Madam, how do I get there?" And I have to look at somebody and say: "Sir, if you can get down the stairs, then this is the way; otherwise, you have to go to Décarie." And that is really hard.

385

LA PRÉSIDENTE :

Thank you very much for that clarification. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

390

Thank you. Thank you for your brief as well.

395 **LA PRÉSIDENTE :**

Je voudrais juste dire une chose. I am going to ask – I am not going to do any kind of translation as we go along – if anybody is having any difficulty understanding in any language, please put up your hand and ask the question. Otherwise, we will proceed in the language in which each person is expressing themselves. Is that all right?

400

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

Okay, thank you for your brief. On the second page, the first paragraph, I guess, the one that starts with "Furthermore, the STM's proposed construction", maybe it is just the wording. In this paragraph, you are talking about the situation during les travaux.

405

M. PIERRE HURTEAU :

410 Yes.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

Okay. Not after, just during.

415

M. PIERRE HURTEAU :

No, no, no.

420 **Mme MAUREEN KIELY :**

No, no.

M. PIERRE HURTEAU :

425 During.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

430 O.K., très bien. Merci beaucoup.

M. PIERRE HURTEAU :

Oui, oui, c'est pendant les travaux.

435 **Mme MAUREEN KIELY :**

440 And there is going to be, from what you said last week, you are going to have buses all along De Maisonneuve because you are not going to be able to use the roundabout, and I would assume there is going to be debris on the sidewalk. It is going to be very tough for people who have mobility issues, very, very hard.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

445 I see, thank you. C'est bon pour moi, merci.

LA PRÉSIDENTE :

450 Thank you. Thank you very much for your intervention and the spirit in which you are presenting your comments and suggestions. They will certainly be taken into due consideration.

I will now call upon monsieur Félix Gravel du Conseil régional de l'environnement. S'il vous plait, présentez-vous à la tribune pour faire votre présentation. Si vous voulez projeter, ce qu'on va

faire, c'est que tantôt, on va faire une petite pause parce qu'il faut qu'ils fassent une petite installation.

455

M. FÉLIX GRAVEL :

Je n'ai pas besoin de ça.

460

LA PRÉSIDENTE :

Ça va? Est-ce que le micro fonctionne correctement? J'allais vous le dire, bon. En tout cas, s'il y a un problème, on se lèvera. Ne pesez pas sur celui de gauche.

465

M. FÉLIX GRAVEL :

Merci. Alors, Madame la présidente, Messieurs les commissaires, bonsoir. Bonsoir à tout le monde. On est venus (panne de son) [...] et qu'en général, le projet c'est quasiment d'ajouter une station de métro simplement en bonifiant l'accès piétonnier.

470

Alors, l'aménagement d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme est concomitant de l'implantation d'un nouveau tunnel qui servira de lien piétonnier reliant l'édicule à la gare de trains Vendôme, donc, là, l'intermodalité, au Complexe hospitalier du Centre universitaire de santé McGill, et on l'a dit, pour accéder non seulement aux soins de santé, mais aussi à la recherche, à toutes sortes de déplacements, finalement. Le CRE Montréal souhaite que le projet voie le jour afin que la station Vendôme devienne un vrai pôle d'accès piéton, un vrai nœud.

475

Alors, on va commencer avec l'échéancier qui est proposé de rapidement déployer les travaux dès 2017, très bien. La période visée pour la fin des travaux serait 2020. Alors là, on a entendu des préoccupations des résidents qui nous paraissent essentielles, aussi l'amélioration de la desserte en bus temporaire ou permanente, d'améliorer, en fait, l'accès général au site, mais les corridors piétonniers temporaires durant les chantiers, c'est quelque chose qu'on voit régulièrement

480

et qui peut amener beaucoup de cynisme par rapport aux projets urbains qui, par ailleurs, peuvent être très bons, et celui-ci le sera, de toute évidence.

485

Composantes architecturales, donc le gabarit est plus petit que les immeubles autour. C'est à l'échelle des piétons qui s'y rendront, donc ça s'insère aussi bien dans le paysage. La toiture végétale nous apparaît très intéressante. C'est une démarche écoresponsable du promoteur qui n'a pas forcément la... il n'y a pas de station avec toit vert à notre connaissance, en tout cas, pas sur l'ensemble d'une station comme ça, permet de réduire les effets d'îlot de chaleur et de drainer, au mieux, les eaux de pluie. Donc ça, bravo.

490

La façade principale offre une fenestration qui correspond à l'usage public, donc miser sur la lumière et la convivialité du lieu aussi permettra la réussite du projet. Alors, un élément intéressant, c'est le mur antibruit. Il est proposé de le végétaliser, là aussi on trouve ça intéressant. Il faudrait s'assurer d'un plan de gestion, d'un plan d'entretien végétal et s'assurer de choisir les bonnes essences pour que ça fonctionne bien, mais là aussi, l'intention est très louable.

495

Donc, en conclusion, le CRE Montréal recommande d'aller de l'avant avec l'autorisation de la construction de l'édicule Vendôme et de ses composantes, tunnel piétonnier et verdissement du site. Le projet est un véritable nœud de transports collectifs et actifs, son architecture reflète la fonction et est cohérente avec son environnement urbain. La construction de ce nouvel édicule de métro est souhaitable pour l'ensemble des usagers du secteur et des résidents avoisinants.

500

Le projet permettra, sans conteste, d'améliorer l'accessibilité universelle et d'interconnecter les grands générateurs de déplacements alentour. Voilà, c'est terminé.

505

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup, Monsieur Gravel. Maintenant, je vais demander à mes collègues s'ils ont des questions pour vous.

510

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

515

Bonjour, merci pour votre mémoire. Je comprends que vous êtes content.

M. FÉLIX GRAVEL :

520

Exact.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

525

À la page 5, simplement nous assurer que ce n'est pas une coquille, vous parlez du mur antibruit.

M. FÉLIX GRAVEL :

530

Oui.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

535

Il ne s'agit pas d'un mur antibruit, mais d'un mur antichoc en cas de déraillement d'une locomotive ou d'un convoi ferroviaire.

M. FÉLIX GRAVEL :

D'accord, merci. Donc, c'est pour ça qu'on justifie l'épaisseur, là, du...

540

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

Exact. Exact.

545 **M. FÉLIX GRAVEL :**

Mais le support, pensez-vous que justement, on peut tout de suite penser à l'intégration végétale? C'est-à-dire que là, on propose de végétaliser. Souvent, dans le fond, l'empreinte au sol de la végétation est souvent insuffisante, il faudrait tout de suite, peut-être, prévoir ça dans les plans
550 aussi parce que là, on a juste des esquisses. Donc, peut-être la fosse végétale, la prévoir assez conséquente parce que souvent... on le voit souvent, ça.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

555 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup. Merci beaucoup pour votre intervention et votre rédaction.

560

J'appelle maintenant monsieur Anton Dubrau qui nous fera une présentation. Est-ce qu'il est arrivé?

M. BRUNO-SERGE BOUCHER :

565

Il arrive. Derrière la colonne.

LA PRÉSIDENTE :

570

O.K., c'est beau, derrière la colonne. Alors nous allons prendre cinq minutes pour faire une installation pour une présentation.

(SUSPENSION ET REPRISE)

575

M. ANTON DUBRAU :

580 (Panne de son) [...] I look at it mostly, I mean the new proposal, I look at it more from a point of view of how will users be able to use it, and how will it work in the area and in the region in terms of passenger flow and things like that, and my main concern is really that if I look at the station, it looks like the transfers that we are proposing between the AMT and the STM are very long, and they will have a lot of distance horizontal, but also vertical distance. Like lots of stairs up and down.

585 I wrote this little memoir here, and I did not have a chance to actually turn it all into pretty images, so I am just going to scroll along, and there is going to be a lot of pretty images, but not at the beginning.

590 So, if I look at the research regarding transfers, I find that the transfer, that thing in the middle of the trip where you have to go from one vehicle to another, that is really the thing where people are having the least amount of fun. Like, people module that the time it takes to transfer is like a bigger penalty than the time that it actually takes to transfer. So, there are different agencies use different numbers. The MTA uses – it is one point seven five (1.75) times the penalty, the perceived penalty of the time versus how the user perceives it. The MBTA uses two point two five (2.25) times the time. So, if it takes ten (10) minutes to transfer, it adds a penalty of twenty (20) minutes to the trip.

600 Additionally, you also try to look at what is the effect of stairs, and it turns out that walking upstairs can be three times slower than walking along a straight line. So, if we have a transfer that involves a lot of stairs, really walking up and down, those factors start multiplying. So, you might have a situation where, you know, it is like six times as bad to be inside the transfer or walking stairs than it would be just sitting inside a vehicle.

605 What this means is that if you look at more choices, people are deciding between cars and transit, there is a lot of elasticity going on. People, there are so many factors that make people decide whether they are going to take the car or whether they are going to drive that it is possible

that if the transit trip is only like five minutes slower or ten minutes slower, in perception, in terms of perceived penalties, that people will pick the car.

610 So transfers are really important; and this particular transfer, the one in Vendôme, is actually really important too, and the reason why I think it is very important is because of this AMT line that goes along. That is the AMT line, that is Vendôme. So this area here along NDG is incredibly dense. It is probably the densest area that we have in Montreal that is not already served by a Metro. And then we have these AMT lines going further, the Vaudreuil-Hudson line, the Candiac line and the St-Jérôme line, and they bring already a fair amount of passengers in, but for example, along NDG, 615 there is no single stop, right? So, in my point of view, this line is actually – this is really kind of annoying. I hope you can still realize what is going on.

620 There is a lot of potential to this line that is not currently realized, and we keep having proposals to use this line to have better transit. For example, there was this proposal a couple years back to build a tram-train to Lachine. So this would be Lachine, and it would use the Westmount subdivision of the CP line, the AMT line here, to go downtown, and would pass the stop at Vendôme.

625 And there were other various proposals. They also, sometimes, propose to put stations along NDG and have more frequent service. So, there is really this big potential to the line that is not being realized right now. So, when we talk about the amount of passengers we can expect, in ten (10), twenty (20) years, that may actually like double or triple.

630 If you look at the number of buses that run parallel to the line in NDG, like the 105, has as much ridership as the commuter rail along the line; and there is so much ridership parallel to it, that if we added transit along this rail corridor which does not have any stations, we could have more and more people.

635 But this brings us to another issue. If we do use this commuter rail corridor, it will end in Lucien-L'Allier; and Lucien-L'Allier is kind of Downtown, but not actually Downtown, right? All these red dots are basically the work spaces – that is from the 2006 census – in downtown, and most of these areas are not exactly walkable when you want to go to Lucien-L'Allier or you want to get

further than west. So, if we increase service on here, it is very likely that people will actually always end up transferring to the orange line because then, they can get to all of these places in Downtown.

640 So, from this point of view, we have the potential of the AMT network, but it does not connect very well to downtown with of all these transfers onto the orange line, then Vendôme becomes the strategic place. This will make it or break it in a way.

645 And Lucien-L'Allier is also a transit to the orange line, but that station is very deep, so it is always going to be very difficult to have a good transfer, it is not working very well right now. And if you look at it right now, you look at the AMT lines, it actually turns out that a lot of people already transfer at Vendôme to get downtown.

650 So, this is the ridership of Vendôme versus Lucien-L'Allier for the Vaudreuil-Hudson line, the Cadiac and the St-Jérôme lines, and you see that a lot of the ridership, they get out at Vendôme. They don't go all the way downtown because, well, they are not quite in Downtown. This is especially pronounced for the Cadiac line, also for the Vaudreuil-Hudson line. The St-Jérôme line, not so much, because it actually has its transfer at De la Concorde in Laval, where a lot of these people that go onto the orange line, they will transfer there.

655 So, that brings us to the... This is the context, from my point of view, for this presentation. Now, if I look at this presentation, it was always presented like this. This is always what we saw in the media: this beautiful edicule with all the big windows and it looks so green and so nice, but I think that is not how most users will perceive it in ten (10), twenty (20), thirty (30) years. They will
660 perceive it like this as in: there is down there the AMT station, and up there, that is the STM station. And this red and this turquoise here, that is the transfer. And the transfer is convoluted. It is three times as long in terms of the vertical distance. It is a hundred and four (104) meters, and the actual distance is more like thirty (30) and forty (40) meters from the westbound to the westbound train versus metro transfer, and the eastbound versus the eastbound, right. This is the westbound versus
665 the westbound, and the eastbound versus the eastbound.

670 So, the transfers, those transfers that really matter, they are like thirty to forty (30-40) meters long in terms of actual separation, but they are almost three times as long in terms of distance. And if you look at where we want to walk, if you come in here, you have to walk down the stairs, then you are in the tunnel, you walk up the stairs, then through this door here, and then, you walk down the stairs again. So, people walk down, up, down, and they know that they are doing this. If I walk down, up, down, I know that I am backtracking. That is going to be really frustrating; people are not going to like it.

675 So, again, within this view of, you know, there is a little bit of psychology involved when you are transferring. It is really important that this has to work better. And, if you look at the current transfer that exists, there is already a concourse there, but because the stations are angled, the current transfer actually has a very big physical separation, whereas this new one has much less of a physical separation between the Metro and the AMT. So, there is actually – it looks like there is a big opportunity there to reduce the transfer and make it better.

685 And also, if you look at where it is along the station, both of these accesses are more in the centre. So, if you get up at some random point, you will actually reduce the walking time just to get to the access points, because currently, they are west. If you get out somewhere, you may have to walk a long time until you reach this concourse. But right now, I measured it, the distance of this transfer here is between eighty (80) and a hundred (100) meters, and it is a hundred (100) meters on the new ones. So the proposed new ones, although there actually is less separation, it is actually worse than the existing concourse in terms of the distance travelled.

690 And in terms of the stairs, it is similar. I think the current number of stairs that you have to travel is around sixty (60), and it is going to be around ninety (90) in the future. That is up and down stairs. And it is basically because the concourse of the AMT seems to be higher, and the mezzanine level, here, in the old concourse is lower, so you don't have to go – there is less of the separation like this whereas in the future, we will have to go further down and then further up again.

700 Okay. Another thing that concerns me just a little bit as a detail is that the connection for the
AMT here, it only has stairs on the western side, which means that if you get off the train here, you
have to walk all the way over there. And I think it is just easier to design this way, I understand it,
because there is the elevator here, but look at this, this is ten (10) meters, and this is eight (8) meters.
There are stations with a platform of eight (8) meters that can fit an elevator and stairs side by side.
So, I feel like it should be possible to also have stairs, I mean the stairs could also go under the
platform in some sense. So, I feel like there could, again, be a better access, and if we reduce this
walking time, then again, we reduce the overall walking time.

705 Here, I made like an angled design, sketch as an idea. There is like many ways of doing
this, but I think one should spend the effort. I mean, given that we are spending almost a hundred
million dollars (\$100M) on this, I feel like this could be done better.

710 Now, the very first thing – and this came up in the consultation as well –, is that we have
this area where there is the AMT concourse and the STM concourse, and everybody wants this to
be connected. Like there were questions about this, and whoever responded said that this is actually
at a different level, and then we, the public, asked for more information and actual plans to see
whether this actually is on a different level, but the plans that were provided don't actually answer
715 that question.

720 As far as I know, if I look at the stairs here, and I look at the stairs here, they look identical.
It's the same number of stairs, the layout is the same. Unless the step worth is different, it should
really be the same level, but we don't know because the information that was provided to us is not
sufficient to answer this question.

725 But at the same time, if I look at this and I look at the height differences, we were given a
profile without a scale, so I went in and tried to annotate a bunch of the lengths based on known
lengths that I knew – that was very tedious –, but it turns out that the distance between the platform
height and top height here is about five metres thirty-five (5.35 m.), which is that sort of where the
AMT is. Again, we don't know what level the AMT is because we were not given the plans for that.

But five metres thirty-five (5.35 m.) means that there is enough clearance to make this the same level if we wanted to.

730 And if this is the same level, then we could change from this layout to this layout. So, I just made a little mock-up where I say: okay, I added a couple of doors because the STM has its own here, so we need to have those big rotating doors and then some turnstiles, and the way I got this extra space – I mean we were always told during consultation that there is not enough space, there is too many constraints, but the way I did it is I removed one of the elevators. Because in the old
735 design, we had two elevators, one inside the paid area and one outside the paid area that are doing the same thing; they are going from the tunnel level to the mezzanine level. But, if we did have a connection because we decide we brought it to the same level, then we only have one elevator here because you cannot go through here. So we have only four elevators in total.

740 It also means that – I took the elevator out and I took out one of the stairs here because most of the people who are coming from the AMT level are coming in here. And also, if there is a way to get in here, people will go through these stairs. So these stairs are not very important because what really matters is the AMT transfer.

745 If you want to go to the bus, you will go with the existing concourse level, the existing edicule that will go to the bus station. So people don't really have a reason to get out here and go there unless they are residents, and there are not as many residents as there are transfers to the trains or to the buses, and bus users will use the other edicule.

750 So, I feel like already, this should be possible, and maybe it is not possible, but we were not given enough information about this; and I feel like we were told: "Oh, we studied..." You know, this was the quote from whoever was talking was saying: "Oh, we studied all these possibilities", but we did not see any of those possibilities, so we don't know. And I would really like, I would really be convinced that this is not possible because it does not look that difficult, it does not look... Like I
755 copied, all of these features, they are just basically copied from the plans and pasted in a different location.

760 The other thing that I notice when I look at the plan is that this is the plan that we have been given. I mean in a way, it is beautiful how they moved away the bus station, the loop, a little bit to the side, and they are using parts of this building to create this large amount of space, which you can see here if you just take out all of the walls. But then, it was filled with all of these walls and all these little rooms and stuff, and we have the STM concourse and the AMT concourse. So we are being told that there is all these constraints, there is not enough space, but then, why do we have two concourses? Why is there a paid area for the STM there so that the people walking around for 765 the AMT level have to walk towards the trains, and connecting between the residential area and the hospital, they have to go through this area?

770 And by the way, this also means that there is going to be this wall here with all of these doors. They are not going to benefit from all of this beautiful fenestration here. So, I mean, in my view, it would be better to have this area largely empty because the paid area for the STM should really be down on platform level. And we have examples for this. For example, the Bonaventure station. It does have a concourse that is not a paid area, and only when you go down the stairs, you get through the paid area, which then would kind of open up all of the space and would remove a bunch of constraints that make it so difficult to come up with better designs.

775 So, this is now when I say okay, I am going to have one single shared concourse. And now, this area, which is the most constrained because there is the crash wall here, right? And then up here, that is where the Metro is, we can't really cut into it. Now, all these constraints seem to go away, and maybe this is not possible, but again, I am not convinced, based on the plans we were 780 given, and in my view, having the turnstiles on the platform level would just open up all of the space.

785 The next thing is elevators. So, we were told that there is not enough – I am sorry, I am running a little bit over the timeline. So, we were told that escalators are not possible because there is not enough space, there are too many constraints, and one of the things they said is that there is not enough vertical space. So, when I look at the profile of the plan, I can sort of see that because there are stairs in here, and if I would place an elevator here, it would cut into the existing Metro construction. I mean, maybe it is possible to cut this out, but I talked to my architects, and they are

saying: “If you start cutting into this, it just may... poof.” But I don’t know. Again, I wish I was a statistician so I would know this thing.

790

So, this is sort of understandable, but this is, I think, the only space where this problem exists. If I look at the various tiers that exist in the station, there is nothing above or below here, and there is nothing below here. The issue is, physically, that escalators, they roll back, right? So, they have to have a bunch of space below, like a meter, a clearance below. But in all of these stairs, there is clearance, as far as I know above and below. So, I don’t understand why all these areas that are marked green don’t have escalators because really, it is only this red area where, I agree, it is not possible the way it is designed right now.

795

But again, when we go back to this plan that I had, and then, I would make another suggestion. I would say, what we want to do is we want to... There is the STM mezzanine and the tunnel level, right? And the tunnel should be higher, and the mezzanine of the STM should be lower. Because as you make them lower, then the amount you have to transfer becomes less.

800

Then I wonder, for example, why don’t we use the existing tunnel as the floor? Why don’t we just move it a meter down? Because if you move it a meter down, then this constraint is removed. You know, we can put the escalator here, and it will be just flush with the existing construction. And then also, together with the plan we had here, where... I didn’t mention it before, I changed the angle so that there is a lot of space here. And this is the space where you can have the roll around. So, together with that previous design and this idea of lowering it, the escalator would be in this envelope. Now, there would be enough space.

805

810

So again, I mean maybe I am doing this wrong, I am not an architect, but if I look at this, I would not be convinced that this not working. Yes. I think there is some further points where I tried to say about moving the mezzanine tunnel level up and the mezzanine level further down, and the idea is that if we had a design that looked closer like this, then basically try to move this up as far as possible, then the amount of stairs that you have to do for this really annoying transfer – we have to go from the north side to the south side – would be less.

815

820 So, again, I feel like here we had five (5)-meter clearance from there to there, but we don't
need a lot of clearance here. People are fine with two twenty metres (2.20 m.). I found this recently
in New York. This is actually two metres fifteen (2.15 m.); so it is pretty narrow, but, I mean, this is
only under the tracks, right? And here, the clearance that we have in this tunnel is three metres fifty
(3.50 m.). So, that is almost one metre thirty (1.30 m.) that you could move up without affecting any
of the construction. At the same time, this construction seems to be also two metres fifty (2.50 m.),
825 and I found places where the distance between top of rail and the one below is only about a meter
and ten (1.10 m.), for example.

830 Sorry, I did not have a chance to put this in the right place in the presentation. This exists
somewhere in Montreal North where you have things that are constructed like bridges. This is about
a metre ten (1.10 m.). So, if this is possible, again, why can't we move that tunnel further up, and
then, of course, the mezzanine can only be probably moved as far down as the existing Metro
tunnel. But then, it will reduce the amount of difference; and the less distance you have, the less
long the stairs are, which again removes a bunch of constraints.

835 So, this is really where I am getting with this. I mean ideally, these levels should be so close
that you could put a ramp in between here, because that would mean that you would not have to go
through an elevator in order to go from the residential area here, to the hospital. So, I mean, it would
be really nice if the whole optimization... I mean, if I look at the station, from my point of view, the
optimization that you have to do is moving this up, and moving this down. And once you do that, the
840 rest sort of falls in place. I mean this is my amateurish kind of view, I mean I did consult with an
architect about this, but I constantly hear the words "optimization", "passenger flow", "the user
experience is at our heart".

845 We hear those words, but then, when the distance that you need to travel by foot is three
times the distance that physically separates one platform with another, I think that is not that great.
Like it could be better. And if the distance that you need to walk in terms of stairs up and down is
three times that, which is actually the vertical separation, again, that is not so great.

850

So, given that this is a relatively expensive project at eighty million dollars (\$80M), I feel like we should really plan for the future and make sure that in the future, when the AMT lines start being used more and they want to transfer to the orange line, that this will work better. Thank you very much.

855

LA PRÉSIDENTE :

Thank you very much, Mr. Dubrau for a well researched and thoroughly thought out presentation. You have given us a lot of information. I am not sure that we will be able to ask you all our questions this evening, but I will turn to my colleagues and see if there are any specific points that we would like you to clarify right away.

860

M. JACQUES BESNER, commissaire :

Are you an architect? You are sure?

865

M. ANTON DUBRAU :

I come from a family of architects, and talked with my brother who is an architect about this. It is in my blood, but I am not myself.

870

M. JACQUES BESNER, commissaire :

Can you go back a little bit on that one and explain how people will come from the CUSM and the AMT to the other side when they are going to the west. It is not clear.

875

M. ANTON DUBRAU :

This here?

880 **M. JACQUES BESNER, commissaire :**

Maybe a little bit up. You will keep the same [...] (panne de son).

885 **M. ANTON DUBRAU :**

885

(Panne de son) [...] that were as part of the... Because, you know, I will not make any claims that walls could be moved, external walls. But basically, it comes under the same thing as that if you come in – if you are outside... If you come from the suburbs, so you are going east, and then you will arrive somewhere down here. You will come in via this tunnel because you'll arrive on the southern platform. Then you can just basically go through the turnstiles here. That is the idea.

890

M. JACQUES BESNER, commissaire :

Yes.

895

M. ANTON DUBRAU:

Then, you basically have just the stairs down and that is it. If you come in via the other way, then you will probably come from the Metro going westward to go home. So, you will come here, and then, basically, there is the same issue that we have. I mean, I did not even touch this issue of the other stairs, but there are ways to make stairs.

900

M. JACQUES BESNER, commissaire :

905

But how will they be able... They will go up?

M. ANTON DUBRAU :

910

They will go up. They will go up, and so basically, they have to do the same thing. They have to go up. They would have to go on top of the existing construction and then go down.

M. JACQUES BESNER, commissaire :

But from the tunnel, they would...?

915 **M. ANTON DUBRAU :**

So, they would come down these stairs.

920 **M. JACQUES BESNER, commissaire :**

On those stairs, okay.

M. ANTON DUBRAU :

925 Right. So, these stairs are, this is up, and this down. Yes. I just copied the stairs, so it is not so clear where it is up and down, but this is up, and this is down. So, this is the same level, so people would come in here, they would go down, will go across above the Metro line, and then they would go down, which is basically the same as it is in the current design.

930 **M. JACQUES BESNER, commissaire :**

As the President said, I think we will analyze in detail your memoir, it's very nice.

M. ANTON DUBRAU :

935

I will send this tonight.

LA PRÉSIDENTE :

940

Est-ce que monsieur Boucher a des questions? Excusez, vous avez des questions?

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

C'est bon.

945

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

950

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

When we'll get your brief, we might have.

LA PRÉSIDENTE :

955

We might have some questions.

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

960

Yes, if we have some questions, we can get in touch with you to explain?

M. ANTON DUBRAU :

Sure.

965

M. BRUNO-SERGE BOUCHER, commissaire :

Thank you.

970

M. JACQUES BESNER, commissaire :

And congratulations.

M. ANTON DUBRAU :

975 Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

980 Merci. So, we can see that (panne de son) [...] they would generally think it is a good project, but we have to make the best of the resources that we have, and (panne de son) [...] for ad hoc verbal presentations.

I have Mrs. Violeta Nikita, I think, who wanted to speak. We will have time to hear you.

985 **Mme VIOLETA STOICA :**

(Inaudible - hors micro).

LA PRÉSIDENTE :

990 Okay. Well, so as long as we are still here, but we will be, I think, concluding shortly, and I think this lady – Madame Angri, you don't want to speak? Well, I am sorry, Madame Nikita, at this point in time.

995 **Mme VIOLETA STOICA :**

(Inaudible - hors micro).

LA PRÉSIDENTE :

1000 Yes, please proceed. You can either speak from your seat or come to the podium.

Mme VIOLETA STOICA :

1005

I just want to show you a schema. Je veux vous montrer un schéma. Si vous voulez, je peux la coller au mur, mais je peux vous montrer ça aussi. Je veux vous montrer quelque chose ici.

LA PRÉSIDENTE :

1010

Pouvez-vous vous mettre devant la caméra? On va pouvoir...

Mme VIOLETA STOICA :

1015

Devant la caméra? Où ça? O.K., vous ne me voyez pas, mais vous voyez le schéma. Moi, je vais vous dire quelque chose. S'il vous plait, prioritize, favoriser les bâtiments de forme octogonale. Vous les faites droit en hauteur, mais de forme octogonale parce que pourquoi? Je ne vous dis pas tout parce que je ne veux pas prendre de votre temps. Ces bâtiments ont la facilité de se connecter, relier avec d'autres bâtiments. They can connect easily with other constructions. It is like bridges, like under and everything.

1020

I put this here. This is a little idea that... a great idea that I have because Montreal has to have something nice. So, I was thinking in here, where is the Metro, down, we can put a big building, at least twenty (20) floors, and have elevators, and if we have this kind, we can have inside, I put in here like a terrace, café. All the students are going to Concordia, they are coming here. They go there, and go by foot almost two hundred (200) meters. Ils vont pour acheter leur café. It is better to have something here to rest for the drivers and – vous voulez traduire en français?

1025

LA PRÉSIDENTE :

1030

Ça va. Donc, Madame propose une structure de forme octogonale d'environ vingt (20) étages avec, si je comprends bien, des espaces pour des cafés, des aménités.

1035 **Mme VIOLETA STOICA :**

Marché commercial.

1040 **LA PRÉSIDENTE :**

Et, aussi, ce qui permettrait, si je comprends bien, d'améliorer l'aire de débarcadère pour les véhicules.

1045 **Mme VIOLETA STOICA :**

Ce n'est pas juste ça, j'ai dessiné ici. Moi, mon idée, c'est parce que dans l'avenir, vous allez avoir ici des recherches de d'autres choses qu'ils vont penser pour le futur. Je pensais à une aire, comme structure ronde, en domus, avec fontaine artésienne en haut, et vous pouvez avoir les résidences ici, vous pouvez avoir les places où peuvent habiter les gens qui viennent de province parce que ça, c'est un très grand hôpital, même s'il a été critiqué, critiqué, mais c'est ça.

1050 Ici, c'est le train. Vous pouvez faire la liaison, comme j'ai dit la fois passée, entre le plancher du métro avec le plancher de train en commun. Un train, et peut-être que vous pouvez installer en dedans, si vous avez peur, un mur de résistance, mais je ne crois pas que c'est le cas. Pour ça, il y a des solutions au métro de Belgique et d'autres métros d'Europe.

1055 Je suggère à tous les gens qui ont travaillé ce projet que j'apprécie leur travail et tout ce qu'ils ont fait, les calculs, la direction, to direct the teams and everything, take a visit; visit there, visit different things because very complicated things were solved in other countries. They have already the solutions. And I was thinking like this. From this building up, if we do escalators bigger. We have very big here, other stations. We can make in glass, une structure en verre qui passe au-dessus du train, qui peut être un bâtiment au milieu, où est la boule maintenant, à côté de la boule. Au-dessus, on peut faire un aérotaxi. Aérotaxi, ça va rentrer en fonction cet été à Dubai.

1060

1065 Je m'excuse que je dois dire, mais Montréal est retardataire; et Montréal doit penser
maintenant pour le quatre centième (400) anniversaire, donc dans vingt-cinq (25) ans. Si on
commence maintenant, on va avoir les fonds. Parce que quelqu'un a eu l'idée l'année passé: oh,
c'est trois cent soixante-quinze (375) cette année, is three hundred and seventy-five (375) this year,
so just took... but I swear to you, you can find six times the amount that you have now for a
1070 collaborated project. Because you not only work for the Metro, but you work for the others, together,
with AMT and others. So, we should – I jump because I don't want to keep to much time. If you
want, we can talk after this.

1075 To save the nature, the trees, put cylinders around, and you can have the trees inside and
outside. You only can have until here, the roof, but the crown outside. Why? Because in the trees
are a lot of birds. They stop there and they hatch there because of the sun. And if you come in the
summer, you will see, they use it. There are lots of seagulls or colombes. Je m'excuse, je vais
revenir en français. Prenez contact, il faut faire une équipe ensemble parce qu'on est spécialistes
1080 en architecture, en électronique, en technique, en construction, prendre contact avec les botanistes
et avec les équipes de biologistes qui s'occupent des spécimens : plantes, oiseaux. Ils travaillent
ensemble.

Moi, quand je viens ici, il y a beaucoup de gens. In the summer, all the people are outside.
If you plant cement on the south area, east-south almost, it is wonderful. If you plant the cement, we
1085 cannot stay there. People waiting twenty (20) minutes or half an hour for this, they stay in the sun –
come and see one day – even if it is winter.

Now, I will go to other things to the second one. And, also, a solution for the plancher; do
not, pour ne pas déneiger l'hiver, faites une petite inclinaison et avec un tube avec sortie aération,
1090 circulation de l'air de l'intérieur vers en dessous du trottoir. C'est simple. Pour solution pour air
conditionné naturel, vous trouvez des solutions à ceux qui ont déjà travaillé dans la recherche sur
ça. En Allemagne, ils ont appliqué pour les bâtiments fonction d'orientation nord-sud, une seule
spécifique orientation du bâtiment, ils ont appliqué le principe de fourmi terrier – comment elle
s'appelle? Les rouges, là, qui...

1095

LA PRÉSIDENTE :

Thermite.

1100 **Mme VIOLETA STOICA :**

Ça existe, j'ai vu ça dans quelques maisons, mais ça existe aussi dans les anciens bâtiments. Les constructeurs, ils savent.

1105 Maintenant, je vais vous montrer une autre chose. C'est que j'ai passé de cette région, c'est comme ça. Donc, je passerais métro ici, domus au-dessus, passage sur le AMT, station aéro taxi ici parce que... pourquoi je vous dis ça? Aéro taxi, ça va être très – c'est les courriels qui font ça – ça va être exploité bientôt. Et vous avez ici une région touristique qui n'est pas encore assez exploitée. Vous avez la station de ski j'ai fait ici, mais je veux expliquer ici.

1110

Ici, j'ai mis le Provigo. L'autre bâtiment, je ne sais pas si vous avez dans le plan. Du domus par ici, et ici vous pouvez faire une grande station d'arrêt de bus. Faire comme ça, entrer, sortir. Une grande station de bus comme, disons, dans une autre place où c'est mettre ensemble le site, le site extérieur. Vous comprenez ce que je veux dire? Vous savez mieux que moi. Pas seulement les bus qui viennent au local, mais les autres. C'est comme... comme c'est à Angrignon, disons. Et vous pouvez faire : entrée, sortie.

1115

Ici, vous pouvez faire un grand lac avec un surplomb de terrain avec arbres. Ici, vous pouvez faire, parce qu'il y a question de bruit et de tout ça, chercher les essences, parler avec les biologistes, les botanistes, les essences qui poussent droites et vite. Je ne veux pas vous donner la solution. Je sais, mais je ne le dis pas. Je suis méchante.

1120

Ici, je veux montrer quelque chose. J'ai pris la carte de la STM. Ici, c'est Dorval. Ici, c'est ultra central, Vendôme. Il faut exploiter ça. Vous pouvez faire ça à la Gare Centrale? Non. Pouvez-vous faire ça à Lucien-L'Allier, aussi le bout de l'Île? Non. Ici, vous avez trois lignes de train qui

1125

vont – Candiac, ici. Ici, il y a une très belle région que j'ai faite à bicyclette avec des papillons, forêt, mais pas encore exploitée.

1130 Et Candiac aussi est très belle avec la rivière et tout ça, les touristes français, ils aiment ça. Ils aiment la nature. On pourrait mettre des navettes. La STM peut mettre des navettes d'ici et ici, pour prendre votre temps – il faut penser connexion. Et aussi, vers la station de ski. Vous savez, quand on parle de Dorion, la solution qui peut être appliquée ici, c'est que les touristes, quand ils viennent, qu'est-ce qu'ils voient de Montréal?

1135 Pour l'instant – je m'excuse de ce que je dois dire –, Montréal montre comme dans les années 60, à l'exception des grands bâtiments et des nouveaux hôpitaux et résidences. Il faut renouveler ça, il faut que les, comment s'appellent, les magasins soient plus beaux, ramenés au niveau. Et ici, quand ils viennent skier, vous pouvez faire... Parce que ça, les aéro taxis, je pense, ont deux cents kilomètres (200 km) de, je ne sais pas exactement, ils viennent automatiquement où vient la base. Aller ici, aller ici faire un autre point au parc ici. C'est ensemble. Aussi plusieurs... Il faut penser, il faut discuter à la Ville parce que Montréal est internationale.

1145 En Europe, les touristes ne savent pas Québec – I speak in English. The tourists in Europe, they don't know Québec is, the city of Québec is the capital of Québec. They know Montreal, Canada. This, they know. Montreal. The international airplanes, they come here. They should have an impression. We can make a hotel where is the domus. Very nice, very expensive. You know, I want to tell you something...

LA PRÉSIDENTE :

1150

Madame, je vais vous demander d'essayer de conclure votre présentation.

Mme VIOLETA STOICA :

1155

C'est ça, je termine. Je veux dire : au lieu de leur payer l'argent pour leur essence, pour manger les feuilles d'or sur leur gâteau – excuse-moi, notre argent arrive dans leurs toilettes –, il

1160 faudrait les amener ici avec tout leur argent pour le gaspiller ici parce qu'ici, ils ont fait des tours de ski là-bas, on a naturel ici. Mais il faut faire le standard. Il faut regarder qu'est-ce que c'est à Dubai parce qu'ils aiment aller dépenser, ils aiment avoir des choses. Ils sont fous. Ils aiment dépenser pour les marques, pour tout. Moi, j'ai regardé quand j'ai vu les feuilles d'or sur le gâteau, je me suis dit : là, ça dépasse tout.

LA PRÉSIDENTE :

1165 Je vous remercie beaucoup, Madame.

Mme VIOLETA STOICA :

1170 Dans l'avenir – excuse-moi, je veux juste dire comme ça –, dans l'avenir, ça va changer. Les trains vont aller sur magnétique. Ce que je sais depuis que j'étais enfant, c'est que les trains vont sur l'herbe, en dessous, magnétique.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Merci beaucoup, Madame, pour votre présentation. Vous avez fait preuve de beaucoup de créativité et cela va certainement alimenter la réflexion. Je vais demander à mes collègues (panne de son).

Mme VIOLETA STOICA :

1180 (Panne de son) [...] something. If you ask, you receive. Is the time to ask... Il faut have the courage to ask.

M. JACQUES BESNER, commissaire :

1185 Maybe I will have only one.

LA PRÉSIDENTE :

1190 Oui?

M. JACQUES BESNER, commissaire :

1195 May I ask you a clarification? On your maps, you are showing a proposal of bus routes, where they are passing underneath the track?

Mme VIOLETA STOICA:

1200 No, on top.

M. JACQUES BESNER :

On top.

1205 **Mme VIOLETA STOICA :**

Yes.

M. JACQUES BESNER, commissaire :

1210 Okay, so it would be a bridge over the tracks, okay.

Mme VIOLETA STOICA:

1215 (Inaudible - hors micro)

M. JACQUES BESNER, commissaire :

A last one. So you are proposing to demolish the existing edicule?

1220

Mme VIOLETA STOICA :

(Inaudible - hors micro)

1225

M. JACQUES BESNER, commissaire :

To?

LA PRÉSIDENTE :

1230

Incorporer.

M. JACQUES BESNER, commissaire :

1235

Incorporated. Incorporate.

Mme VIOLETA STOICA :

(Inaudible - hors micro)

1240

M. JACQUES BESNER, commissaire :

Okay, thank you.

1245 **LA PRÉSIDENTE :**

Thank you very much for your presentation. For the last time, I am going to call upon the representatives of Village Vendôme, Mr. Bernard Chano and Mr. Larry Karass.

1250 So, for your information, I want to thank all of the speakers who are here tonight. This will complete our roster of speakers.

1255 For your information, though, other memoirs and documents have been received. These will be on the website. We have received some email comments by email from Jean Su, David Martin, Gillian Frontin. Nous avons également reçu un mémoire de Transport 2000 et un courriel de monsieur Withington, ainsi que le coordonnateur du Dépôt alimentaire NDG. Ces mémoires seront disponibles sur le site web pour en prendre connaissance.

1260 Alors, compte tenu que nous avons entendu tous ceux qui voulaient s'exprimer, nous allons lever l'assemblée.

À compter de ce soir, mes collègues et analystes de la commission procéderont à l'analyse de la documentation, des informations et des opinions qui nous ont été communiquées.

1265 Comme je disais en début de séance, la commission présentera son rapport à la STM au printemps, de sorte qu'il sera rendu public au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours à compter de ce soir.

1270 La commission a un rôle consultatif et les décisions relatives au projet d'agrandissement de la station intermodale Vendôme et aux modifications de la réglementation afférente, donc ces éléments sont du ressort du Conseil d'agglomération de Montréal.

1275 Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, les sténographes, les responsables de la sonorisation et tout le personnel de soutien de la STM. Je remercie également toutes les personnes-ressources et les représentants du projet.

1280

La commission exprime enfin sa gratitude à tous les citoyens, tous les citoyens et tous les représentants d'organismes qui sont venus ici ce soir présenter leur mémoire, qu'ils soient verbaux ou qu'ils soient écrits, de même que tous ceux qui se sont déplacés pour assister aux rencontres de la commission. Nous avons énormément apprécié la courtoisie des échanges et la qualité des propos.

1285

Je crois que pour la STM, pour qui c'était une première aventure dans la consultation publique, cette expérience va s'avérer certainement très fructueuse et porteuse de beaucoup d'apprentissages, et également porteuse, je pense, d'un climat de collaboration et d'un bon dialogue avec les citoyens.

1290

I want to thank you for your attendance this evening, for your attention, for the courtesy with which you have received all of our speakers, and for all the time, effort, energy and research, and expertise, and thought that has gone into the drafting of all of the briefs that have been presented to this commission.

Thank you very much, have a good evening, and have a safe journey home.

1295

INTERVENANTE DANS LA SALLE :

Can I just ask where on the website we can find the information to read about this? Because I went on the website, and I could not find. Like what is the link? Do you have the information, please?

1300

LA PRÉSIDENTE :

C'est sous "Consultation Vendôme".

1305

INTERVENANTE DANS LA SALLE :

Thank you.

AJOURNEMENT

* * * * *

1310

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.

1315

ET J'AI SIGNÉ :

1320

YOLANDE TEASDALE, s.o./o.c.r.