

**Prolongement
ligne bleue**

**Commission publique sur le prolongement de la
ligne bleue du métro de Montréal**

Réponses aux questions de la Commission

1. Pourriez-vous fournir une liste des études, documents ou autres pièces justificatives sur lesquels se sont fondées les décisions prises par la STM ou par d'autres instances décisionnelles (en précisant laquelle ou lesquelles) ?
2. Pourriez-vous accompagner cette liste par leurs résumés (s'ils existent), ainsi que par les dates de réalisation et de mise à jour des documents?

a. Études réalisées lors de la définition du projet

Un document synthèse est en cours de rédaction en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Société québécoise des infrastructures (SQI), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Ville de Montréal, afin de dresser un portrait des études ayant permis d'établir les principaux paramètres du projet. Ce document inclut notamment des éléments de réponse en ce qui a trait au tracé et à la localisation des installations du prolongement (stations, terminus, stationnement incitatif, etc.). Ce document sera publié sur le site Web du projet au cours des prochaines semaines.

b. Enfouissement des lignes à haute tension d'Hydro-Québec dans le secteur des galeries d'Anjou

La possibilité d'enfouir les lignes à haute tension située aux abords du site des Galeries d'Anjou a été soulevée durant les séances de consultation publique. Cet enfouissement ne fait cependant pas partie du mandat de la STM et n'est pas nécessaire à la réalisation du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, selon les paramètres définis à l'époque par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le MTQ, lors de la définition du projet.

Suite à une demande de l'arrondissement d'Anjou, une étude préliminaire sur l'enfouissement des lignes de transport biternes à 315kV situées dans le secteur d'Anjou a été réalisée par Hydro-Québec. Cette étude a permis d'identifier de nombreux enjeux liés à l'enfouissement des lignes électriques ciblées :

- Nécessité du démantèlement préalable des lignes aériennes actuelles;
- Besoin d'acquisition supplémentaire de terrains hautement valorisés nécessaires à l'enfouissement;
- Construction de pylônes tubulaires d'arrêts additionnels à l'entrée des chacun des postes aérosouterrains;
- Hausse importante des coûts de construction liée à la complexité des travaux, à l'encombrement des services d'utilité publique et à la gestion de la circulation.

Ces enjeux auraient un impact important sur l'échéancier et le budget du projet de prolongement de la ligne bleue

Pour ces raisons, la STM conserve son orientation d'aménager les futures installations du prolongement de la ligne bleue au sud des Galeries d'Anjou, conformément aux paramètres du projet préalablement définis.

3. Dans le cadre des séances d'information, il a été question que la STM présente prochainement à la population les concepts architecturaux pour les futures installations. Quels sont les mécanismes de participation publique prévus par la STM relativement à la présentation de ces informations (information, consultation, discussion, délibération, collaboration, etc.) et quels sont les horizons temporels?

Les équipes d'architectes travaillent actuellement à l'élaboration des concepts architecturaux des stations. Une fois les concepts développés, la STM présentera ces concepts aux citoyens, en expliquant notamment les intrants ayant permis d'élaborer ces concepts.

La démarche de consultation publique mise en place par la STM d'octobre 2019 à mars 2020 a permis de recueillir les opinions, les préoccupations et les suggestions des citoyens en matière d'aménagement et d'intégration urbaine des futures stations et équipements du prolongement. Cette démarche comportait plusieurs types d'activités : sondage en ligne, rencontres, concours avec des élèves, tables de travail sur invitation et commission publique. L'apport des citoyens a été soumis aux équipes d'architectes afin qu'ils en tiennent compte dans leurs travaux. Ce faisant, l'annonce des concepts permettra avant tout de présenter aux citoyens comment leur vision s'est traduite dans le travail des architectes pour le prolongement de la ligne bleue.

La présentation des concepts se fera par les canaux de communications habituels employés par la STM, au cours de l'année 2020. À ce titre, la STM veillera à exploiter des tribunes qui permettront aux concepteurs d'exprimer leurs réflexions et leurs visions. Pendant la réalisation du projet, l'intention de la STM est d'opter pour une approche collaborative en sollicitant ponctuellement le grand public pour participer aux choix finaux de certains éléments spécifiques des futures installations.

- 4. Dans le cadre des séances d'information, il a été question que la STM présente prochainement à la population les mesures de mitigation qu'elle prévoit mettre en place pendant la durée des travaux. Quels sont les mécanismes de participation publique prévus par la STM relativement à la présentation de ces informations (information, consultation, discussion, délibération, collaboration, etc.) et quels sont les horizons temporels?**

La STM est actuellement en train de définir ses stratégies de mise en œuvre. Cette étape permettra de mieux identifier les mesures de mitigation à prendre pour faciliter la cohabitation des citoyens et des chantiers du prolongement de la ligne bleue.

Afin de définir ces mesures, la STM organisera des activités de participation publique (séances d'information et ateliers d'échanges). Le déploiement de ces démarches de consultation et d'implication de la communauté débutera à l'automne 2020, afin de pouvoir implanter les mesures appropriées dès le tout début de la mise en œuvre.

5. Comment fonctionnent le comité de toponymie, le comité de sélection des projets d'arts (1%) et le comité consultatif d'intégration architecturale, urbaine et patrimoniale (CCIAUP)?

a. Comité consultatif d'intégration architecturale, urbaine et patrimoniale (CCIAUP)

La mission du CCIAUP est d'endosser la démarche architecturale et les principes d'intégration urbaine du projet de prolongement de la ligne bleue. Pour atteindre cette mission, le CCIAUP a procédé à plusieurs rencontres depuis le mois de mai 2019.

Le CCIAUP est composé de huit (8) membres, dont deux (2) élus municipaux de la Ville de Montréal :

- Philippe Schnobb, président du Conseil d'administration de la STM;
- Marie Plourde, membre du Conseil d'administration de la STM et conseillère d'arrondissement, Plateau Mont-Royal;
- Eric Alan Caldwell, responsable de la mobilité et de l'urbanisme au Comité exécutif de la Ville de Montréal;
- Sophie Lanctôt, urbaniste, directrice générale de Société Logique;
- Jacques Lachapelle, architecte, professeur titulaire à l'École d'architecture de l'Université de Montréal;
- Luc Noppen, professeur au Département d'études urbaines et touristiques de l'Université du Québec à Montréal;
- Maha Clour, Directrice de projets principale – Interfaces municipales et commerciales, STM;
- Riccardo Di Marco, architecte, Chef de section – Architecture, STM.

Le CCIAUP a participé à la bonification du projet en œuvrant sur différents aspects de la démarche :

- Recommandation d'un concept unique par station;
- Recommandation quant à la démarche de sélection des architectes;
- Bonification de la commande architecturale;
- Identification de contraintes ou besoins particuliers alimentant les critères de conception servant d'intrants à la conception architecturale du projet;
- Recommandation sur les principes d'intégration urbaine du projet;
- Participation à la validation des concepts architecturaux déposés et consultations ponctuelles sur des éléments de conception du projet.

La majorité des rencontres du comité se dérouleront en amont de l'annonce des concepts architecturaux finaux, mais d'autres rencontres seront tenues tout au long du projet, et ce, jusqu'à la mise en œuvre, afin d'assurer un suivi des interventions et émettre des recommandations au besoin.

b. Comité d'intégration de l'art

Le ministère de la Culture et des Communications (MCC) est responsable d'appliquer la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics. Cette politique s'applique à tout projet qui reçoit une subvention du gouvernement du Québec pour sa réalisation. Elle vise essentiellement à solliciter des artistes professionnels afin qu'ils créent des œuvres d'art dans les lieux ouverts au public.

Dans cette démarche, le MCC collabore avec la Ville de Montréal et la STM afin de déterminer la méthode la plus appropriée d'intégrer l'art aux futures stations du prolongement de la ligne bleue. À travers cet exercice, la STM souhaite pouvoir jumeler des artistes aux équipes de concepteurs afin de créer des œuvres qui s'intégreront parfaitement aux nouvelles installations du métro. Cette approche a comme avantage d'assurer une cohérence entre le bâti et les œuvres produites et d'assurer un haut niveau de qualité artistique.

Les détails entourant l'intégration de l'art dans le métro seront communiqués aux citoyens par l'entremise des canaux de communication de la STM en temps opportuns.

Pour en apprendre davantage sur la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics, visitez le site Web du MCC à <https://www.mcc.gouv.qc.ca/?id=59>.

c. Comité de toponymie

Un comité toponymique a été mis sur pied pour soumettre au conseil d'administration de la STM des recommandations de noms pour les cinq stations du prolongement. Ce comité implique la Direction exécutive Expérience client et activités commerciales de la STM, qui se charge de tous les dossiers relatifs à la toponymie du métro. Il reçoit également le soutien du Bureau de projets Prolongements et grands projets métro et de la division Patrimoine à la direction de l'Urbanisme de la Ville de Montréal.

Plus précisément, le Comité est formé de huit (8) membres:

- Un(e) représentant(e) du Bureau de projets Prolongements et grands projets métro (STM);
- Un(e) représentant(e) de la Direction exécutive Expérience client et activités commerciales;
- Deux représentant(e)s de la division Patrimoine à la direction de l'Urbanisme de la Ville de Montréal;
- Un(e) représentant(e) de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension;
- Un(e) représentant(e) de l'arrondissement de Saint-Léonard;
- Un(e) représentant(e) de l'arrondissement d'Anjou;

- Un membre émérite de la Société historique de Montréal.

Chaque recommandation de nom de station présentée par le comité devra se conformer à une liste de critères de sélection préalablement établie. Les propositions recueillies lors des assemblées publiques entourant le prolongement de la ligne bleue seront transmises au comité pour examen. Le processus complet d'approbation des noms sera dévoilé en temps et lieu.

Une fois approuvés par le conseil d'administration de la STM, les cinq nouveaux noms seront soumis à leur officialisation par la Commission de toponymie du Québec.

6. Afin que la Commission puisse situer son rapport dans le contexte actuel, quel est l'état d'avancement à ce jour des plans et devis du projet, station par station?

Le projet est actuellement en phase de conception et en coordination avec les différentes disciplines impliquées dans le bureau de projets. Au cours des prochaines semaines, des séries de rencontres seront initiées avec la Ville de Montréal et les arrondissements pour leur présenter les lignes directrices architecturales de chacune des stations. De plus, la STM œuvre également à finaliser les plans et devis de l'excavation, soit la première étape des travaux. La stratégie de réalisation de ces travaux sera communiquée aux citoyens lorsqu'elle sera clairement définie, dans les prochains mois. Toute l'information relative à la mise en œuvre sera publiée sur le site Web du projet ainsi que sur les autres plateformes d'information de la STM, afin que les citoyens puissent demeurer informés en tout temps des interventions prévues.

7. De façon générale, comment envisagez-vous atteindre les critères de la certification *Envision*?

Fidèle à son engagement d'intégrer les meilleures pratiques de développement durable, la STM vise l'obtention d'une certification *Envision* pour le prolongement de la ligne bleue. Ce cadre de référence a été développé pour couvrir l'ensemble des aspects de développement durable d'un projet d'infrastructure et chacune des phases de son cycle de vie (planification, conception, construction, opération et maintenance et fin de vie). *Envision* est le principal outil de développement durable utilisé en Amérique du Nord pour les projets d'infrastructures d'envergure, tels que le métro ou le tramway.

Pour atteindre les différents crédits *Envision*, des ressources spécialisées ont été incluses au bureau de projets. Ces ressources sont responsables de la coordination de l'atteinte des crédits. Elles travaillent avec les différentes disciplines de conception pour identifier et intégrer les mesures en développement durable les plus pertinentes dans le projet final, ainsi que sur le plan de mitigation des impacts sur la communauté et l'environnement. Enfin, le processus de dialogue avec les parties prenantes intègre les exigences de la norme *Envision*.

L'atteinte de la certification est principalement associée aux éléments suivants :

- Les bénéfices naturels associés à la nature du projet;
- Les mesures de développement durable déjà intégrées au projet;
- Des mesures complémentaires en cours d'analyse dans le processus de conception;
- Les bonnes pratiques mises en œuvre par la STM et ses partenaires dans les projets, notamment sur la gestion des impacts de la construction ou des relations avec les parties prenantes.

Voici les principaux bénéfices visés par la certification du projet :

- Consultation et implication des parties prenantes;
- Atténuation des impacts de la construction sur la communauté et l'environnement;
- Réduction des impacts associés aux matériaux utilisés (consommation de ressources et émissions associées à la fabrication);
- Réhabilitation de terrains contaminés;
- Réduction des impacts en exploitation (matières résiduelles, économies d'eau et d'énergie, réduction des bruits et vibrations, etc.);
- Bonification du couvert végétal;
- Résilience du projet aux impacts des changements climatiques.

Les communications récurrentes sur le projet de prolongement seront des occasions de fournir davantage de précisions sur le cadre de référence *Envision* et la manière dont il s'insère dans les différentes facettes du projet.

8. Pourriez-vous fournir davantage d'information sur la signalétique dans le métro?

La signalétique dans le réseau du métro existant fait graduellement l'objet d'une profonde mise à niveau. En effet, depuis 2015, une nouvelle famille d'outils signalétique est en cours de déploiement. Les nouvelles stations du prolongement de la ligne bleue seront toutes munies de cette nouvelle mouture de la signalétique qui se distingue par son approche moderne et structurante.

Fruit de la collaboration d'une équipe multidisciplinaire composée notamment de designers industriels, de graphistes, d'architectes, d'ingénieurs, de consultants en accessibilité universelle et de spécialistes des opérations du métro, elle tient compte des besoins spécifiques des différentes clientèles et s'adapte en fonction des particularités de chaque station. Son implantation fait suite à des balisages à l'échelle mondiale et à un projet pilote mis à l'épreuve aux stations Jean-Talon et Henri-Bourassa.

Par ailleurs, la STM a été mandatée par l'ARTM pour mettre sur pied un bureau de projet, afin de développer des normes de signalétique métropolitaine intégrées et cohérentes. Ce projet vise essentiellement à uniformiser la signalétique dans les différents réseaux de transport du territoire métropolitain. Cette nouvelle signalétique métropolitaine sera donc visible dans toutes les infrastructures de transport incluses dans le prolongement de la ligne bleue, notamment les terminus de bus, le stationnement incitatif et le tunnel piétonnier relié au SRB Pie-IX.

De la documentation complémentaire est également disponible sur ces pages Web :

- [Page Web au sujet de la nouvelle signalétique dans le réseau du métro de la STM;](#)
- [Page Web au sujet du projet de signalétique métropolitaine initié par l'ARTM;](#)
- "La famille signalétique" disponible à l'adresse www.stm.info/consultation sous la rubrique *Documentation complémentaire*.

9. Comment les citoyens peuvent-ils se tenir informés des suites du projet?

La STM accorde une importance fondamentale à la communication auprès, notamment, de ses clients, des riverains du projet et de la communauté. Elle a le souci d'agir avec transparence.

La principale source d'information vers laquelle les clients et citoyens peuvent se tourner est le site Web de la STM. La page www.stm.info/lignebleue est entièrement consacrée au projet et est mise à jour régulièrement. Prochainement, les personnes intéressées pourront s'abonner à différents bulletins d'information électroniques. Un premier bulletin traitant de l'avancement général du projet sera expédié quelques fois par année. De plus, des bulletins spécifiquement destinés aux riverains de chaque chantier de construction (stations et structures auxiliaires) seront envoyés lors de jalons importants ou changements relatifs à la mise en œuvre et pour informer de l'avancement global des travaux.

En tout temps, les clients et citoyens pourront contacter le Centre d'expérience client intégré (CECI) de la STM pour obtenir réponse à leurs questions ou exprimer leurs préoccupations. Si l'agent en devoir n'est pas en mesure de combler les besoins du demandeur, la requête sera dirigée vers un gestionnaire de projet qui assurera un suivi dans un délai de quelques jours. Il est également à noter que les préposés des services 3-1-1 de la Ville de Montréal et du 5-1-1 du ministère des Transports du Québec auront en main un aide-mémoire leur permettant de répondre à certaines questions. Toutes les requêtes en dehors de cet aide-mémoire seront dirigées vers le CECI et traitées de manière rapide. Par ailleurs, des agents de proximité seront à pied d'œuvre sur le terrain, afin d'informer les citoyens et commerçants, répondre à leurs questions, accueillir leurs préoccupations et traiter leurs suggestions. De plus, des communiqués d'orientation conçus pour répondre aux besoins spécifiques de la clientèle présentant des limitations fonctionnelles seront diffusés.

D'autres canaux de communication traditionnellement utilisés à la STM seront également mis à contribution. Les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, YouTube et LinkedIn) diffuseront de l'information sur l'avancement du projet. Les journalistes seront aussi tenus informés des avancements du projet et les citoyens pourront ainsi s'informer par le biais d'articles, de nouvelles, d'entrevues et de reportages dans les médias.

Lorsque la STM devra diffuser une information spécifique aux résidents d'un secteur, des feuillets seront distribués en porte-à-porte. De l'affichage informatif et signalétique sera prévu sur les lieux de déplacement et des escouades terrain seront dépêchées sur les lieux, aux moments opportuns, pour guider les clients. La page Info STM des journaux Métro et 24H s'avère également être une source d'information de première ligne qui divulguera régulièrement du contenu sur le projet. Finalement, à certaines occasions, des publicités informatives seront diffusées dans les quotidiens ou hebdomadaires locaux ou dans d'autres médias jugés appropriés.

Lorsque pertinents, les canaux de communication de la Ville de Montréal et ses arrondissements et des partenaires du projet pourraient être mis à contribution, afin de faire rayonner davantage les messages importants.

En outre, des soirées d'information publiques auront lieu et des comités de liaison avec les riverains (résidents ou commerçants) seront mis place pour maintenir un dialogue constant avec la communauté.