

PROJET DE RÉFECTION DU POSTE DE DISTRICT LIONEL-GROULX

RAPPORT DE LA COMMISSION DE CONSULTATION PUBLIQUE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ DE SUIVI DES ACTIFS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

AOÛT 2017

Table des matières

Introduction	4
1 Le projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx	5
1.1 L'encadrement réglementaire de la consultation.....	5
1.2 Le contexte et les objectifs du projet.....	6
1.3 Le projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx.....	8
1.4 La planification des travaux	11
1.5 L'impact des travaux et les mesures de mitigation	12
2 Les préoccupations et opinions exprimées	14
2.1 La réfection du poste de district et le réaménagement de l'espace vert.....	14
2.2 Le chantier en général.....	20
2.2.1 Les impacts extérieurs au chantier	21
2.3 Les précisions apportées en séance par la STM.....	22
3 L'analyse et les recommandations de la commission	24
3.1 Le projet dans son ensemble	24
3.2 L'intégration harmonieuse du projet.....	25
3.2.1 Le concept architectural du nouveau poste de district	25
3.2.2 La lutte aux îlots de chaleur	25
3.2.3 Le jardin communautaire.....	28
3.3 Les aménagements paysagers	28
3.3.1 Les arbres et la canopée	30
3.3.2 La sécurité.....	31
3.3.3 La piste cyclable	33
3.3.4 Le mobilier urbain.....	34
3.4 Les travaux et la période de chantier.....	35
3.4.1 La délimitation du chantier.....	35

3.4.2	Les enjeux de circulation.....	38
3.4.3	Les nuisances	39
3.5	Le dialogue avec les citoyens et son encadrement.....	40
3.5.1	Le dialogue avec les citoyens.....	40
3.5.2	Le processus.....	42
	Conclusion.....	44
	Annexe 1 – Les informations relatives à la consultation	46
	Annexe 2 – La liste des recommandations	48

Table des figures

Figure 1 : Les stations de métro desservie par le poste de district Lionel-Groulx	6
Figure 2 : Plan du projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx	6
Figure 3 : Les limites du chantier projeté (en rouge).....	9
Figure 4 : Le poste actuel (vu de l'avenue Lionel-Groulx) et le nouveau poste	9
Figure 5 : Le poste actuel (vu du Terminus Greene) et le nouveau poste.....	9
Figure 6 : L'aménagement paysager proposé.....	10
Figure 7 : Les puits de lumière existants et les puits de lumière retouchés	10
Figure 8 : Calendrier du chantier	11
Figure 9 : Un projet de poste électrique à Lyon, France.....	26
Figure 10 : Les façades végétalisées du Campus de Jussieu, France	27
Figure 11 : Les monticules entre les puits de lumière du métro	30

Introduction

Le 3 mai 2017, le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM) autorisait la création d'une commission responsable de tenir une consultation publique sur le projet de réfection du poste de district à la station de métro Lionel-Groulx et du remplacement de la membrane d'étanchéité qui recouvre le métro. La commission recevait le mandat d'informer, de recueillir les commentaires ou les opinions des citoyens, et de formuler des conclusions, des avis ou des recommandations sur ces deux sujets.

La consultation a été annoncée le 8 mai 2017 par un communiqué de presse, des avis dans certains médias montréalais ainsi que sur le site web de la STM. Des dépliants d'information ont été distribués aux résidents du secteur et des affiches apposées à l'extérieur de la station de métro Lionel-Groulx. La documentation relative au projet de réfection du poste de district a également été rendue disponible sur le site internet de la STM.

Composée des commissaires Mme Luba Serge, présidente, MM. Jacques Besner et Bruno-Serge Boucher, la commission a présidé une séance d'information le 25 mai 2017 au 2515, rue Delisle, bâtiment du Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et Saint-Henri (CÉDA). Suite à la séance d'audition des opinions qui s'est tenue le 15 juin dernier au même endroit, les commissaires déposent le présent rapport au comité Suivi des actifs du Conseil d'administration de la STM.

Le premier chapitre de ce rapport décrit le projet de réfection du poste de district de la station Lionel-Groulx et du remplacement de la membrane d'étanchéité recouvrant le métro ainsi que le contexte qui s'y rattache. Le second chapitre fait état des préoccupations et opinions des citoyens qui se sont exprimés en consultation publique le 15 juin dernier et des opinions écrites transmises à la STM préalablement à cette séance. Enfin, le troisième et dernier chapitre contient l'analyse de la commission et ses recommandations.

1 Le projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx

Ce chapitre présente le projet de réfection du poste de district de la station de métro Lionel-Groulx. Il comprend une présentation de l'encadrement réglementaire de la consultation et du projet, un bref survol du contexte urbain et des objectifs du projet ainsi qu'une description technique du projet.

1.1 L'encadrement réglementaire de la consultation

L'article 158.3 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, chapitre S-30.01) prévoit qu'il revient au conseil d'agglomération de Montréal d'édicter, par règlement, « *les règles d'urbanisme que doit respecter la Société de transport de Montréal (STM) dans la réalisation des travaux et des ouvrages visés* ». L'adoption d'un règlement doit faire suite à la réalisation, par la STM, d'une consultation publique portant sur les travaux ou les ouvrages visés, soit la réfection du poste de district du métro Lionel-Groulx. Cette consultation doit être tenue conformément à la politique corporative PC 1.14, telle qu'approuvée par le conseil d'administration de la STM.

Le rapport de consultation est d'abord déposé au comité Suivi des actifs, puis adopté par le conseil d'administration de la STM. Il est ensuite transmis à l'arrondissement du Sud-Ouest, ainsi qu'au greffier de la Ville de Montréal. Le comité exécutif de la Ville de Montréal est alors saisi du rapport avant que le conseil d'agglomération, conformément à la Loi, ne soit appelé à adopter le règlement autorisant la STM à réaliser le projet au nom des partenaires impliqués.

L'encadrement réglementaire du projet

La réfection du poste de district de la station Lionel-Groulx exige d'obtenir des autorités municipales une modification du règlement de zonage affectant le terrain. Pour que le projet soit conforme, le règlement doit édicter l'ensemble des règles d'urbanisme nécessaires à la réalisation dudit projet, parmi lesquelles doivent notamment être modifiées :

- L'usage du bâtiment auxiliaire relié au réseau du métro (poste de district)
- Les normes d'implantation (marges et constructions à l'intérieur des marges)
- Le coefficient d'occupation au sol
- La norme de densité
- La hauteur minimale et maximale
- Les règles relatives aux équipements permis sur le toit.

1.2 Le contexte et les objectifs du projet

Un poste de district est d'abord une installation qui permet la distribution d'énergie électrique dans le réseau du métro. En tout, le réseau de la STM comporte 7 postes de district et celui de la station Lionel-Groulx dessert un total de 13 stations. L'équipement électrique de ces postes de district a été, pour la plupart, mis en marche dans les années 1970. Dans le cas du poste de district Lionel-Groulx, cet équipement arrive à la fin de sa vie utile et nécessite d'être remplacé pour assurer le service du métro.

Figure 1 : Les stations de métro desservies par le poste de district Lionel-Groulx



Le poste de district, actuellement en opération à la station de métro Lionel-Groulx, est situé à l'ouest du terminus d'autobus Greene entre les rues St-Jacques et Delisle et à l'est du rond-point de l'avenue Lionel-Groulx.

Figure 2 : Plan du projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx



Le bâtiment héberge au rez-de-chaussée un garage pour les véhicules de la STM et en sous-sol le poste de district ainsi que les équipes d'électromécaniciens qui assurent l'entretien et l'exploitation des systèmes. Du côté est de l'édifice actuel, en face du terminus Greene, se trouvent deux puits qui servent à la ventilation naturelle et mécanique à la station. À l'est du terminus de la rue Greene, deux édicules servant de puits de lumière logent dans un cas, en tréfonds, les locaux techniques du poste et d'autres équipements du poste de district, et dans l'autre assurent un éclairage naturel à la station de métro.

Le poste actuel comprend deux catégories d'équipements. La première regroupe ceux qu'on qualifie de moyennes tensions qui fonctionnent à 12 000 volts. Ils ont pour but de recueillir l'alimentation électrique d'Hydro-Québec et de la redistribuer dans le réseau du métro. L'autre catégorie d'équipements regroupe les groupes électrogènes capables de produire de l'énergie électrique en cas de panne des équipements d'Hydro-Québec.

Pour permettre l'installation du nouvel équipement électrique qui assurera l'alimentation en électricité des 13 stations mentionnées plus haut et pour les années à venir, la STM prévoit démolir le bâtiment actuel et y construire le nouveau poste de district. Ce projet est financé par le programme Réno-Systèmes qui est un programme de maintien d'actifs financé par le ministère des Transports du Québec. Il vise à assurer la pérennité et la fiabilité des équipements du métro.

Les objectifs du projet sont :

- Assurer la fiabilité de l'alimentation électrique du métro
- Assurer la pérennité des équipements du métro
- Alimenter les nouvelles charges nécessaires à l'exploitation du métro

Le projet de la STM comprend au final les éléments suivants :

- Le remplacement des équipements de moyenne tension du poste de district
- Le remplacement des groupes électrogènes
- Le remplacement de la membrane d'étanchéité au-dessus des infrastructures souterraines situées sous le parc entre l'édicule de la station de métro et le garage Lionel-Groulx
- L'intégration du nouveau bâtiment au cadre bâti et au milieu urbain en fonction des orientations d'aménagement de l'arrondissement pour le secteur.

1.3 Le projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx

Le projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx comprend deux éléments principaux. Le premier est la démolition du garage actuel et la construction d'un nouveau poste de district. Le second est le remplacement de la membrane d'étanchéité et le réaménagement d'une partie du parc. De plus, le projet nécessite une modification au règlement de zonage, ainsi que l'acquisition d'une parcelle de terrain située au nord-est du bâtiment.

Le nouveau poste de district sera une construction de deux étages dont le second, au-dessus du garage au rez-de-chaussée, hébergera les nouveaux groupes électrogènes. L'édifice sera surmonté d'un appentis mécanique sur le toit, en retrait des façades. Le bâtiment occupera sensiblement la même emprise au sol (+16%) que l'existant.

La construction de ce poste de district demande de mettre hors tension les appareils actuellement en opération avant de connecter les nouveaux. Pour réaliser cette intervention, la STM doit d'abord excaver un segment de lignes à moyenne tension sous le terminus Greene situé entre le garage actuel et l'édicule du métro.

Le terminus Greene doit être temporairement fermé pour 5 mois durant les travaux. Il compte actuellement 4 arrêts. Plus de 7 893 personnes montent et descendent des autobus à cet endroit par jour. Le nombre de bus circulant dans le secteur Lionel-Groulx est d'environ 750 par jour.

La STM doit aussi remplacer la membrane d'étanchéité qui recouvre la station de métro et qui a atteint la fin de sa vie utile. Cette membrane est située entre l'édicule d'accès à la station et le poste de district. En surface, on y trouve un espace végétalisé en prolongement du parc, au sud de la rue St-Jacques.

Suite aux travaux sur la membrane, la STM propose un réaménagement de cet espace vert et d'une partie du parc le long du terminus Greene.

Figure 3 : Les limites du chantier projeté (en rouge)



Figure 4 : Le poste actuel (vu de l'avenue Lionel-Groulx) et le nouveau poste



Figure 5 : Le poste actuel (vu du Terminus Greene) et le nouveau poste



Les orientations architecturales du poste de district projeté visent à:

- Limiter la hauteur du bâtiment
- Conserver un dégagement au rez-de-chaussée pour la piste cyclable et le chemin piéton
- Générer une composition dynamique des façades
- Prévoir une chambre mécanique en toiture, en retrait du périmètre, pour dissimuler les équipements
- Ajouter de l'éclairage intégré au bâtiment
- Créer une transition entre les bâtiments grâce à une structure en 2 volumes et un rappel des matériaux existants
- Mettre en valeur le lien piéton

La membrane d'étanchéité et le parc

Le remplacement de la membrane d'étanchéité située sous l'espace paysager entre l'édicule de la station de métro et le garage Lionel-Groulx exige l'excavation de cet espace et conséquemment le remplacement des arbres qui s'y trouvent. L'Abri-vélo sera aussi déplacé.

Figure 6 : L'aménagement paysager proposé



Figure 7 : Les puits de lumière existants et les puits de lumière retouchés



Les objectifs recherchés dans ces travaux sur les puits de lumière et les aménagements paysagers visent à:

- Répéter les formes et les matériaux pour unifier les interventions
- Créer une transition entre l'architecture des puits de lumière du métro et celle du nouveau bâtiment grâce à une restauration du revêtement des puits de lumière fait en panneaux de béton et l'ajout de cadres décoratifs avec éclairage intégré
- Concevoir un aménagement convivial et structuré par les puits de lumière
- Ajouter des aires d'attente diversifiées
- Mettre en place un mobilier urbain et de l'éclairage

1.4 La planification des travaux

Les travaux seront réalisés en 2 phases principales. La première phase, d'une durée de 5 mois (de l'été à l'automne 2019), comprend la mise en place du chantier et des palissades, les travaux sur les conduites souterraines, les travaux de fondation du nouveau bâtiment, l'excavation des sols et les travaux d'imperméabilisation des structures souterraines et enfin, l'aménagement de l'espace vert entre l'édicule du métro et l'avenue Greene. La seconde phase, d'une durée de 26 mois (de l'automne 2019 à l'automne 2021), verra d'abord la réduction du périmètre de chantier au seul site du poste de district incluant l'avenue Lionel-Groulx. Le terminus Greene sera alors rouvert. La démolition du garage actuel et la construction du nouveau bâtiment suivront jusqu'à l'installation des nouveaux équipements et leur mise en service. L'aménagement paysager des abords de l'édifice se fera à l'été 2021, peu avant la démobilitation du chantier et la réouverture de la piste cyclable et de l'avenue Lionel-Groulx.

Figure 8 : Calendrier du chantier

Principaux jalons/activités	2019		2020				2021			
	Été	Automne	Hiver	Printemps	Été	Automne	Hiver	Printemps	Été	Automne
1 Début des travaux	◆									
2 Travaux phase 1	■									
3 Excavation et remblais	■									
4 Travaux d'imperméabilisation	■									
5 Aménagement paysager parc environnant	■									
6 Travaux phase 2	■									
7 Construction nouveau bâtiment	■									
8 Travaux d'aménagement intérieur	■									
9 Installation et mise en service des nouveaux équipements	■									
10 Aménagement paysager avenue Lionel-Groulx	■									
11 Fin des travaux	◆									

1.5 L'impact des travaux et les mesures de mitigation

Pour assurer le maintien de son service pendant les travaux, la STM prévoit plusieurs mesures de mitigation, ainsi que le déplacement des arrêts d'autobus situés sur l'avenue Greene en date de la présente consultation publique. D'autres mesures sont aussi prévues afin de diminuer l'impact des travaux sur l'utilisation des services de transport de Lionel-Groulx.

Circulation et déplacements

La STM assure que les services de transport par autobus seront maintenus en tout temps durant les travaux et que les artères principales seront privilégiées dans le cas des arrêts d'autobus actuellement dans le terminus Greene. Il n'y aurait pas d'augmentation du nombre de passages sur la rue Delisle et l'avenue Greene au nord de la rue St-Jacques. De plus, aucune voie de circulation pour les automobilistes ne sera perdue sur les rues St-Jacques, Delisle et Rose-de-Lima, ni de l'avenue Atwater.

La réalisation des travaux par la STM signifie aussi inévitablement la présence de camions pour le transport de matériaux (4 véhicules lourds à l'heure) et, tel que mentionné précédemment, l'altération des trajets habituels de transport collectif en raison de la fermeture du terminus Greene pour 5 mois à l'été 2019. En plus, la STM prévoit que les travaux nécessitent le déplacement de la station de vélo, l'obstruction de certains chemins piétonniers habituels et la déviation de la piste cyclable est-ouest passant par l'avenue Lionel-Groulx. Ces éléments sont tous des facteurs de nuisance pour les usagers du métro et les résidents environnants pour lesquels la STM prévoit des mesures de mitigation. Il est à noter que l'étude de circulation préliminaire effectuée par la STM considère que l'impact sur la fluidité de la circulation automobile serait négligeable.

- Une étude de circulation permettra d'identifier les déplacements qui seront impactés par la zone et les accès au chantier. Au moment de la consultation publique, cette étude était préliminaire
- Les mesures nécessaires seront définies pour assurer des déplacements sécuritaires aux endroits stratégiques
- Le plan de circulation pour les automobiles, piétons et cyclistes sera établi par une firme spécialisée dans le domaine
- Aucun véhicule lourd de chantier ne va circuler sur la rue Delisle
- Aucune voie de circulation pour les automobilistes ne sera perdue au niveau des rues Saint-Jacques, Delisle et Rose-de-Lima, ni de l'avenue Atwater

- Il n’y aura aucune augmentation du nombre de passages sur la rue Delisle et l’avenue Greene.

Bruit et qualité de l’air

L’augmentation du niveau sonore pendant les travaux et la dégradation de la qualité de l’air due à la poussière sont deux enjeux qui accompagnent la majorité des travaux de cette envergure. À ce titre, la STM prévoit des mesures pour s’assurer de limiter les nuisances.

- Respect de la réglementation concernant le niveau de bruit et les heures de travail
- Suivi continu des niveaux de bruit
- Installation de silencieux sur les équipements bruyants lorsque requis
- Possibilité d’alarme de recul à intensité variable sur les véhicules
- Installation de toiles et d’abris pour les travaux poussiéreux
- Arrosage lors de la démolition et de l’excavation des sols
- Nettoyage des véhicules lourds à la sortie du chantier

Le verdissement

Le verdissement et l’état des aménagements paysagers constituent les derniers éléments ciblés par la STM qui feront l’objet de mesures de mitigation. Suite à une étude arboricole préliminaire, la STM a identifié 54 arbres qui seront situés à l’intérieur des limites du chantier. Seulement un d’entre eux devrait être coupé étant donné sa proximité avec le bâtiment à démolir. Il représenterait un risque si ses racines d’ancrage étaient compromises selon l’expertise arboricole présentée en consultation publique. Néanmoins, la STM prévoit maintenir la biomasse et la canopée actuelle. Pour se faire, la société protégerait ou transplanterait les arbres actuellement présents et s’assurerait d’intégrer les orientations de l’arrondissement du Sud-Ouest pour son aménagement paysager.

L’enseillement

L’ajout d’un étage au nouveau bâtiment et, conséquemment, l’augmentation de sa hauteur aura inévitablement un impact sur l’enseillement des environs. L’étude fournie en consultation publique identifie que la perte des heures de soleil serait toutefois négligeable pour les espaces environnants, notamment pour le jardin communautaire, alors que l’ombre sera principalement orientée vers la piste cyclable et l’avenue Greene.

2 Les préoccupations et opinions exprimées

Ce chapitre s'intéresse aux préoccupations, aux attentes et aux opinions soulevées par les citoyens et organismes s'étant exprimés sur le projet de réaménagement du poste de district de la station de métro Lionel-Groulx. Une trentaine de personnes ont assisté aux deux séances publiques, soit à la séance d'information du 25 mai, puis à celle d'audition des opinions, le 15 juin. Cinq personnes ont posé des questions à la séance d'information afin d'obtenir des éclaircissements sur le projet présenté par les représentants de la STM. La commission a entendu cinq personnes en séance d'audition et reçu quatre opinions écrites qui ont été déposées sur le site web de la STM.

Les thèmes abordés lors de cette consultation publique ont été assez variés relativement à leur nombre, mais se sont surtout concentrés sur les alentours de la station Lionel-Groulx et de son accessibilité en général, soit avant, pendant et après le chantier prévu. Certaines opinions ont aussi dépassé le cadre du mandat de la commission donné par la STM. Celles-ci sont tout de même abordées dans ce chapitre en raison de leur pertinence pour la compréhension de l'environnement du métro Lionel-Groulx. Les opinions émises lors de cette consultation publique permettent ainsi de dégager le portrait général des enjeux du chantier à venir pour la réfection du poste de district et le remplacement de la membrane d'étanchéité du métro, les sources principales de préoccupation des participants.

De manière générale, le projet présenté est bien accueilli par la population. Certaines préoccupations émises concernaient directement les nuisances liées au chantier et quelques bonifications du projet ont été proposées. La nécessité de réaliser ce projet n'est nullement mise en doute par les participants. Ce sont plutôt ses impacts sur la qualité de vie des usagers du pôle Lionel-Groulx et des résidents riverains qui ont fait l'objet des différentes opinions exprimées.

Les thèmes abordés dans ce chapitre sont la réfection du poste de district et le réaménagement de l'espace vert. Les opinions concernant le chantier en général et les impacts extérieurs à sa délimitation font l'objet de la deuxième section.

2.1 La réfection du poste de district et le réaménagement de l'espace vert

Le poste de district et le parc situé entre l'édicule de la station et Saint-Jacques représentent les deux espaces principaux visés par la consultation publique. Cette section fait donc état des opinions émises par les participants qui concernaient directement le projet. Tel que décrit dans le chapitre 1, le chantier prévu englobe l'édicule du métro, le parc, l'avenue Greene, le garage

actuel de la STM et le cul-de-sac de l'avenue Lionel-Groulx. Il prévoit aussi le déplacement temporaire de la piste cyclable situé à l'ouest de la station et des lignes d'autobus situées sur l'avenue Greene.

Édicule du métro

Au cours de la consultation publique, les thèmes abordés concernant l'édicule du métro portaient principalement sur son accessibilité et sur la sécurité de ses environs pour les usagers du réseau de transport de la STM.

Il est acquis que le chantier causera potentiellement des entraves à la circulation vers l'édicule du métro. S'exprimant sur l'accessibilité à l'édicule, un participant s'est notamment questionné sur les raisons expliquant qu'il n'y ait pas de seconde entrée au métro. Il jugeait que la construction d'un second édicule serait éventuellement nécessaire et que la STM devrait profiter des travaux pour ériger un second édicule. « *Je ne comprends pas comment on parle de faire tous ces travaux, sans mention d'une deuxième entrée pour le métro Lionel-Groulx. [...] Je ne comprends pas comment on peut dépenser l'énergie, de l'argent, créer un projet sans un deuxième accès.* »¹

Une participante, qui habite la Maison Jean-Brillant a pour sa part identifié un problème d'accumulation d'eau qui nuit à la fluidité de la circulation en hiver dans les environs du métro. Des sections du trottoir deviendraient glacées par moment et lors d'averses de pluie, il devient impossible d'éviter les mares d'eau. Elle y a d'ailleurs aperçu des gens glisser et se blesser. Elle a suggéré d'effectuer les travaux nécessaires pendant le chantier projeté pour éliminer le risque d'accident.²

Cette participante s'est aussi exprimée sur la question de la sécurité dans les environs proches du métro. Elle notait qu'il n'y a aucune surveillance autour de la station³ et, qu'une fois le soleil couché, l'édicule n'est pas éclairé et est sujet au vandalisme, notamment les graffitis. Lors d'une intervention en séance d'audition des opinions, elle exprimait sa préoccupation et celles de résidents à ce sujet : « *Les locataires de Jean Brillant réagissent fortement aux graffitis, car il s'agit d'un comportement relié au vandalisme. Il y en a un peu partout, des graffitis, mais nous nous attardons particulièrement à la partie haute de l'édicule de Lionel-Groulx. Une fois le soleil couché, cette partie de l'immeuble est complètement dans le noir. Au cours de la nuit, des*

¹ Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 575-578

² Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, mémoire 1, p. 1

³ Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 865-871

*vandales y dessinent des graffitis sans être inquiétés. Le service de nettoyage vient les effacer et à peine quelques jours plus tard, nous voyons apparaître de nouveaux graffitis ».*⁴

Parc

Pour une résidente des environs du métro, le parc constitue un élément important dans la vie quotidienne de plusieurs pour lequel le chantier prévu aura certainement un impact considérant sa délimitation. Lors d'une intervention, elle s'est d'ailleurs exprimée sur l'utilisation du parc par des résidents, mais aussi sur sa vision de l'espace vert. *« Le parc est extrêmement important. Quand je dis « notre parc », je me mets dans leur peau. Moi, quand je vais être rendue en marchette, plus capable de sortir pour aller faire mon épicerie, déjà que j'y vais très souvent sur mon balcon, tous les jours, plusieurs fois par jour, je pense que je vais passer la journée là. C'est beau. C'est la verdure et, en même temps, on voit le monde vivre. On voit les gens qui circulent. Ça contribue, je pense, à la santé des gens de se sentir dans la vie. »*⁵ Un organisme était même d'avis que des mesures devraient être adoptées pour *« assurer la pérennité de cet espace si important pour le quartier »*.⁶ Certains résidents riverains utilisent notamment le parc pour des promenades tous les jours. Un participant a quant à lui déploré qu'il n'y a actuellement pas de bancs ou d'endroits pour s'asseoir.⁷ *« Ça prend des bancs. Vieillesse de société. Même les mamans avec des poussettes, des fois, les enfants il faut t'asseoir. Ça fait du bien avec mon dos, avec ma canne. »*⁸

La représentante d'un organisme s'est aussi prononcée sur l'utilisation du parc, spécifiant que des groupes communautaires du quartier utilisent fréquemment le parc pour des rassemblements et pour des pique-niques. Dans son opinion écrite, cet organisme identifiait aussi le parc comme *« un des derniers grands espaces verts dans un secteur densément peuplé pour lutter contre les îlots de chaleur et contre la pollution »*. De ce fait, ils approuvent la préservation de la canopée proposée par la STM, mais en recommandent fortement la bonification.⁹ L'importance de lutter contre les îlots de chaleur a été soulignée en séance d'audition des opinions. Le parc a été identifié comme étant primordial sur cet enjeu¹⁰ et un

⁴ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, mémoire 1, p. 2; Transcription de la séance d'audition, l. 156-161

⁵ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition l. 332-336

⁶ Solidarité Saint-Henri, mémoire 3, p. 3

⁷ Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 855-858

⁸ M. Derek Robertson, Transcription séance du 15 juin p. 37 l.1122-1123

⁹ Sonja Engmann, Solidarité Saint-Henri, Transcription de la séance d'audition l. 725-728

¹⁰ Sonja Engmann, Solidarité Saint-Henri, Transcription de la séance d'audition l. 627-628, 720-721

intervenant a aussi proposé la plantation de plantes grimpantes sur les façades de la STM¹¹ pour contribuer à atténuer les effets des îlots de chaleur.

Avenue Greene

L'avenue Greene, fermée pour cinq mois pendant le chantier, a fait l'objet de nombreuses interventions en consultation publique. Certaines ont porté sur des problèmes actuels qui pourraient bénéficier d'un réaménagement, alors que d'autres concernaient des impacts de la fermeture du terminus d'autobus. Le déplacement temporaire d'arrêts d'autobus y étant présentement localisés sur des rues avoisinantes a été identifié comme potentiellement problématique par plusieurs participants.

Un participant notait qu'en l'absence de trottoir du côté ouest du terminus, les piétons qui se déplacent entre les rues St-Jacques et Delisle doivent emprunter le trottoir du côté est du terminus où sont les abribus. « *Moi, quand je vais faire mon marché, je suis obligé de passer par là, puis, bon, il faut toujours que je me faufile à travers les gens qui font la file pour les autobus.* »¹² Cette situation est, selon lui, conflictuelle aux heures de pointe. Il propose ainsi d'y aménager un nouveau trottoir qui passerait derrière les abribus.¹³

En ce qui concerne la fermeture de l'avenue, la représentante d'un organisme rappelait qu'en 2012, avant l'ouverture du terminus, des conflits entre les différents modes de transport avaient été identifiés. Ceux-ci ont en partie été réglés avec l'aménagement du terminus dans l'emprise de la rue Greene. Selon elle, sa fermeture temporaire pourrait conséquemment faire resurgir ce problème surtout que de nouvelles lignes se sont ajoutées depuis.¹⁴ Aux dires d'un autre participant, le terminus Greene avait été aménagé pour notamment réduire les impacts du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot sur l'offre de services en autobus. De ce fait, le participant se questionnait sur les raisons motivant sa fermeture pendant les travaux.¹⁵

En référence au déplacement temporaire des arrêts d'autobus, une participante s'est montrée préoccupée concernant l'augmentation possible de la circulation sur les rues avoisinantes au projet. « *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 [...] it doesn't make sense to limit the access of parking, which is already limited, being taken*

¹¹ Mauricio Garzon Beltran, Transcription de la séance d'audition, l. 1219-1220

¹² Sébastien Adhikari, Transcription de la séance d'audition, l. 742-743

¹³ Sébastien Adhikari, mémoire 2, p. 1

¹⁴ Sonja Engmann, Solidarité Saint-Henri, Transcription de la séance d'audition, l. 659-663

¹⁵ Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 1080-1100

by big buses. »¹⁶ Selon un organisme, les rues avoisinantes à la station sont déjà saturées. La fermeture de Greene augmenterait alors le risque d'accident. Pour atténuer ce risque, il recommande l'utilisation de lieux alternatifs pour les débarcadères d'autobus, tel que d'autres stations de métro ou le stationnement du Super C localisé à proximité¹⁷. Pour la représentante de cet organisme, les rues Delisle, Atwater, Saint-Jacques et Atwater seraient des options à éviter¹⁸.

S'exprimant plus amplement sur la rue Delisle, cette même participante décrivait la voie comme une rue résidentielle qui n'est pas aménagée pour accommoder les autobus. Elle note aussi que plusieurs personnes âgées y habitent. Dans le même ordre d'idée, l'organisme recommande dans son opinion écrite « *la mise en place des moyens pour éviter le conflit potentiel entre les piétons, les cyclistes, les véhicules d'urgence, les autobus, les véhicules de construction et le stationnement des visiteurs de la Maison Jean-Brillant sur la rue Delisle* ». ¹⁹

Une participante s'est quant à elle exprimée sur l'option de la rue Saint-Jacques. Elle constate qu'il y a de longues files d'attente pour l'autobus de la rue Saint-Jacques aux heures de pointe, ce qui peut poser problème lors d'intempéries. « *Pourtant, il n'y a que deux petits abribus (ancien modèle). C'est pourquoi ils ne peuvent pas se protéger des intempéries.* » ²⁰

Piste cyclable

Aux dires des participants, la piste cyclable est-ouest qui transite par l'avenue Lionel-Groulx vers le métro est particulièrement utilisée par des cyclistes, mais aussi par des résidents du secteur. Plusieurs étudiants de la résidence de McGill empruntent notamment la piste cyclable à partir du métro à pied pour se rendre chez eux. ²¹

En date de la consultation publique, il n'y avait toujours pas d'emplacement prévu pour la déviation temporaire de la piste cyclable pendant le chantier. Deux participants ont ainsi identifié la rue Delisle comme étant une option ou encore sur la rue Saint-Jacques, même si elle est « *[considérée] par les piétons et les cyclistes comme un endroit dangereux, c'est une raison de plus pour dire : bien, à cet endroit-là, il y a comme... l'automobile est trop dominante puis il faut*

¹⁶ Amanda Daluiso, Transcription de la séance d'information, l. 788-798

¹⁷ Solidarité Saint-Henri, mémoire 3, p. 2

¹⁸ Sonja Engmann, Solidarité Saint-Henri, Transcription de la séance d'audition, l. 596-603

¹⁹ Solidarité Saint-Henri, mémoire 3, p. 3

²⁰ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, mémoire 1, p. 1

²¹ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition, l. 832-833

vraiment prévoir des mesures de partage de l'espace public ». ²² Un organisme demandait pour sa part « de s'assurer de bien relocaliser, baliser et sécuriser la piste cyclable qui [sera] déplacée durant les travaux ». ²³

Les intervenants ont identifié plusieurs enjeux concernant la piste cyclable. Par exemple, on note que la piste « n'est pas super pratique quand on utilise le vélo pour autre chose que le tourisme. Elle n'est pas faite pour (dixit) traverser pour se rendre quelque part. Il faut s'arrêter souvent, il faut débarquer à la rue Greene. Pour rentrer sur la piste cyclable sur Atwater devant la station, c'est compliqué, il y a un poteau au milieu du chemin ». ²⁴ En particulier, la piste à l'est de la rue Greene, qui longe l'espace au-dessus de la membrane d'étanchéité, a été signalée comme problématique, manquant de signalisation et « ça devient compliqué pour les cyclistes, parce qu'il n'y a pas de marquage, il n'y a pas de signalisation. Il y a les usagers du métro, il y a les usagers d'autobus aussi, il y a les piétons. Alors, on ne sait pas trop quoi faire puis après on se rend vraiment à la traverse pour les piétons, puis ce n'est pas évident, parce qu'il n'y a pas vraiment de rampe, il n'y a pas de marquage pour que les cyclistes puissent vraiment à traverser Atwater puis continuer sur l'avenue Lionel-Groulx. » ²⁵ Ceci peut conduire à des accidents et frustrations entre piétons et cyclistes ²⁶, ou bien amène les piétons à passer sur la pelouse. ²⁷

Poste de district

Le poste de district projeté par la STM a aussi fait l'objet de quelques interventions lors de la consultation publique. Un organisme supporte notamment l'idée de la STM, telle que présentée en séance d'information, de miser sur la qualité de l'intégration architecturale pour assurer une convivialité des abords de la station de métro ²⁸.

Certains participants ont toutefois proposé certaines bonifications au projet. Un participant suggère l'intégration d'une murale, de verdure ou d'agriculture urbaine pour favoriser davantage l'intégration du bâtiment. « Ma proposition c'est vraiment concernant la construction du bâtiment, c'est l'intégration d'une murale, de la verdure, de l'agriculture urbaine au bâtiment. Pourquoi? Parce que je pense que c'est important de bonifier justement les mesures qui sont déjà

²² Mauricio Garzon Beltran, Transcription de la séance d'audition, l. 1544-1547

²³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, mémoire 4, p. 1

²⁴ Sonja Engmann, Transcription de la séance d'audition, l. 770-775

²⁵ Mauricio Garzon Beltran, Transcription de la séance d'audition, l. 1307-1314

²⁶ Sonja Engmann, Transcription de la séance d'audition, l. 614-619; Mme Michèle Rozon, Transcription de la séance d'audition, l. 832-833

²⁷ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition, l. 120

²⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal, mémoire 4, p. 1

*prévues dans la proposition du projet et concernant l'intégration dans le milieu urbain de cette infrastructure. »*²⁹

Un organisme encourageait quant à lui la STM à certifier le nouveau bâtiment selon une norme énergétique telle que la norme Envision, « *l'un des plus hauts standards pour la construction d'équipements publics durables* ». ³⁰

2.2 Le chantier en général

La consultation publique portant sur la réfection du poste de district Lionel-Groulx a aussi vu des interventions portant spécifiquement sur le chantier. Certains participants ont ainsi fait valoir que ce secteur de l'arrondissement du Sud-Ouest est aux prises avec des travaux d'envergure depuis plusieurs années et que la collectivité semble en être épuisée. C'est d'ailleurs ce qu'un organisme exprimait en introduction dans son opinion écrite : « *Depuis plusieurs années, les résident-e-s de St-Henri doivent composer avec la multiplication des travaux, que ce soit autour de l'échangeur Turcot, la construction du Centre universitaire de santé McGill (CUSM), la réfection de la rue Notre-Dame ou la construction d'un autre immeuble de condominiums. Leur qualité de vie souffre des conséquences de ces travaux: la poussière, la pollution sonore, les rues bloquées, les trottoirs et pistes cyclables fermés ainsi que le ralentissement des autobus.* » ³¹

Selon cet organisme, un nouveau chantier ajouterait à la pollution sonore et à la poussière déjà présente en raison des autres travaux et de la concentration de déplacements par autobus. C'est pourquoi ils recommandent « *la mise en place des mesures pour minimiser la pollution et le bruit autour de la station Lionel-Groulx pendant la période de construction* ». ³² Un autre organisme « *demande que les déplacements piétons soient sécurisés, bien indiqués et maintenus en tout temps pendant la durée des travaux prévue entre 2019 et 2022.* » ³³

Une résidente du coin a pour sa part exprimé le souhait qu'un canal de communication entre la STM et l'administration de son immeuble soit mis en place pour que les gens soient prévenus des travaux. « *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.* » ³⁴

²⁹ Mauricio Garzon Beltran, SH Initiatives urbaines, Transcription de la séance d'audition, l. 1198-1204

³⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, mémoire 4, p. 1

³¹ Solidarité Saint-Henri, mémoire 3, p. 1

³² Solidarité Saint-Henri, mémoire 3, p. 2

³³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, mémoire 4, p. 1

³⁴ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'information, l. 664-671

2.2.1 Les impacts extérieurs au chantier

Selon des participants, le chantier aura inévitablement des impacts sur la qualité de deux milieux en particulier, soit les jardins communautaires et la maison Jean-Brillant. Ces deux endroits seront voisins au chantier pendant toute sa durée.

Jardins communautaires

Tel que présenté au premier chapitre, un jardin communautaire se trouve adjacent au chantier projeté. Une participante, impliquée dans ce jardin, est venue le décrire en séance d'audition des opinions : « *Alors, c'est 90 jardinets. C'est beaucoup de population, immigrants et Bangladeshies, et il y a aussi beaucoup de familles qui travaillent là ensemble pendant la journée. Alors, beaucoup des enfants qui courent et des choses comme ça. Pour moi, c'est vraiment une opportunité de rencontrer des gens que, autrement, je n'aurais jamais connus et des autres populations dans ma communauté.* »³⁵ Considérant que la période active des jardins communautaires est pendant l'été, cette participante considère la poussière comme un enjeu important. « *Il faudrait savoir que le jardin, ça ouvre pour l'année le 1er de mai et ça ferme fin d'octobre, début de novembre. C'est vraiment important pour nous de savoir quelle sorte de travail serait fait dans quelle période. Parce que par exemple, dans la mi-mai jusqu'à la mi-juin, il y a beaucoup de personnes qui vont mettre les semis qui sont vraiment fragiles. Et s'il y a du travail qui produit beaucoup de vibrations par exemple, beaucoup de poussière, ça va détruire les semis.* »³⁶ Elle précisait aussi que les racines d'arbres peuvent nuire au jardin, ce qu'il faudrait considérer lors du réaménagement paysager à proximité.³⁷

Finalement, elle a indiqué qu'au cours des dernières années, il y a eu des problèmes de vol de légumes dans les jardins, mais que le transit de personnes semblait réduire les risques. Selon elle, il serait préférable de ne pas avoir une palissade qui coupe la lumière sur le site et de plutôt opter pour des clôtures transparentes.³⁸

Puisqu'il y aura plus d'ombre sur le jardin communautaire en raison d'une hauteur de bâtiment plus élevée en comparaison au garage actuellement en place, un participant a quant à lui proposé l'aménagement de serres sur son toit. « *Il y a le jardin communautaire Rose-de-Lima qui est affecté par l'ajout d'un étage au bâtiment, ça va produire de l'ombre sur plusieurs des jardinets*

³⁵ Rhoda Sollazo, comité des jardiniers de Rose-de-Lima, Transcription de la séance d'audition, l. 1647-1653

³⁶ Rhoda Sollazo, comité des jardiniers de Rose-de-Lima, Transcription de la séance d'audition, l. 1655-1662

³⁷ Rhoda Sollazo, comité des jardiniers de Rose-de-Lima, Transcription de la séance d'audition, l. 1667-1668

³⁸ Rhoda Sollazo, comité des jardiniers de Rose-de-Lima, Transcription de la séance d'audition, l. 1668-1671, 1886-1887

du jardin. C'est une façon aussi de considérer une mesure qui viendrait compenser cette nuisance aussi pour les jardiniers.»³⁹

Maison Jean-Brillant

Lors de la consultation publique, une résidente de la maison Jean-Brillant est venue s'exprimer sur les impacts potentiels du chantier sur ce bâtiment. Elle décrit l'immeuble comme un OBNL qui regroupant 124 logements dans lesquels habitent des personnes de 60 ans et plus. La participante a toutefois précisé avoir 71 ans et être dans le groupe des plus jeunes. Plusieurs résidents souffriraient de pertes d'autonomie assez sérieuses, beaucoup utilisent des marchettes pour se déplacer et de certains ne sont simplement pas capables de sortir. L'immeuble ne possède pas de services pour les résidents.⁴⁰ Finalement, il comporte une cour arrière paysagée et une terrasse sur laquelle les résidents peuvent recevoir des visiteurs, utiliser un barbecue, des balançoires et des bancs.⁴¹ La participante ne considère toutefois pas le bruit du chantier de la membrane et du camionnage comme une nuisance en autant d'être prévenue.⁴² Elle a d'ailleurs proposé une visite des lieux après les travaux. *« Une petite visite, après, ça sera quasiment une récompense, je pense, pour les gens de la maison [Jean-Brillant]. Puis je suis certaine que vous allez bien leur expliquer puis ils vont bien comprendre qu'est-ce qui s'est passé puis la nécessité de faire ces travaux-là. »*⁴³

Ses préoccupations portaient beaucoup plus sur les déplacements des résidents vers l'extérieur pendant les travaux, notamment au parc, tel qu'exprimé précédemment à la section 2.1 et vers le marché Atwater. Elle avait aussi émis une préoccupation concernant la sortie d'urgence potentiellement bloquée sur l'avenue Greene pendant la fermeture du terminus⁴⁴.

2.3 Les précisions apportées en séance par la STM

À la fin de la séance d'audition des opinions, des précisions et des rectifications ont été apportées par un membre de l'équipe de la STM.

³⁹ Mauricio Garzon Beltran, SH Initiatives urbaines, Transcription de la séance d'audition, l. 1219-1225

⁴⁰ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition

⁴¹ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition, l. 415-424

⁴² Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition, l. 499-519

⁴³ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition, l. 515 et suiv.

⁴⁴ Michèle Rozon, Maison Jean-Brillant, Transcription de la séance d'audition, l. 367-372

Question portant sur le rayonnement électromagnétique autour du poste

« On a parlé de danger si jamais on s'approchait trop du bâtiment ou si on construisait quelque chose au-dessus. Ce qu'il faut comprendre, j'ai expliqué durant la présentation le 25 mai que le niveau de tension dans le poste de district, c'est le même que partout ailleurs sur l'île de Montréal. Dans un premier temps, c'est important de comprendre qu'on ne fait pas de transformation du courant dans ce poste-là. C'est un poste de district. Donc, on prend l'alimentation Hydro-Québec et on la redistribue dans le réseau du métro.

Le deuxième point, c'est qu'on a fait par le passé des mesures du rayonnement électromagnétique tout autour de nos équipements. Donc, très, très près de nos équipements à l'intérieur du bâtiment et on respecte les normes internationales qui sont reconnues à travers le monde pour le rayonnement électromagnétique d'un équipement électrique.

Donc, il faut comprendre que plus on s'éloigne d'un équipement électrique, moins ces radiations-là sont élevées. Et donc, déjà pour nos propres employés, on a déjà prouvé innocuité donc, c'était sans danger pour nos propres employés et donc, forcément, c'est sans danger pour les citoyens autour du poste ».⁴⁵

⁴⁵ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'audition, l. 1845-1860

3 L'analyse et les recommandations de la commission

Le projet proposé par la STM, pour lequel cette commission a été mandatée, porte sur le réaménagement du poste de district de la station de métro Lionel-Groulx. Les travaux consistent principalement à démolir le garage actuel sur l'avenue Lionel-Groulx pour y ériger un nouveau bâtiment qui pourra accueillir de nouveaux équipements électriques. La STM doit aussi remplacer la membrane d'étanchéité du métro qui a atteint la fin de sa vie utile. Subséquemment, l'espace qui recouvre la membrane sera réaménagé.

Les opinions des participants aux consultations sur le poste de district Lionel-Groulx ont traité de ces éléments, mais les rencontres ont aussi été, pour plusieurs, une occasion pour soulever des problèmes connexes, en particulier l'aménagement de l'espace vert autour du nouveau bâtiment et de l'édicule du métro. Étant donné que ces préoccupations correspondent aux travaux qui seront entrepris sur la membrane d'étanchéité et l'aménagement paysager, la commission a intégré ces opinions dans son analyse. De plus, la STM, lors de la soirée d'information, s'est prononcée très ouverte à recevoir des suggestions autant en ce qui a trait au concept d'aménagement paysager qu'architectural.⁴⁶

L'analyse et les recommandations de la commission se formulent autour des enjeux suivants :

- Le projet dans son ensemble
- L'intégration harmonieuse du projet
- Les travaux et la période de chantier
- Le dialogue avec les citoyens et son encadrement

3.1 Le projet dans son ensemble

La grande majorité des mémoires et opinions reçus lors des audiences sont favorables à la réalisation du projet dans son ensemble; les intervenants reconnaissent l'importance et la nécessité de remplacer le poste de district pour assurer la fiabilité et pérennité des équipements du métro.

Tel que décrit dans le Chapitre 2, quelques personnes ont exprimé une insatisfaction quant au manque d'informations ou de détails du projet final, y inclus la relocalisation des arrêts d'autobus durant les travaux et l'impact sur la circulation et le trajet de la piste cyclable. Les nombreux

⁴⁶ Patrick Sergerie, Transcription séance d'information, l. 161-163

chantiers que subissent les résidents du quartier depuis quelques années ont aussi été une source de mécontentement.

3.2 L'intégration harmonieuse du projet

La commission retient deux grandes questions quant à l'intégration harmonieuse du projet : le concept architectural du nouveau poste de district, en particulier son verdissement et l'aménagement paysager.

3.2.1 Le concept architectural du nouveau poste de district

Les réactions au nouveau poste de district proposé se situent à deux niveaux, les aspects écologiques du bâtiment et l'impact de son hauteur sur le jardin communautaire.

Les commentaires recueillis sur les aspects architecturaux du nouveau bâtiment étaient plutôt positifs, en particulier quant à son intégration dans le paysage⁴⁷. C'était surtout l'incorporation d'éléments de développement durable et en particulier des mesures pour atténuer les îlots de chaleur, qui est ressortie comme la préoccupation majeure quant au nouveau bâtiment.

3.2.2 La lutte aux îlots de chaleur

Plusieurs participants ont parlé de l'importance de l'espace vert autour du métro Lionel-Groulx comme moyen de lutter contre les îlots de chaleur et comment le nouveau bâtiment pourrait y contribuer. Loin d'être isolée, cette préoccupation et le désir d'intégrer des solutions là où possible, rejoint les objectifs de la STM ainsi que ceux de l'arrondissement.

Le *Plan de Développement durable 2020* de la STM identifie les îlots de chaleur comme enjeu. Tout en reconnaissant que par sa mission même la STM combat les îlots de chaleur étant donné que le transport collectif « *nécessite six fois moins d'espace urbain, pouvant laisser place à davantage d'espaces verts et luttant ainsi contre les îlots de chaleur* »⁴⁸, la STM prévoit aussi d'autres mesures « *telles que le verdissement et les surfaces blanches* »⁴⁹ ainsi que des « *constructions avec des mesures durables* »⁵⁰ y inclus la certification telle que LEED, BOMA, et BESt.⁵¹

⁴⁷ Sonja Engmann, Transcription de la séance d'audition, l.624

⁴⁸ STM Plan de Développement durable 2020 p. 24

⁴⁹ STM Plan de Développement durable 2020 p. 16

⁵⁰ STM Plan de Développement durable 2020, Axe 2 : Gestion durable, Chantier 5, p. 21

⁵¹ STM Plan de Développement durable 2020, p. 39

De son côté, l'arrondissement Sud-Ouest, dans son *Plan local de développement durable 2013-2015*, vise aussi à lutter contre les îlots de chaleur. Il s'engage notamment à « créer des espaces verts, des toitures vertes, des ruelles, des murs et des stationnements verts dans les projets publics et privés » ainsi qu'identifier « le cadre d'intervention favorisant le verdissement et la lutte aux îlots de chaleur sur les domaines public et privé »⁵².

Les participants ont apporté des suggestions, dont une qui vise l'installation d'un jardin ou d'une serre sur le toit. D'autres intervenants souhaiteraient un toit vert, des plantes grimpantes et une accréditation Envision.

Figure 9 : Un projet de poste électrique à Lyon, France⁵³



Les travaux de la STM visent aussi les deux puits de lumière situés entre l'accès à la station de métro sur Atwater et le nouveau poste de district à l'ouest. Les plantes grimpantes seraient aussi une solution à des enjeux soulevés lors des consultations, soit le graffiti et le fait que malgré les travaux et les efforts de nettoyage, ils seront de nouveau la cible des graffiteurs et que tout sera à recommencer dans quelques mois. Une solution serait que leurs façades soient couvertes de verdure ou de lierre, et ainsi plus difficiles à couvrir de graffitis.

La question des graffitis et leur impact sur le sentiment de sécurité est discuté dans la section 3.2.2.2, mais l'ajout de plantes grimpantes, par exemple, permettrait à la fois de lutter contre les îlots de chaleur et de combattre les graffitis.

⁵² Arrondissement Sud-Ouest, Plan local de développement durable 2013-2015, p.8

⁵³ <https://www.urbanews.fr/2010/04/04/2746-un-poste-electrique-eco-responsable-pour-lyon-confluence/>

Figure 10 : Les façades végétalisées du Campus de Jussieu, France⁵⁴



La commission est d'avis que l'intégration d'éléments de développement durable devrait faire partie de tout nouveau projet de la STM, conformément à son Plan de Développement durable. De plus, comme le témoigne son propre plan de développement durable, la STM vise cet objectif, et dans le cas du projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx, le projet est situé dans un arrondissement qui partage ces mêmes objectifs.

La commission est d'avis qu'il y aurait lieu de revoir les plans pour le poste de district ainsi que le travail prévu sur les puits de lumière pour évaluer l'intégration de mesures de développement durable, et une architecture verte, ce qui serait plus en concordance avec ses objectifs tels que définis dans le *Plan de développement durable 2020*.

⁵⁴ <http://blog.pages-energie.com/vegetalisation-murs.html>

Recommandation 1

La commission recommande que la STM adopte une architecture verte et des mesures pour combattre des îlots de chaleur dans ce projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx conformément à son Plan de développement durable. Notamment:

- ***Un toit vert ou minimalement un toit blanc sur le nouveau bâtiment.***
- ***Des façades végétalisées.***
- ***Une performance écologique supérieure qui permettra une certification telle que LEED ou Envision.***

3.2.3 Le jardin communautaire

Sans remettre en question la fonctionnalité ni la hauteur comme telle du nouveau poste de district, l'impact qu'aura le nouveau volume de cet édifice quant à l'ombre portée sur le jardin communautaire durant quelques heures en fin de journée a été soulevé. Des mesures compensatoires pour les usagers de ce jardin ont été suggérées, y compris l'ajout d'une serre ou d'un toit vert sur le nouveau poste de district, permettant l'agriculture urbaine, une murale sur la façade est de l'immeuble des résidences de l'université McGill, ou encore du mobilier urbain et l'ajout d'une couche de gravier sur les allées.

La commission est consciente de l'importance des jardins communautaires pour le quartier. Ils jouent un rôle intégrateur pour les ménages immigrants qui l'utilisent. C'est aussi un lieu où les familles, y inclus les enfants, travaillent ensemble et où les gens du quartier se rencontrent et partagent des activités comme des épluchettes de blé d'inde.⁵⁵

La commission note que la STM a déjà entrepris une initiative positive, soit des discussions avec les responsables du jardin sur des aménagements possibles⁵⁶ et l'encouragement à continuer.

3.3 Les aménagements paysagers

Comme mentionné précédemment, la majorité des mémoires et opinions reçus sont favorables aux propositions de la STM de mieux aménager l'espace vert, zoné parc, immédiatement au nord de la station et à l'est du terminus Greene. Parfois appelé « *espace vert* », parfois « *parc* »,

⁵⁵ Rhoda Sollazzo, Transcription de la séance d'audition, l. 1761

⁵⁶ Patrick Sergerie, Transcription séance d'information, l.626-632

l'espace n'a pas une forte identité, ayant plutôt des rôles multiples. Très récemment, soit le 13 juin 2017, cet espace a été nommé le parc Rollande-Danis-Pelletier parallèlement à l'inauguration de l'œuvre éphémère *Freiner la chute* sur le site.⁵⁷

Avant tout, et pour la grande majorité des utilisateurs, c'est un passage pour la station de correspondance qui est d'une « *importance majeure dans le réseau de transport en commun métropolitain* »⁵⁸. C'est cette perception qui est ressortie lors des consultations entreprises par l'Arrondissement : l'espace « *vert adjacent au métro Lionel-Groulx est perçu comme un lieu de passage, sous-aménagé, voire gaspillé.* »⁵⁹ Toutefois, selon les participants ce parc joue un important rôle dans la lutte contre les îlots de chaleur, et c'est un endroit de plaisance et de détente pour des résidents du quartier ainsi que point de rassemblement pour les groupes communautaires du quartier.

Il est important de noter que le parc fait l'objet d'un processus de consultation de la part de l'Arrondissement. La STM propose d'intégrer les orientations de l'Arrondissement pour l'aménagement paysager; durant « la période des plans et devis, il va y avoir beaucoup de consultations justement pour assurer cet arrimage-là. »⁶⁰ Déjà, la STM a tenu compte des grandes orientations qui sont ressorties suite à la consultation publique pour le pôle Lionel-Groulx, pour la proposition d'aménagement présentée⁶¹. La commission est d'avis qu'étant donné la continuité entre l'espace qui entoure l'édicule du métro et les puits de lumière, qui sont l'objet de la présente consultation, et le reste de l'îlot, une coordination soutenue entre la STM, l'Arrondissement et les groupes locaux serait souhaitable pour répondre le plus complètement aux besoins exprimés par les citoyens.

Les préoccupations quant à l'aménagement paysager soulevées lors de la consultation touchent cinq aspects, soit les arbres et la canopée, la sécurité, la piste cyclable, les piétons et le mobilier urbain.

⁵⁷ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7757,85167633&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=17514&ret=/pls/portal/url/page/arrond_sou_fr/rep_annonces/rep_actualites/detail_actualite

⁵⁸ Arrondissement Sud-Ouest, Consultation publique 3500, Saint-Jacques (Archivex) le 14 novembre, 2014 p. 4

⁵⁹ Institut du Nouveau Monde, Rapport de consultation, février 2017 p. 12

⁶⁰ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'information, l. 436-437

⁶¹ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'information, l.246-250. Les quatre grandes orientations sont : des aménagements sécuritaires; des espaces publics conviviaux, vivants et animés à l'année; et un pôle à identité distinctive, et un pôle qui répond aux besoins de sa population. Institut du Nouveau Monde, Rapport de consultation, février 2017

3.3.1 Les arbres et la canopée

La question de la canopée a été soulevée par les participants qui ont salué les efforts de la STM de ne pas la réduire⁶² et même demander qu'elle soit bonifiée⁶³. La STM prévoit transplanter les arbres qui seront touchés par le remplacement de la membrane⁶⁴ et, s'il y a besoin de couper des arbres qui ne sont pas en santé ou qui sont endommagés durant les travaux⁶⁵, de les remplacer. Toutefois, il y a eu des inquiétudes que des arbres soient coupés comme ça s'est fait lors de la construction du terminus sur Greene⁶⁶.

La commission, tout en tenant compte du fait que les plans d'aménagement soient préliminaires, se questionne sur le traitement réservé aux cerisiers à transplanter et déplacer lors des travaux sur la membrane. Or, ils sont actuellement plantés sur deux monticules linéaires, le long des sentiers, au nord et au sud des puits de lumière entre la station et le terminus de bus. Une fois les travaux sur la membrane terminés, la STM prévoit, selon ces plans préliminaires, leur transplantation sur deux nouveaux monticules. Or, ces monticules viendraient obstruer les ouvertures des puits de lumière qui sont à ras de sol. La commission se questionne à savoir si le rabaissement de ces monticules a été considéré lorsque la STM a affirmé conserver la même proportion de canopée.

Figure 11 : Les monticules entre les puits de lumière du métro



⁶² Sonja Engmann, Transcription de la séance d'audition, l. 625

⁶³ Sonja Engmann, Transcription de la séance d'audition, l. 631

⁶⁴ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'information, l. 421-427

⁶⁵ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'information, l. 430-434

⁶⁶ Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 94

Recommandation 2

La commission recommande à la STM de s'assurer que la canopée ne soit pas réduite suite aux travaux et de prêter une attention particulière aux arbres visés par les travaux sur la membrane.

3.3.2 La sécurité

Le sentiment d'insécurité autour de la station de métro le soir et la nuit est partagé par plusieurs intervenants. C'est notamment le cas des résidents de la Maison Jean-Brillant, qui selon une résidente, ne vont pas au parc le soir⁶⁷ et un autre intervenant, à mobilité réduite, qui se sent mal à l'aise le soir⁶⁸. Plusieurs personnes ont fait mention d'une agression physique dans le parc qui avait eu lieu au printemps 2017 et, la rumeur aidant, renforce le sentiment d'insécurité. D'autres incidents ont aussi été notés.⁶⁹

Souvent les incivilités et la détérioration de l'espace public augmentent le sentiment d'insécurité et les opinions exprimées par les intervenants renforcent ce lien. Plusieurs ont parlé de signes d'incivilité ou même de négligence⁷⁰. L'état des lieux, en particulier les déchets par terre et des poubelles qui débordent, aggrave le problème.

La commission constate que le sentiment d'insécurité est partagé par différents groupes et date depuis quelques années. Par exemple, la consultation menée en 2012 par Solidarité St-Henri a soulevé des problèmes du métro, considéré « très sale »⁷¹ et un sentiment d'insécurité : « *Les abords du métro sont isolés et sombres pendant la nuit. Avec plus d'autobus de nuit et plus d'utilisateurs, il faut penser aux solutions pour augmenter le sentiment de sécurité durant la nuit autour du métro.* »⁷² La consultation menée par l'arrondissement en 2017 arrive à une conclusion semblable, « *Le manque d'entretien et de propreté, ainsi que l'état de dégradation du mobilier ont été soulignés par la majorité des participants aux activités de consultation.* »⁷³

La commission note que le sentiment de sécurité est plutôt partagé parmi la population. Les solutions proposées par les intervenants lors de la séance d'opinions sont notamment

⁶⁷ Michèle Rozon, Transcription de la séance d'audition, l. 442-445

⁶⁸ M. Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 854-856

⁶⁹ M. Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 1148-1150

⁷⁰ Michèle Rozon, mémoire 1, p. 2

⁷¹ Solidarité St-Henri, Consultation sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx, 26 avril 2012 p. 9

⁷² Solidarité St-Henri, Consultation sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx, 26 avril 2012 p. 10

⁷³ Institut du Nouveau Monde, Rapport de consultation, février 2017 p. 13

d'améliorer l'éclairage⁷⁴ et d'ajouter des caméras de surveillance⁷⁵. Un intervenant a soulevé la question du lien entre l'appropriation de l'espace et la sécurité, « ...c'est sûr que s'il n'y a pas d'appropriation des espaces par les résidents, par les citoyens, c'est sûr que ça devient un endroit peu utilisé, un endroit où il ne va pas beaucoup de monde, c'est sûr que ça va créer des enjeux de sécurité. »⁷⁶ Des suggestions pour l'appropriation de l'espace ont été apportées par les intervenants. Par exemple, les résidents de la Maison Jean-Brillant proposent « une sculpture à la mémoire des citoyens et citoyennes qui ont habité et travaillé dans le secteur »⁷⁷. D'autre part, SH Initiatives urbaines propose une murale sur une des façades du nouveau bâtiment, « une murale qui pourrait être organisée aussi comme une activité, qui pourrait être vue comme une activité communautaire et culturelle aussi. »⁷⁸ Les palissades autour du chantier seraient aussi une occasion pour incorporer des œuvres d'art éphémères entreprises par des organismes communautaires et écoles permettant encore une fois l'appropriation de l'espace par les citoyens. Outre la question d'appropriation par les résidents des lieux, les murales sont une méthode reconnue pour combattre les graffitis.⁷⁹

Les conseils pour la création de lieux sécuritaires incluent souvent l'intégration de la communauté dans les démarches. Par exemple, l'un des six principes du *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* de la Ville de Montréal est d'agir ensemble, soit « La participation de la communauté » avec des moyens tels que « les marches exploratoires; la mobilisation de la population et des groupes locaux; l'appropriation des lieux publics par la population ».⁸⁰ Le fait que l'aménagement proposé est encore à un stade préliminaire permettra cette intégration de la population locale dans les démarches à venir.

⁷⁴ Michèle Rozon, mémoire 1, p. 2

⁷⁵ Michèle Rozon, mémoire 1, p. 2; M. Derek Robertson, Transcription de la séance d'audition, l. 869

⁷⁶ Mauricio Garzon Beltran, Transcription de la séance d'audition, l. 1599-1601

⁷⁷ Michèle Rozon, mémoire 1, p. 3

⁷⁸ Mauricio Garzon Beltran, Transcription de la séance d'audition, l. 1213-1217

⁷⁹ <http://www.cdccentresud.org/nouvelles/lancement-du-programme-dart-mural-de-la-ville-de-montreal/>

⁸⁰ Ville de Montréal, *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* p. 29 http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environnement_urbain_securitaire.pdf.

Recommandation 3

La commission recommande que, dans un premier temps, la STM identifie les lieux perçus comme dangereux en étroite collaboration avec les groupes locaux et les riverains. Ensuite, avec l'aide d'experts, que la STM mette en place des mesures pour améliorer la sécurité autour du métro, des puits de lumière, l'abribus et les sentiers telles que l'éclairage et des caméras de surveillance.

3.3.3 La piste cyclable

Tel que décrit dans le chapitre 1, les travaux nécessitent le détournement de la piste cyclable. La STM tient à la maintenir durant les travaux et ceci fait l'objet de discussions avec l'Arrondissement⁸¹. Selon des intervenants, les travaux de la STM sont une opportunité pour améliorer et bonifier le réseau cyclable, surtout l'utilisation du vélo pour le déplacement et dont l'infrastructure n'est pas semblable à celle pour le cyclisme de plaisance⁸². De plus, la bonification de la piste cyclable concorde avec les orientations municipales, telles que décrites dans le document de consultation de la Stratégie Centre-Ville, qui favorisent l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien.⁸³

Tel que décrit dans le Chapitre 2, les intervenants ont identifié plusieurs problèmes tels que le manque de signalisation, les conflits avec les piétons, ainsi que le manque de fluidité avec des arrêts fréquents et des obstacles, tel qu'un poteau dans le chemin. Les intervenants ont souligné que ces problèmes rendent la piste difficilement utilisable pour les déplacements quotidiens. Certains participants ont évoqué la possibilité d'avoir une piste cyclable sur Delisle ou Saint-Jacques et la commission considère qu'un aménagement durable sur l'une ou l'autre de ces rues serait plus viable.

La commission est d'avis que la cohabitation de la piste cyclable et la voie piétonnière au même endroit peut mener à des conflits, sinon des accidents et n'est donc pas souhaitable. Étant donné l'augmentation d'utilisation du vélo⁸⁴ et le potentiel de développement tel qu'identifié par la

⁸¹ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'audition, l. 393-394

⁸² Sonja Engmann, Transcription séance du 15 juin p. 26 l.772; M. Mauricio Garzon Beltran, Transcription séance du 15 juin p. 51 l.553-1558

⁸³ Ville de Montréal, Stratégie centre-ville Soutenir l'Élan, Document de consultation 2016 <https://mairedemontreal.ca/montreal-devoile-le-document-de-consultation-de-la-strategie-centre-ville>

⁸⁴ Par exemple, entre 2003 et 2013 le nombre de déplacements en vélo ont doublé. (Communauté métropolitaine de Montréal Horizon 2031 Projet de plan directeur du réseau vélo métropolitain, 2017 p. 23)

Communauté métropolitaine de Montréal, notamment pour les déplacements domicile-travail⁸⁵, la commission est d'avis que l'aménagement de la piste cyclable devrait se faire dans une perspective à long terme et d'intégration dans le réseau actuel et à venir. La commission s'interroge sur la pertinence de réaménager la piste cyclable dans le parc, qui est déjà très achalandé, en tant que lieu de passage et de détente plutôt que sur une rue avoisinante.

Recommandation 4

La commission recommande que la STM révise l'aménagement de la piste cyclable et que la piste soit:

- ***Liée au réseau existant ou prévu***
- ***Entrepris en collaboration avec les groupes d'utilisateurs, ainsi que les instances municipales.***

Recommandation 5

La commission recommande que la STM procède dès le début du chantier à une relocalisation permanente de la piste cyclable.

3.3.4 Le mobilier urbain

Selon la STM, l'aménagement proposé sera « *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 [...] ces nouveaux aménagements-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.* »⁸⁶

Plusieurs intervenants ont exprimé le désir, sinon le besoin, de mobilier urbain⁸⁷, et, en particulier, des bancs⁸⁸. C'est aussi un moyen pour que les gens s'approprient de l'espace.⁸⁹ Ce besoin avait aussi été soulevé lors des consultations de l'Arrondissement en 2017⁹⁰.

⁸⁵<http://cmm.qc.ca/champs-intervention/transport/plans-en-transport/plan-directeur-du-reseau-velo-metropolitain/>

⁸⁶ Patrick Sergerie, Transcriptions de la séance d'audition, l. 252-258

⁸⁷ Mauricio Garzon Beltran, Transcriptions de la séance d'audition, l. 1379

⁸⁸ Derek Robertson, Transcriptions de la séance d'audition, l. 1122-1123

⁸⁹ Mauricio Garzon Beltran, Transcriptions de la séance d'audition, l. 1609

⁹⁰ Institut du Nouveau Monde, Rapport de consultation, février 2017 p. 11

Pour la commission, étant donné l'importance du parc et son utilisation telle que présentée en section 3.2.2, ce mobilier urbain est essentiel pour créer des « espaces de socialisation » que la STM cherche à implanter, et ainsi répondre aux besoins exprimés par les intervenants. Cela aidera aussi à produire une situation de « yeux sur la rue » qui augmentera la sécurité. De leur côté, les poubelles réduiront les signes d'abandon et d'incivilité, augmentant ainsi la sécurité des usagers.

Recommandation 6

La commission recommande l'intégration de mobilier urbain, en particulier des bancs et plus de poubelles.

3.4 Les travaux et la période de chantier

Tel que mentionné plus haut, selon les avis de la majorité des citoyens émis lors des audiences, la réalisation du projet dans son ensemble est bien acceptée. Cependant, plusieurs ont manifesté des inquiétudes face aux travaux de chantier et aux nuisances qu'il pourrait générer. Trois aspects de leurs préoccupations, soit la circulation, la délimitation du chantier et les nuisances sont discutés dans cette section. Une quatrième inquiétude, la démarche d'information et de consultation est élaborée à la Section 3.4.

3.4.1 La délimitation du chantier

La question de sécurité autour du métro a été soulevée à plusieurs reprises le long des consultations et étant donné que le chantier va durer environ deux ans et demi, dont cinq mois (été à automne 2019) durant lequel le chantier comprendra le côté est et ouest de la rue Greene⁹¹. Dans son mémoire, Le Conseil régional de l'environnement de Montréal demande que « *les déplacements piétons soient sécurisés, bien indiqués et maintenus en tout temps pendant la durée des travaux* »⁹² tandis qu'une résidente de la Maison Jean-Brillant a exprimé des soucis concernant la sortie d'urgence, qui serait potentiellement bloquée par les palissades⁹³ (voir Figure 3).

⁹¹STM Présentation du projet Lionel-Groulx, le 25 mai 2017

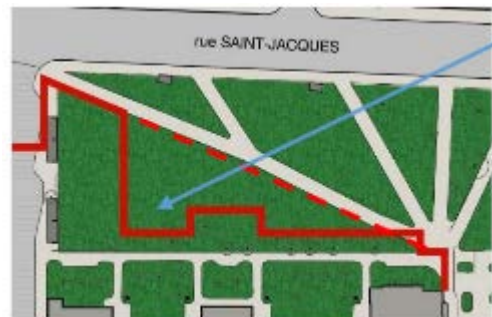
⁹² Conseil régional de l'environnement de Montréal, Avis déposé dans le cadre de la consultation pour le poste de district Lionel-Groulx, juin 2017

⁹³ Michèle Rozon, mémoire 1; Transcription de la séance d'audition, l. 367-372

Quoique la délimitation du chantier soit préliminaire⁹⁴, la commission a identifié quelques endroits où les palissades pourraient poser des problèmes de sécurité. Premièrement, la palissade au sud de Greene avec la sortie de secours de la Maison Jean-Brillant et le transformateur d'Hydro-Québec qui seraient à l'intérieur du chantier, puis, deuxièmement, celle au sud de l'avenue Lionel-Groulx qui pourrait obstruer une porte de sortie au nord-est de l'édifice de la résidence de l'Université McGill. Dans ces deux cas, il faudrait vérifier avec le Service de Protection des Incendies de Montréal si la localisation de ces palissades permet un accès sécuritaire aux véhicules d'urgence, particulièrement dans le cas de la fermeture de l'avenue Lionel-Groulx.

La Commission pense qu'il y aurait lieu de bien examiner cette question avant les appels d'offres, notamment aux endroits suivants :

- Possibilité de cachette pour des gens malveillants. La palissade (pointillé) devrait longer le sentier depuis l'intersection Greene-St-Jacques et ne pas l'obstruer près de l'entrée de la station. L'espace récupéré à l'intérieur du chantier pourrait servir aux travaux ou l'entreposage d'équipement.
- Obstruction par la palissade de deux sentiers venant de la rue Delisle, obligeant les usagers du métro et résidents de la Résidence Jean-Brillant de se rendre sur Atwater, déjà très occupée par les arrêts d'autobus, pour se rendre à la station de métro. La palissade devrait être déplacée afin de permettre la circulation des piétons sur un de ces sentiers (pointillé).

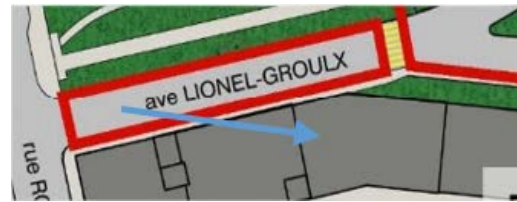


⁹⁴ Réponses aux questions de la commission le 10 juillet 2017

- Obstruction de l'issue de secours de la Maison Jean-Brillant et d'un transformateur d'Hydro-Québec sur Greene. La palissade devrait être repoussée plus au nord (pointillé).



- La palissade de chantier sur l'avenue Lionel-Groulx, qui sera en place pour toute la durée de la construction (3 ans), aura un impact sur l'accessibilité de la résidence de l'Université McGill, mais aussi pour les véhicules d'urgence qui ne pourront se rendre du côté nord de la résidence, où se situe son entrée principale, sans entrer dans l'enclos du chantier.



Recommandation 7

La commission recommande à la STM de se pencher plus en détail sur l'emplacement des palissades de chantier, notamment pour des questions de sécurité des usagers et de vandalisme, ainsi que celles de sécurité aux incendies dans le cas des issues de la Résidence Jean-Brillant et de la résidence de l'Université McGill.

3.4.2 Les enjeux de circulation

Il est à noter que des problèmes de circulation qui vont au-delà des limites du chantier, telles que la densité d'autobus, d'autos, et de camions ainsi que la pollution et le bruit qui en découlent ont été soulevées lors des audiences⁹⁵. Ces mêmes problèmes ont aussi été soulevés lors de consultations similaires, notamment lors de la consultation sur le pôle Atwater en 2017⁹⁶, la consultation sur le bâtiment Archivex en 2014⁹⁷, et la consultation entreprise par Solidarité St-Henri en 2012⁹⁸.

Selon Solidarité St-Henri, les rues autour du métro sont déjà « saturées », une situation qui va s'empirer avec la fermeture de la rue Greene durant les travaux sur le poste de district, ce qui a mené l'organisme à recommander la relocalisation des débarcadères d'autobus ailleurs, tel qu'au stationnement du marché Super C ou à d'autres stations de métro. À l'instar de ce groupe, la commission est d'avis que les problèmes de circulation augmentent les « risques d'accident pour les piétons et les cyclistes » ce qui « ne favorise pas le transport actif »⁹⁹. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal a aussi souligné l'importance de sécuriser les déplacements piétons et la piste cyclable durant les travaux¹⁰⁰.

De son côté, la STM propose que tous les circuits d'autobus soient maintenus sans toutefois augmenter la circulation sur les rues résidentielles telles que Greene et Delisle¹⁰¹. Actuellement environ 750 autobus par jour circulent dans le secteur Lionel-Groulx, dont 5 lignes utilisent la rue Greene avec presque 8 000 montants et descendants par jour.¹⁰² Les intervenants ont exprimé des inquiétudes quant au déplacement des arrêts et aux impacts sur la circulation, surtout étant

⁹⁵ Solidarité St-Henri, Mémoire au sujet de la réfection du poste de district Lionel Groulx, 11 juin 2017;

⁹⁶ Institut du Nouveau Monde, Rapport de consultation, février 2017

⁹⁷ Arrondissement Sud-Ouest, Consultation publique 3500, Saint-Jacques (Archivex) le 14 novembre, 2014 p. 4

⁹⁸ Solidarité St-Henri, Consultation sur le réaménagement de la station Lionel-Groulx, 26 avril 2012

⁹⁹ Solidarité St-Henri, Mémoire au sujet de la réfection du poste de district Lionel Groulx, 11 juin 2017

¹⁰⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, Avis déposé dans le cadre de la consultation pour le poste de district Lionel-Groulx, juin 2017

¹⁰¹ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'information, l. 379-381

¹⁰² Réponses aux questions de la commission le 10 juillet 2017

donné que les emplacements temporaires n'ont pas encore été identifiés par la STM¹⁰³. En particulier Solidarité St-Henri qui a signalé des problèmes potentiels sur la rue Delisle entre les résidents de la Maison Jean-Brillant, les piétons, les cyclistes et les véhicules, y inclus autobus, véhicules de construction et d'urgence¹⁰⁴.

La STM prévoit que durant la période des travaux, il y aura jusqu'à quatre véhicules lourds par heure qui vont s'ajouter à la circulation¹⁰⁵. Durant les premiers cinq mois, l'accès au chantier se fera par les rues Greene et St. Jacques ainsi que Rose-de-Lima, mais cette dernière sera, par la suite, l'unique voie d'accès pour la durée des travaux.

En raison des habitations familiales et le grand nombre d'enfants sur la rue Rose-de-Lima ainsi que sur la rue Delisle, la commission est d'avis que la STM doit s'assurer que ces déplacements se fassent en toute sécurité. La commission note aussi que quoique la piste cyclable autour du chantier soit déplacée, le lien entre Place St-Henri et la rue Rose-de-Lima serait toujours maintenu, ce qui pourrait mener à des conflits avec les véhicules lourds sur Rose-de-Lima.

La commission est d'avis que la situation sera problématique et que des mesures sont nécessaires pour bien saisir les préoccupations de la population locale quant au déplacement des arrêts d'autobus et à la circulation de véhicules lourds, et solliciter les suggestions quant aux alternatives pour s'assurer que la situation existante ne soit pas empirée par les travaux.

Recommandation 8

La commission recommande que la STM travaille en étroite collaboration avec les organismes de quartier et les riverains pour trouver des solutions aux problèmes potentiels de circulation, autant en ce qui concerne le déplacement des arrêts et débarcadères d'autobus que le trajet des véhicules lourds dans le quartier avoisinant.

3.4.3 Les nuisances

Selon Solidarité Saint-Henri, le quartier autour du métro Lionel-Groulx subit déjà une augmentation de pollution sonore et de poussière suite à l'augmentation de lignes d'autobus en 2012¹⁰⁶. Les travaux prévus vont aggraver la situation. Cette préoccupation est partagée par d'autres citoyens qui se sont présentés aux audiences. En particulier, il y a des inquiétudes quant

¹⁰³ Derek Robertson, Transcription de la séance d'information, l. 559; Amanda Daluiso, Transcription de la séance d'information, l. 793-796

¹⁰⁴ Solidarité Saint-Henri, mémoire 3

¹⁰⁵ STM Présentation du projet Lionel-Groulx, le 25 mai 2017

¹⁰⁶ Solidarité Saint-Henri, mémoire 3, p. 3

aux résidents de la Maison Jean-Brillant, Avant tout, ce qui est suggéré est une communication directe avec les résidents et l'administration de l'immeuble. La question de communication est abordée plus en profondeur dans la section 3.5.

L'importance d'un dialogue-citoyen a aussi été soulignée dans le cas des jardins communautaires. Comme la Maison Jean-Brillant, les jardins seront au bord des palissades. Pour les utilisateurs des jardins, la poussière pourrait compromettre leur travail.¹⁰⁷

La commission prend note de l'intention de la STM de mettre en place des mesures accrues pour atténuer les nuisances, notamment la poussière et le bruit¹⁰⁸. La commission est d'avis qu'étant donné la proximité de résidents et d'utilisateurs des jardins communautaires au chantier, la communication avec les riverains sera primordiale pour le déroulement des travaux.

Recommandation 9

La commission recommande des moyens pour s'assurer d'un suivi auprès des riverains pour s'assurer que les mesures mises en place ainsi que les communications soient effectives.

3.5 Le dialogue avec les citoyens et son encadrement

La communication est ressortie comme enjeu important dans les travaux sur le poste de district Lionel-Groulx. Les questions liées à la communication sont de deux ordres: la transmission de l'information et le maintien un dialogue avec les résidents d'ici la fin des travaux, et quelles leçons pourrait-on tirer de l'expérience de cette consultation afin d'en bonifier le processus.

3.5.1 Le dialogue avec les citoyens

Pour la suite des choses et comme l'ont affirmé plusieurs participants, la commission croit que la STM doit porter une attention particulière au maintien du dialogue avec les riverains et les résidents. Elle sera alors en mesure de répondre aux inconnues qui demeurent suite à la présente consultation. Les résidents souhaitent en être informés. Il existe dans le quartier des comités de bon voisinage, des tables de concertation et des lieux d'échanges qui permettraient à la STM de maintenir ouverts les canaux de communication. Procéder ainsi allégerait grandement le processus. Comme l'a souligné un participant, « *Écoutez, en autant que les gens sont bien*

¹⁰⁷ Rhoda Sollazo, comité des jardiniers de Rose-de-Lima, Transcription de la séance d'audition, l. 1668-1671, 1886-1887

¹⁰⁸ Patrick Sergerie, Transcription de la séance d'information, l. 400-420

*renseignés sur ce qui va se passer et ce que ça implique, ils vont l’endurer, le bruit. Ça ne durera pas deux ans ! »*¹⁰⁹

Recommandation 10

La Commission recommande que la STM maintienne les canaux de communications ouverts avec les parties prenantes pendant toute la durée des travaux. Elle pourra le faire à travers les groupes ou institutions existants sur le territoire. Une attention particulière devrait être apportée aux riverains.

Le plan de communication qui accompagne la consultation propose une série de moyens pour rejoindre les intéressés, notamment un bulletin électronique, une page web dédiée au projet et un numéro de téléphone recevant les commentaires.¹¹⁰ Essentiellement composé de moyens réactifs, ce plan gagnerait en efficacité s’il intégrait des éléments proactifs, où l’initiative du dialogue revient à la STM et non au citoyen.

Par exemple, la STM pourrait tirer un plus grand avantage des plateformes comme Facebook, dont la pénétration dépasse de loin à Montréal tous les autres réseaux en usage. Ces plateformes mettent à disposition des moyens de diffusion de l’information qui offrent la meilleure pénétration sur le marché compte tenu de la segmentation possible. Elles demeurent également parmi les moins coûteuses à l’utilisation.

Malheureusement, parmi l’ensemble des citoyens touchés par le projet, tous ne sont pas joignables aussi facilement. Pour toutes sortes de raisons - exposées plus bas - certains groupes méritent qu’on développe une stratégie particulière d’intervention. La commission en a identifié trois.

La Maison Jean-Brillant

Les personnes âgées de la Maison Jean-Brillant vivent pratiquement “dans” le parc entourant la station Lionel-Groulx puisque leur immeuble jouxte la station. Plusieurs passent du temps à la fenêtre, sur leur balcon ou même dans le parc. En plus d’être les premiers touchés par les travaux, ces personnes sont une source d’information privilégiée pour la STM. De plus, plusieurs personnes âgées sont, de par leur condition, plus sensibles aux nuisances et craintives devant le changement. Il suffit généralement d’une information continue et bien ciblée pour les rassurer et, mieux encore, en faire des partenaires précieux.

¹⁰⁹ Michèle Rozon, Transcription de la séance d’audition, l. 500 et suiv.

¹¹⁰ Réponses de la STM aux questions de la Commission - 2e série de questions/réponses.

La Résidence Solin Hall de l'université McGill

Malheureusement, aucun étudiant-e de la Résidence McGill ne s'est présenté aux audiences. Pourtant, ils seront parmi les plus gênés par les travaux prévus au poste de district, et ce, pour une période de deux ans et demi. Des enjeux de sécurité discutés plus tôt se posent également pour celles et ceux qui passent du métro à la résidence. Une rencontre d'information-consultation à la résidence devrait être envisagée, notamment afin de discuter des mesures de sécurité pendant et après le chantier.

Les résidents d'origines diverses

Comme la plupart des quartiers de Montréal, l'arrondissement du Sud-Ouest compte un grand nombre de citoyens d'origines diverses. Ces résidents rencontrent souvent des problèmes de participation à la vie publique, notamment pour des raisons linguistiques ou culturelles. Il y aurait lieu de trouver, en collaboration avec les leaders de ces communautés, des moyens de communication efficaces pour informer et échanger avec ces personnes.

Recommandation 11

La Commission recommande que la STM optimise son utilisation des plateformes de réseautage et développe une stratégie d'intervention particulière auprès de certains groupes, tels les locataires de la Maison Jean-Brillant, les étudiants de la Résidence Solin Hall, et les résidents d'origines diverses.

3.5.2 Le processus

La Commission souhaite commenter le processus lui-même et faire quelques recommandations à la STM afin que dans un souci d'amélioration continue, elle puisse tirer encore davantage du processus de consultation publique qu'elle met en place.

Selon la commission, deux éléments du contexte de la consultation sur le poste de district Lionel-Groulx ont eu un impact sur le déroulement du processus et seraient à considérer pour les consultations à venir.

Le moment de la consultation

Lors des rencontres préliminaires de la commission avec la STM, de même que lors de la soirée d'information, la Société a insisté sur l'intérêt qu'elle avait pour les commentaires sur le bâtiment, son architecture et les matériaux retenus. Toutefois, ce sont les mesures de mitigation

pendant les travaux et l'aménagement des terrains avoisinant le poste de district qui ont davantage retenu l'attention de participants.

Il semble également qu'il était trop tôt, dans la mise en œuvre de ce projet, pour que la STM soit en mesure de répondre aux questions précises sur les mesures de mitigation prévues et l'aménagement des alentours du poste de district. Il lui était difficile d'aller au-delà, lorsque nécessaire, des mesures habituellement prévues pour ce type de travaux. Par exemple, plusieurs interventions en séance d'information ont porté sur le réaménagement des trajets et débarcadères d'autobus, de même que des pistes cyclable et piétonne pendant les travaux. La STM n'était pas encore en mesure de présenter un tel plan. La commission est d'avis que cette consultation publique formelle est venue un peu tôt dans le processus de réalisation du projet.

Le type de consultation

La commission salue la volonté de la STM de recueillir les opinions des citoyens bien avant le lancement des appels d'offres, lui permettant ainsi d'ajuster son projet. Toutefois, les moyens pour solliciter ces opinions seraient peut-être à revoir dans un contexte tel que celui du Sud-Ouest de Montréal, où consultations et travaux s'enchaînent depuis près d'une décennie.¹¹¹

Lors de toutes ces consultations, souvent, les enjeux sont semblables (circulation, bruit, poussière..), et les groupes ou citoyens qui présentent des mémoires et font des interventions sont aussi les mêmes. La forme utilisée est pratiquement toujours semblable, soit une consultation traditionnelle avec mémoires et audiences. Une approche non-traditionnelle pourrait stimuler l'intérêt et la participation dans un contexte où, depuis plusieurs années, les projets et les consultations se multiplient.

Si la STM veut tirer le maximum de son exercice de consultation et maintenir un dialogue constructif avec les résidents et riverains, **la commission suggère à la STM d'être innovante dans les moyens déployés pour les informer, les consulter, et leur rendre comptes.** À cet égard, l'assemblage des résultats de plusieurs types de dialogue et de consultation donne souvent un meilleur portrait des irritants et des espoirs des citoyens.

¹¹¹ Le terminus Green, la réfection de l'échangeur Turcot, la construction du CUSM et la Station Vendôme, le nouveau Pont Champlain, le Plan de développement urbain, économique et social (2 consultations), le projet Archivex... et bientôt le REM...

Conclusion

Le projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx a été bien reçu par les participants aux séances de consultation publique, qui ont accepté la nécessité de remplacer les équipements et d'assurer la pérennité et la fiabilité du métro.

La STM a entrepris une consultation du projet en amont, soit deux ans avant le début des travaux. D'un côté le moment de la consultation permet l'intégration des suggestions des citoyens et démontre une ouverture de la part de la STM à respecter les opinions des intervenants et d'incorporer des changements au projet. Par contre, étant donné que le projet ne débutera qu'en deux ans, certaines informations étaient manquantes et n'ont pas permis l'expression d'opinions sur plusieurs questions. Notamment, le déplacement des arrêts et débarcadères d'autobus ainsi que la piste cyclable et la localisation des palissades, qui auront tous des conséquences sur la vie quotidienne, mais qui n'étaient pas encore complètement définis par la STM.

Plusieurs recommandations qui découlent des consultations traitent de questions de développement durable. Quoique la STM ait un plan de *Plan de Développement durable 2020*, qui vise, entre autres la lutte aux îlots de chaleur, cette vision ne semble pas se trouver dans le projet. Par exemple, aucun élément d'architecture verte n'est incorporé dans le nouveau poste de district. De plus, étant donné l'importance que prennent les déplacements en vélo dans la région montréalaise, et la reconnaissance qu'y donne la STM, par exemple, à travers l'intégration des supports à vélo, la commission souhaiterait qu'une attention plus aigüe soit accordée à cet aspect des travaux, avec plus de détail et des discussions préalables avec des groupes tels que Vélo Québec. Pour la commission, le souci de développement durable devrait se trouver dans les projets de la STM d'une façon plus systématique.

La volonté des résidents et des organismes communautaires à continuer le dialogue avec la STM est manifeste et la commission encourage la STM à poursuivre les discussions tout au long des travaux pour mieux répondre aux préoccupations des citoyens. De plus, la commission suggère que des moyens proactifs soient incorporés dans les prochaines étapes, surtout pour certains citoyens difficilement joignables.

Dans les cas de consultations en amont, la commission croit que la STM devrait envisager des moyens alternatifs, tels que des groupes de discussion, pour obtenir les opinions des citoyens. Ceci serait encore plus pertinent dans un contexte, tel que le cas présent, où les citoyens et groupes communautaires sont déjà très sollicités.

Le moment de cette consultation a aussi soulevé des préoccupations de longue date, surtout quant à la sécurité et le besoin de mobilier urbain. La commission encourage la STM de prendre note des suggestions mises de l'avant lors des consultations. Néanmoins, il en demeure que beaucoup de ces changements se feront en parallèle avec le travail de l'arrondissement. La collaboration qui semble émerger entre la STM et l'arrondissement est positive pour des changements qui devront améliorer la vie quotidienne des citoyens.

Quoique le moment des consultations ait un certain désavantage quant aux informations disponibles, la commission est d'avis que les avantages, en particulier les possibilités d'incorporer des éléments de développement durable et de trouver des solutions permanentes aux problèmes de piste cyclable, ne seront que positifs pour les résidents et utilisateurs. L'ouverture qu'a démontrée la STM à écouter les citoyens et leur volonté de maintenir le dialogue sont prometteurs pour le projet.

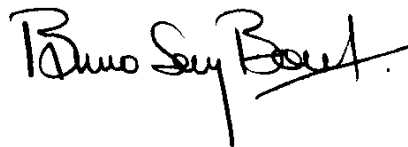
Fait à Montréal, le 14 août 2017



Luba Serge, Présidente de commission



Jacques Besner, commissaire



Bruno-Serge-Boucher, commissaire

Annexe 1 – Les informations relatives à la consultation

Le mandat

Le 3 mai 2017, le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM) autorisait la création d'une commission responsable de tenir une consultation publique sur le projet de réfection du poste de district à la station de métro Lionel-Groulx et du remplacement de la membrane d'étanchéité qui recouvre le métro.

La commission et son équipe

Mme Luba Serge, présidente

M. Jacques Besner, commissaire

M. Bruno-Serge Boucher, commissaire

M. Olivier Rinfret, secrétaire-analyste

L'équipe de la STM et ses partenaires

Les participants à la séance d'informations – 25 mai 2017 (par ordre d'inscription)

M. Derek Robertson

Mme Michèle Ruzon

M. Sébastien Adhikari

Mme Amanda Daluiso

Mme Sonia Engmann

Les participants ayant exprimé leur opinion

Présentation en séance d'audition le 15 juin 2017

Mme Michèle Rozon

Solidarité Saint-Henri (Mme Sonja Engmann)

M. Derek Robertson

M. Mauricio Garzon Beltran

Mme Rhoda Sollazo

Opinions écrites seulement

M. Sébastien Adhikari

Conseil régional de l'environnement de Montréal

La documentation

Documents se retrouvant sur la page de la consultation Lionel-Groulx :

<https://www.stm.info/fr/consultations/refection-du-poste-de-district-lionel-groulx>

- La politique corporative
- Informations sur le projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx (PDF)
- Démarche de consultation *Imaginons ensemble l'avenir du pôle Lionel-Groulx-Atwater* – Rapport de consultation produit en février 2017 par l'Institut du nouveau monde pour l'arrondissement Le Sud-Ouest
- Présentation - séance d'information du 25 mai 2017
- Transcription de la séance du 25 mai 2017
- Réponses aux questions de la Commission
- Transcription de la séance du 15 juin 2017
- Réponses aux questions de la Commission - 10 juillet 2017

Annexe 2 – La liste des recommandations

Liste des recommandations

Recommandation 1

La commission recommande que la STM adopte une architecture verte et des mesures pour combattre des îlots de chaleur dans ce projet de réfection du poste de district Lionel-Groulx conformément à son Plan de développement durable. Notamment:

- Un toit vert ou minimalement un toit blanc sur le nouveau bâtiment.
- Des façades végétalisées.
- Une performance écologique supérieure qui permettra une certification telle que LEED ou Envision.

Recommandation 2

La commission recommande à la STM de s'assurer que la canopée ne soit pas réduite suite aux travaux et de prêter une attention particulière aux arbres visés par les travaux sur la membrane.

Recommandation 3

La commission recommande que, dans un premier temps, la STM identifie les lieux perçus comme dangereux en étroite collaboration avec les groupes locaux et les riverains. Ensuite, avec l'aide d'experts, que la STM mette en place des mesures pour améliorer la sécurité autour du métro, des puits de lumière, l'abribus et les sentiers tels que l'éclairage et des caméras de surveillance.

Recommandation 4

La commission recommande que la STM révise l'aménagement de la piste cyclable et que la piste soit:

- Liée au réseau existant ou prévu
- Entrepris en collaboration avec les groupes d'utilisateurs, ainsi que les instances municipales.

Recommandation 5

La commission recommande que la STM procède dès le début du chantier à une relocalisation permanente de la piste cyclable.

Recommandation 6

La commission recommande l'intégration de mobilier urbain, en particulier des bancs et plus de poubelles.

Recommandation 7

La commission recommande à la STM de se pencher plus en détail sur l'emplacement des palissades de chantier, notamment pour des questions de sécurité des usagers et de vandalisme, ainsi que celles de sécurité aux incendies dans le cas des issues de la Résidence Jean-Brillant et de la résidence de l'Université McGill.

Recommandation 8

La commission recommande que la STM travaille en étroite collaboration avec les organismes de quartier et les riverains pour trouver des solutions aux problèmes potentiels de circulation, autant en ce qui concerne le déplacement des arrêts et débarcadères d'autobus que le trajet des véhicules lourds dans le quartier avoisinant.

Recommandation 9

La commission recommande des moyens pour s'assurer d'un suivi auprès des riverains pour s'assurer que les mesures mises en place ainsi que les communications soient effectives.

Recommandation 10

La Commission recommande que la STM maintienne les canaux de communications ouverts avec les parties prenantes pendant toute la durée des travaux. Elle pourra le faire à travers les groupes ou institutions existants sur le territoire. Une attention particulière devrait être apportée aux riverains.

Recommandation 11

La Commission recommande que la STM optimise son utilisation des plateformes de réseautage et développe une stratégie d'intervention particulière auprès de certains groupes, tels les locataires de la Maison Jean-Brillant, les étudiants de la Résidence Solin Hall, et les résidents d'origines diverses.