

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 21 février 2017 à 18 h 30
Auditorium de l'Institut de recherche du Centre universitaire de santé McGill
1001, boulevard Décarie, E.S1-1129
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 21 FÉVRIER 2017

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DE Mme MAHA CLOUR	7
SUSPENSION ET REPRISE	
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
M. Daniel Rotman (Dépôt alimentaire NDG)	17
M. Mordechai Ludmer	19
Mme Natalie Turner	22
Mme Valerie Gold	23
Mme Maureen Kiely	26
Mme Bridget Blackadec	29
Mme Liz McCallum	31
Mme Violeta Stoica	37
M. Matthew McLauchlin	40
Mme Sophie Katz	43
M. Stephane Kuch	45
Mme Jo-Anne Wemmers	47
M. Robert Cox	53
M. Marlon Zolghber	55
M. Peter McQueen	59
M. Matthew McLauchlin	61
Mme Maureen Kiely	64
M. Mordechai Ludmer	65
M. Peter McQueen	68
Mme Violeta Stoica	71
Mme Jo-Anne Wemmers	72
Mme Sophie Katz	75

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors, bienvenue ce soir à une séance de consultation publique sur le *Projet d'agrandissement de la station Vendôme*.

10 Cette séance va se dérouler en français, mais tel que je vous l'ai mentionné plus tôt, les gens qui voudraient s'exprimer en anglais peuvent le faire en s'adressant à la commission en tout temps. Également, ceux qui ont besoin d'équipement de traduction du français vers l'anglais, c'est disponible à l'entrée.

15 This meeting will be conducted in French, but anyone who would prefer to address the Commission in English or ask questions in English may do so. Simultaneous translation is also available, and we have translators, Mr. Anthony Blain, as well as Mr. Joseph Blain. If you have any difficulty, we also have technicians on site.

20 A paper copy of the presentation that will be made tonight is available in English also; et autrement, la présentation en français sera disponible sur le site web de la Société de transport.

25 Je m'appelle Marguerite Bourgeois et j'ai été nommée présidente de la commission par le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal afin de présider à cette commission et je suis avocate de formation. Je suis secondée par deux autres commissaires, monsieur Jacques Besner, à ma gauche, urbaniste, ainsi que monsieur Bruno-Serge Boucher, spécialiste en gouvernance publique.

 La commission est appuyée dans ses travaux par madame Estelle Beaudry, qui agira à titre de secrétaire-analyste de la commission.

30 Vous ont accueillis à la réception, madame Marguerite Sobo et Céline Larouche, et elles sont là pour vous fournir toute l'information qui est disponible, ainsi que les documents qu'on distribue ce soir.

35 Monsieur Christian Portelance, secrétaire corporatif adjoint de la Société de transport de Montréal est la personne que vous devez contacter si vous avez besoin de renseignements supplémentaires. Les coordonnées de la STM sont indiquées dans le dépliant que vous avez pris, sans doute, à la table d'accueil.

40 L'assemblée de ce soir est enregistrée et sténographiée. C'est madame Yolande Teasdale qui est à la sténographie et monsieur William Reitzik qui agit à la sonorisation. Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera enregistré et transcrit. Les transcriptions feront partie du dossier de documentation qui est disponible sur le site Internet de la Société de transport de Montréal. De plus, la soirée fait l'objet d'une captation vidéo qui sera disponible sur le site Internet.

45 Dernière question d'intendance, et je me répète, je sais, mais en raison des nombreux équipements techniques desservant les lieux, nourriture et boissons sont interdites, sauf la consigne en ce qui regarde l'eau. Comme je vous ai dit tout à l'heure, les bouteilles d'eau doivent être fermées, sauf lorsqu'elles sont en usage.

50 J'aimerais souligner la présence dans la salle de monsieur Pierre Major du CUSM et il pourra, ainsi que les autres experts, répondre à vos questions ce soir au besoin.

55 Quelques mots maintenant sur la consultation publique de la STM. Il faut comprendre qu'une consultation est destinée aux citoyens. Ils ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions relativement à ces projets.

60 La STM s'est dotée d'une politique corporative de consultation publique et souhaite établir un processus crédible, transparent et efficace. Les commissaires ne sont pas des employés de la STM ni des fonctionnaires. Ils ne sont pas non plus des élus. Cette commission agit donc de façon

indépendante et impartiale. D'ailleurs, toute personne qui préside une commission ou qui en fait partie s'engage à respecter le *Code de déontologie des commissaires*.

65 Donc, le 1^{er} février 2017, le conseil d'administration de la STM autorisait la création d'une commission responsable de tenir une consultation publique sur le projet Vendôme. La présente commission a pour mandat d'informer, de recueillir des commentaires ou des opinions des citoyens et de formuler des conclusions, des avis et des recommandations concernant les constructions suivantes : un tunnel piétonnier assurant un lien entre le CUSM, le métro Vendôme, la gare Vendôme de l'AMT et l'édifice situé au 5100 de la rue De Maisonneuve Ouest, édifice qui, je
70 comprends, est occupé par la fondation de l'hôpital.

75 Deuxième volet, il s'agit de la construction d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme afin de répondre aux prévisions d'augmentation d'achalandage en raison de l'arrivée du CUSM. La STM a fait distribuer un dépliant d'information dans le secteur du site. De plus, un avis public a été publié dans les journaux *Métro*, *24H* et *Free Press*, et un panneau d'information a été apposé à l'extérieur de la station Vendôme. La documentation pertinente a été mise à la disposition du public et cette documentation peut d'ailleurs être consultée sur le site Internet de la STM.

80 Pour présenter le projet et répondre aux questions du public et de la commission, nous avons avec nous les responsables du projet de la STM, ainsi que des représentants du CUSM, de l'AMT, du ministère des Transports et de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

85 La porte-parole du projet, c'est-à-dire de tous ses participants, aux fins de la séance de ce soir, donc la porte-parole est madame Maha Clour, qui est assise à ma droite, qui va vous faire une présentation. Elle est directrice du projet et, dans ce cadre, elle va présenter le projet ainsi que l'équipe. Il y a aussi d'autres experts et consultants externes du promoteur dans la salle qui pourront répondre à vos questions.

90 Donc, tout a été mis en œuvre pour que vos questions puissent être présentées à la personne la plus susceptible d'avoir des réponses complètes à vous donner ce soir. Cependant, s'il

n'est pas possible de répondre ce soir à vos questions, on s'organisera pour faire suivre la réponse ou la mettre sur le site de la STM.

95 Quelques mots maintenant, rapidement, sur les étapes de la consultation publique pour ceux et celles qui y participent pour la première fois.

100 La consultation comprend deux parties. La première partie commence ce soir et elle vise à permettre aux citoyens et à la commission d'obtenir toute l'information possible sur le projet. Ce n'est pas le moment d'exprimer une opinion, mais c'est le moment de s'informer. Donc, c'est le soir des questions.

105 La commission recevra toutes les personnes désireuses de poser des questions sur le projet, mais en ce qui concerne les expressions d'opinions, on va vous remettre, si on veut, à la séance d'expression des opinions qui aura lieu plus tard au mois de mars. Donc, la deuxième étape de la consultation publique est, quant à elle, consacrée à l'audition des mémoires ou des points de vue, des opinions, qui seront présentés soit verbalement ou par écrit. Elle débutera le mercredi 8 mars. C'est à ce moment-là que vous devez faire part de vos opinions, préoccupations et propositions à l'égard du projet.

110 Ainsi, il y a trois possibilités. Pour ceux qui veulent présenter un mémoire écrit, c'est-à-dire déposer un mémoire et venir le présenter devant la commission, alors là, vous devez transmettre votre mémoire avant la fin de la journée du 5 mars pour vous inscrire. Vous aurez alors le droit de vous exprimer devant la commission et votre document aura été lu par les commissaires avant l'audition du 8 mars.

120 Si vous voulez simplement parler lors de l'audition du 8 mars, alors là, vous devez quand même donner avis à la STM que vous voulez vous exprimer ce soir-là, et finalement, si vous voulez simplement déposer un mémoire sans prendre la parole, vous pouvez acheminer un mémoire jusqu'au 8 mars 2017. On va revenir sur ces dates butoirs à quelques reprises dans la soirée.

125 Suite à la réception des mémoires et à l'audition des opinions, la commission analysera l'information reçue et les opinions qui auront été communiquées. La commission fera rapport au Comité maintien des actifs, projets majeurs et environnement du conseil de la Société de transport de Montréal et le rapport sera rendu public quelques semaines plus tard. Le rapport de la commission a une valeur, il faut comprendre, consultative, les décisions relatives au projet appartenant au conseil d'administration de la STM pour dépôt au conseil d'agglomération de Montréal.

130 Je suis désolée, je sais que tout ceci, ces palabres semblent peut-être fastidieuses pour certains, mais il est important que pour ceux qui participent à une consultation publique pour la première fois, on essaie d'expliquer le processus.

135 La séance d'information de ce soir, donc, se déroulera comme suit. La représentante de la STM fera une présentation du projet et du contexte réglementaire. Ceci devrait durer environ trente (30) minutes.

140 Par la suite, nous prendrons une courte pause au cours de laquelle les gens qui désirent poser des questions devront s'inscrire au registre à l'entrée. Au retour de la pause, je vous inviterai, selon l'ordre d'inscription au registre des questions, pour alors poser vos questions. Vous avez tous des micros devant vous et il ne sera pas nécessaire de vous déplacer pour cette période de questions. Vous avez droit à deux questions par intervention. Je vous demanderais d'avance de limiter les préambules, allons-y aux questions. Tel que mentionné, ce n'est pas le soir des opinions, c'est le soir des questions, ou quand même, au besoin, mettre en contexte.

145
150 Le registre restera ouvert jusque vers 21 h 30 - 9 h 30 -; donc, vous aurez la possibilité de vous réinscrire pour d'autres questions si jamais vous avez trois, quatre, cinq, six questions, ou si certaines questions vous viennent en cours d'audience, vous avez donc jusqu'à 9 h 30 pour poser vos questions. En procédant de cette façon, on permet au plus grand nombre de personnes de s'informer sur le projet.

Maintenant, l'audience de ce soir sera levée vers 10 h. Si on n'a pas le temps d'épuiser toutes les questions, on vous avisera d'une date d'ajournement ou peut-être qu'on pourra dépasser de cinq ou dix minutes, si on voit qu'il ne reste qu'une seule question. Seulement, il est impératif de quitter la salle à 10 h 15, 10 h 30.

Quand vous allez poser vos questions, je vais vous le rappeler encore plus tard, mais les questions doivent toutes être adressées à la présidence. Toutes les réponses fournies par les responsables du projet doivent également m'être adressées. Il n'y a donc aucun échange direct entre le public et les représentants des différentes instances, et ceci est fait dans le but, vous l'aurez compris, de canaliser le questionnement et d'éviter qu'il y ait des débats entre les gens de la salle, le promoteur ou les représentants de l'arrondissement.

Les personnes-ressources qui sont assises à l'avant ici sont là pour nous apporter de l'information et pour permettre une connaissance fine du projet et une plus grande compréhension de tous ses tenants et aboutissants. La commission, elle, est en mode écoute, mais elle peut également intervenir à l'occasion pour obtenir des compléments d'information. Comme je vous l'ai dit, si jamais on n'a pas de réponse à une question, on la fera parvenir ultérieurement.

Je vous rappelle que ma tâche principale à moi est de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous de bien se renseigner sur le projet. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein et courtois, et je vous invite à faire des interventions dans cet esprit.

Je vous rappelle de fermer vos cellulaires, si possible. De toute façon, il n'y a pas de signal. Alors, on a compris comment avoir l'attention dans la salle.

Également, maintenant, je vais inviter madame Maha Clour à venir faire sa présentation tout en vous demandant de retenir vos questions pour la période de questions. Donc, elle va faire sa présentation, ensuite vous allez au registre vous inscrire, vous revenez, et comme ça tout va se dérouler le plus sereinement possible.

Dernière chose, pour ceux qui auraient pu venir avec l'autobus numéro 77 qui permet l'accès pour les personnes à mobilité restreinte, le dernier autobus 77 va partir de l'hôpital à 22 h 46. Alors, on ne voudrait pas que vous restiez sur le parvis.

185

En bout de ligne, pour ceux qui veulent également continuer à suivre le progrès de ce beau projet, il y a un endroit où est-ce que vous pouvez vous inscrire au bulletin d'information électronique du projet Vendôme. Vous n'avez qu'à laisser votre adresse courriel à l'accueil. Ainsi, au fur et à mesure de l'avancement du projet ou s'il y a des modifications majeures, vous recevrez un courriel en ce sens.

190

Je m'excuse d'avoir pris autant de votre temps précieux et je vous souhaite une bonne soirée. J'inviterais Maha à venir faire sa présentation.

195

Mme MAHA CLOUR :

Merci, Madame la présidente. Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir, il me fait grand plaisir de vous accueillir ici ce soir parmi nous au nom de la STM et de ses partenaires. C'est un grand plaisir pour moi de vous présenter ce projet qui nous tient énormément à cœur, qui est le projet Vendôme, un projet qui est réalisé en partenariat entre la STM, l'AMT et le CUSM, et dont la STM a été nommée gestionnaire du projet par le ministère des Transports. Alors, si vous me permettez, je vais prendre quelques minutes pour vous présenter les représentants de nos partenaires

200

205

Alors, pour le Centre universitaire de santé McGill, on a monsieur Pierre Major qui est directeur associé, planification et gestion de projets; pour l'AMT, monsieur Laurent Gignat, directeur principal d'études; pour le ministère des Transports, monsieur Pierre Fernandez Galvan qui est directeur; pour l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâces, monsieur Dino Credico, conseiller en aménagement et monsieur Pascal Trottier, chef de division, bureau technique. Et, pour la STM, vous avez moi-même, Maha Clour, directrice de projets; monsieur Luc Descormiers, technicien de projets, responsable du chantier; monsieur Alain Labelle, chef de division, gestion des réseaux et relations avec les partenaires; monsieur Alain Hurtubise qui est,

210

215 pour SNC-Lavalin, un consultant pour la STM, directeur circulation-transport, responsable de l'étude de circulation. Et, également au niveau des consultants, madame Bao Nguyen, de Provencher Roy architectes, architecte paysagiste et designer urbain.

(DIFFICULTÉS TECHNIQUES)

220 **Mme MAHA CLOUR :**

Désolée de l'interruption, je vous promets que le début du projet va aller beaucoup mieux que le début de la présentation.

225 Alors, au niveau du plan de la présentation, je vais vous faire une mise en contexte du projet avec une description en tant que telle de ce qui est prévu. Je vais également vous présenter les différents objectifs et bénéfices du projet, les étapes de réalisation qui sont planifiées au niveau de la réalisation des travaux, les mesures de mitigation également, qui sont en cours de définition, j'aimerais préciser. Le concept est pas mal défini au niveau du projet, par contre, on est en cours d'élaboration des différentes mesures de mitigation qu'on veut mettre en place durant les travaux, 230 et c'est pour cela, notamment, qu'on vous invite ce soir pour vous écouter concernant ces éléments. Et, bien évidemment, les prochaines étapes.

235 Alors, vous connaissez sûrement déjà très bien le secteur. Sur l'image, on voit bien l'édicule de la station de métro existant, avec la boucle d'autobus qui circulent autour. Juste à l'est, on a le bâtiment du 5100 du boulevard De Maisonneuve Ouest; au nord, le boulevard De Maisonneuve ouest et, juste au sud, les voies ferrées qui sont exploitées par l'AMT. On voit également le tunnel existant piéton qui nous mène justement au stationnement du CUSM actuellement.

240 Quelques données d'achalandage. Alors, pour la station (perte de son) [...] avec environ dix mille (10 000) déplacements au quotidien, et nos prévisions d'achalandage prévoient quand même une certaine croissance, d'ici 2021, pour tout l'aspect du pôle de transports collectifs confondus. Donc, d'ici 2021, on passera approximativement de neuf millions (9 M) à dix-huit millions (18 M) de déplacements par année.

245 Les principaux objectifs du projet. La mission première, c'est de rendre accessibles tous les
différents sites du secteur, donc autant le secteur nord du quartier résidentiel et du boulevard De
Maisonneuve avec la station de métro, que du côté sud sur le site Glen du complexe hospitalier.
On veut, par le fait même, faciliter la fluidité des déplacements de notre clientèle et des résidents
du secteur. On veut également, bien évidemment, créer un lien piétonnier entre le quartier et le
250 complexe hospitalier. Et le projet en tant que tel vise une certification Envision, qui est similaire à
une certification LEED, mais beaucoup mieux adaptée pour les infrastructures du métro.

255 Alors, au niveau du projet en tant que tel, on peut déjà voir l'édicule existant de la station de
métro Vendôme. Si je clique, on voit l'insertion qui est prévue dans le cadre du projet. Alors, un
nouveau bâtiment qui sert de nouvel accès à la station de métro, mais également de corridor
d'accès à la gare de l'AMT, et éventuellement au CUSM. Ce qu'on peut voir dans l'image, c'est une
perspective de ce qui est projeté au niveau de l'insertion du bâtiment, qui va être partiellement
intégré au bâtiment du 5100, De Maisonneuve Ouest.

260 On prévoit une toiture végétale sur une portion du bâtiment, donc sur la portion de l'édicule
STM, et un certain aménagement au pourtour du bâtiment. Il est également important de noter qu'au
niveau de l'architecture, la façade donnant face à la boucle d'autobus va être complètement
fenestrée pour améliorer le sentiment de voir et être vu, et par le fait même, on améliore même la
visibilité à l'œuvre d'art qui se trouve actuellement, la verrière de Marcel Ferron, qui se trouve dans
l'édicule existant.

265 Dans le cadre du projet, on intègre un total de cinq nouveaux ascenseurs, dont trois dans
le nouveau bâtiment, deux du côté de la STM et un du côté de l'AMT. Les deux du côté de la STM
vont permettre à la clientèle de pouvoir accéder aux quais du métro, et du côté du corridor de l'AMT-
CUSM, ça va permettre à la clientèle de descendre au niveau inférieur, donc éventuellement, sous
270 l'emprise ferroviaire pour traverser sur le site côté sud.

Pour se permettre un assez dégagement pour pouvoir construire le nouveau bâtiment, on
va devoir enlever le puits de ventilation naturelle qui se trouve actuellement en façade de l'édicule
de la station pour pouvoir nous permettre de déplacer légèrement vers l'ouest, la boucle d'autobus,

275 et nous permettre de la place sur le côté pour pouvoir construire la nouvelle infrastructure. En enlevant le puits de ventilation naturelle existant, on va le remplacer par des persiennes de part et d'autre de la fenestration de l'édicule existant de la station de métro.

280 Pour pouvoir respecter une réglementation ferroviaire, donc fédérale, pour toute nouvelle infrastructure construite à proximité des voies ferrées, pour protéger ces nouvelles infrastructures, on doit construire ce qu'on appelle un mur antichoc ou un *crash wall* qui protège les infrastructures et évidemment la clientèle aussi qui s'y retrouve. Ce nouveau mur antichoc ou *crash wall* est intégré au niveau de l'architecture du bâtiment.

285 Rendus au niveau souterrain, donc au niveau métro, on voit encore une fois la nouvelle infrastructure qui va être construite entre l'édicule existant et le bâtiment du 5100, De Maisonneuve Ouest. On voit, dépendamment de la direction qu'un client veut prendre, va pouvoir descendre ou par les escaliers ou par les ascenseurs pour pouvoir accéder aux quais existants du métro. Donc on va créer, de par le projet, deux nouvelles ouvertures sur les quais du métro et les gens vont pouvoir accéder par les ascenseurs ou les escaliers pour prendre le métro.

290 S'ils veulent accéder à la gare de l'AMT, encore là, ils vont pouvoir emprunter l'ascenseur ou les escaliers pour descendre au niveau inférieur, et là, vont pouvoir se retrouver sous l'emprise ferroviaire, ou à ce moment-là... je m'excuse, je devais cliquer, mais dans l'image on voit déjà, du côté STM, l'ascenseur vitré qui, soit dit en passant, est *passthrough*. Donc, ce que ça veut dire c'est

295 que les clients vont pouvoir rentrer d'un côté au niveau supérieur et sortir de l'autre côté au niveau inférieur, sans avoir à se virer de bord à l'intérieur de l'ascenseur.

300 On voit ici le corridor de l'AMT qui va nous permettre de remonter ou par des escaliers ou, encore là, par deux ascenseurs pour pouvoir accéder à la surface aux quais de l'AMT aux nouveaux édicules qui vont être construits dans le cadre du projet. On va également avoir des puits de lumière naturelle qui vont permettre à la lumière naturelle de pouvoir rentrer au niveau souterrain. Alors, ici, on voit les nouveaux édicules qui vont être construits à la gare de l'AMT dans le cadre du projet.

305 Sinon, pour la clientèle qui veut se rendre directement à l'hôpital, ils vont pouvoir continuer tout droit dans le tunnel et, là, pouvoir accéder au tunnel piétonnier sur le site Glen du côté du CUSM et déboucher directement à l'intérieur de l'hôpital dans le Bloc D, contrairement au tunnel actuel qui débouche dans le stationnement.

310 Peut-être juste, si vous me permettez, je vais revenir. Pour ceux qui se posent la question par rapport aux distances de parcours, le nouveau tunnel va mesurer environ cent mètres (100 m) de l'emprise ferroviaire et un total de deux cents mètres (200 m) si on part du boulevard De Maisonneuve jusqu'à l'hôpital, ou même du niveau des quais du métro, donc en arrivant du métro jusqu'à l'hôpital.

315 Au niveau des bénéfices du projet, alors bien évidemment, par le projet on amène un nouvel édicule, donc un nouvel accès au métro. On vise l'amélioration de l'accessibilité par, notamment, l'ajout de cinq ascenseurs. Et avec tous ces nouveaux liens-là, on va pouvoir améliorer les déplacements et la fluidité des clients et des résidents qui se promènent dans le secteur et créer des nouveaux liens piétonniers entre les différents sites. La cible première, l'objectif principal de la STM et de ses partenaires, c'est d'améliorer l'expérience client qu'on tient énormément à cœur.

320 Les différentes étapes de réalisation qui sont planifiées dans le cadre du projet. Alors, d'entrée de jeu, je veux juste mentionner que dans le cadre de nos travaux, en aucun temps il n'est prévu de dynamitage ou de battage de pieux. Donc, c'est vraiment des travaux d'excavation seulement et de forage; alors, pas de dynamitage et pas de battage de pieux.

325 En gros, les grandes lignes des interventions qu'on prévoit faire - bien évidemment, lorsque le contrat est donné à l'entrepreneur, il y a une mobilisation. Alors, l'entrepreneur se prépare, s'installe sur le site, fait des travaux préparatoires autour de l'édicule existant, notamment au niveau de l'enlèvement du puits de ventilation naturelle, comme j'ai mentionné tantôt, pour nous permettre de déplacer de façon temporaire la boucle d'autobus pour nous donner le dégagement nécessaire pour pouvoir faire nos travaux, et certains travaux, aussi, préparatoires au niveau du site Glen à proximité du complexe hospitalier.

335

340 Il y a également des travaux prévus sur l'emprise ferroviaire, incluant la construction des édicules de l'AMT, la construction du tunnel piétonnier vers le CUSM et du nouvel édicule STM-AMT sur le secteur nord du site. Il y aura également des travaux permanents sur la boucle d'autobus que je vais vous expliquer un peu tantôt sur l'échéancier des travaux. Et, dans la finalité, la mise en service des nouvelles infrastructures, et donc l'ouverture à la clientèle.

345 Au niveau de l'échéancier planifié. Alors, la STM prévoit donner le contrat à l'entrepreneur à l'automne 2017 et lui permettre sa mobilisation, donc installer son chantier et faire ses travaux préparatoires à l'automne de cette année. Par la suite, en début 2018, et ce, pour les deux prochaines années, il va travailler en parallèle autant au niveau du tunnel piétonnier sur le site Glen, donc sur le secteur sud à proximité du complexe hospitalier, et aussi au niveau du nouvel édicule côté nord, donc entre l'édicule existant et le 5100, boulevard De Maisonneuve, et les travaux sur l'emprise ferroviaire, qui incluent les travaux des édicules de l'AMT.

350 Je porte votre attention sur les travaux de boucle d'autobus dans une période estivale de 2019. Donc l'été 2019, on prévoit faire les travaux dans la boucle d'autobus, ce qui va demander une fermeture pendant quatre mois de la boucle. Par contre, durant ces travaux, les lignes principales du réseau bus qui mènent à Vendôme vont être maintenues.

355 C'est important de mentionner, par le fait même, que tous les services du transport en commun, autant métro qu'autobus que trains, vont être maintenus tout le long. Le niveau de service va être maintenu tout le long de notre projet, donc tout le long des deux ans qu'on va être en construction. Et à l'automne 2019, on fait toute la mise en service des équipements d'exploitation et on prévoit ouvrir les portes à la clientèle à l'hiver 2020.

360 Dans une période de quelques mois au courant de l'année 2018, il y aura également des travaux de nuit qui devront être réalisés sur l'emprise ferroviaire parce que tous les travaux vont être réalisés de jour. Par contre, sur l'emprise ferroviaire, il y a des travaux de nuit qui sont prévus parce qu'encore là, pour pouvoir maintenir le service au niveau des trains, on doit réaliser certains travaux de nuit. Et dans cette plage de quelques mois en 2018, il y a deux longs weekends ou deux longues fins de semaine de soixante-douze (72) heures qui sont ciblées : une longue fin de semaine

365

à l'été et une autre à l'automne de 2018 où, là, on va pouvoir s'installer pour pousser le tunnel qui va être construit en amont.

370 Donc, durant la période qu'on est installés en début 2018, le tunnel va être construit en deux parties : une partie côté nord du site et une partie côté sud. La partie côté nord, dans le premier soixante-douze (72) heures, on va se permettre de pousser le tunnel sous les deux premières des trois voies. Donc, ce que ça veut dire c'est que le service est maintenu de fin de semaine sur la troisième voie et on va faire la même chose pour la troisième voie dans une autre fin de semaine
375 de trois jours à l'automne 2018.

 Pour les mesures de mitigation qu'on va mettre en place, comme j'ai mentionné au tout début, on est encore en cours de définition de ces mesures-là et c'est pour cela qu'on veut vous écouter également ce soir. Par contre, la STM, déjà, par ses bonnes pratiques et avec ses
380 partenaires, on fait beaucoup de balisage au niveau de différents chantiers qui réalisent les mêmes genres de travaux, la même nature de travaux, et pour pouvoir tirer des meilleures pratiques qui ont été instaurées durant ces chantiers et de pouvoir les réaliser nous-mêmes dans le cadre de ce chantier-là.

385 On fait bien évidemment beaucoup d'arrimage avec nos partenaires, on travaille de concert avec eux et avec le milieu également. La démarche de consultation est là pour... on est là, ici, ce soir avec vous, justement pour vous écouter par rapport à ça. Et, également, il y a plusieurs études qui sont en cours de réalisation, justement, pour venir alimenter notre planification au niveau du chantier; autant une étude de circulation qu'une étude de qualité de l'air durant les travaux, du
390 niveau sonore et de la biomasse.

 Pour l'aspect circulation, on est très conscients que le chantier va amener de la circulation de camions autour du site pour le transport de matériaux de construction ou pour évacuer les sols excavés, puis également, certains travailleurs ouvriers du chantier. C'est important, par contre, de
395 mentionner que selon nos analyses préliminaires, considérant la nature des travaux qui vont être réalisés, pour l'instant, aucun impact important n'est anticipé dans le secteur.

400 Notre étude de circulation est menée par une firme spécialisée dans le domaine, dont le représentant est ici parmi nous ce soir, et comme j'ai mentionné tantôt, il y a un arrimage qui est fait. On travaille de concert avec l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, avec la Ville de Westmount et la Ville de Montréal également.

405 Par rapport à la circulation, pour le secteur nord, donc les travaux qui vont être réalisés au nord de l'emprise ferroviaire, la route qui va être utilisée, les camions vont pouvoir circuler. Donc, le site est ici, ils vont pouvoir circuler le long, vont longer l'emprise ferroviaire pour pouvoir rentrer et sortir par la rue Sainte-Catherine et utiliser l'avenue Clermont pour emprunter Sherbrooke et sortir sur Décarie. Pour le site côté sud, parce qu'il y a quand même des travaux qui vont se faire également sur le site Glen autour du complexe hospitalier, les camions vont circuler principalement sur Décarie, puis rentrer par l'entrée de livraison de l'hôpital.

410 J'aimerais juste porter votre attention sur le fait qu'il n'y aura aucun camionnage d'approuvé ou accepté sur le boulevard De Maisonneuve Ouest ni dans les petites rues résidentielles du quartier.

415 Pour le volet niveau sonore, on comprend également que la circulation de camions, puis l'utilisation de machinerie lourde pourraient être des sources d'impact au niveau sonore, et encore là, il y a plusieurs mesures de mitigation qui sont prévues dans le cadre du projet. Des cloisons antibruit qui vont venir bien ceinturer le chantier pour contrôler le niveau de bruit, des alarmes de recul à bruit blanc sur tout équipement qui est équipé d'une alarme sonore. On va également instrumenter au niveau du chantier pour faire assurer un suivi de niveaux de bruit et, bien
420 évidemment, dans toutes les bonnes pratiques de la STM, un plan de communication bien étoffé qui va pouvoir vous mettre au courant tout au long du chantier des principales phases de travaux.

425 Au niveau de l'aménagement paysager, encore là, on est conscients qu'on va construire sur un site qui est aménagé, donc on va devoir retirer des arbres qui se retrouvent sur le terrain. Et, encore là, on prévoit mettre des mesures de mitigation en place, donc planter des arbres sur le site, mais également dans d'autres secteurs et, encore là, on est en discussion avec l'arrondissement pour cibler certains secteurs.

430 On prévoit aussi l'aménagement de surfaces gazonnées, des zones de plantation de végétaux, qu'on va pouvoir avoir une appréciation durant la visualisation de la vidéo un peu plus tard, et, comme j'ai mentionné au tout début, l'aménagement d'un toit vert est prévu sur une portion du nouvel édicule.

435 Au niveau des communications, comme je mentionnais tantôt, la STM a quand même beaucoup d'expérience, surtout dans les cadres de chantiers en mode opérationnel, donc dans des lieux où les gens peuvent encore utiliser les lieux, donc ils ne sont pas fermés à la clientèle. Alors, on tire beaucoup de nos outils qu'on met en place, déjà, lors de ces chantiers. Par exemple, l'envoi de bulletins électroniques, de distribution de dépliants aux riverains en amont de chaque phase clé. Il y aura également une section spécifique pour le projet sur le site web de la STM, qui va également être présente sur le site des partenaires du projet, et un numéro de téléphone central que les
440 résidents, les citoyens, la clientèle vont pouvoir utiliser s'ils ont besoin d'informations additionnelles sur le projet.

445 Au niveau des prochaines étapes, donc on est déjà l'hiver 2017, donc on est dans le processus de commission publique. On prévoit partir en appel d'offres ce printemps pour pouvoir donner le contrat par le conseil d'administration de la STM à l'automne et débiter les travaux à l'automne 2017, et on prévoit l'ouverture officielle de toutes les nouvelles infrastructures à l'hiver 2020.

450 Alors, ça fait le tour de la présentation, mais je vais me permettre de partir la vidéo.

455 Alors, on voit ici le toit vert, la façade principale du nouvel édicule avec la façade fenestrée qui donne sur la boucle d'autobus. On prévoit une certaine intervention végétale sur le mur antichoc. Donc, au niveau du parcours STM, un client qui arrive du boulevard De Maisonneuve Ouest qui voudrait accéder au métro va pouvoir le faire par le biais des portes-papillon qui se trouvent en façade; alors, du côté droit, va pouvoir accéder au nouvel édicule STM, et là, va pouvoir entrer dans la zone de perception par les tourniquets. Et, rendu dans la zone de perception, dépendamment de la direction qu'ils veulent prendre, donc direction Côte-Vertu ou direction Montmorency, on va pouvoir prendre les ascenseurs ou les escaliers à cet effet pour pouvoir descendre au niveau du

460 métro. Alors, on voit l'ascenseur vitré en haut. On va créer des nouvelles ouvertures au niveau des quais. Et là, on voit l'ascenseur, encore une fois, en bas qui débouche sur le quai du métro.

465 Pour quelqu'un qui arrive, encore une fois, du boulevard De Maisonneuve Ouest, et là, qui voudrait accéder aux quais de l'AMT, encore une fois au niveau de la façade, on va pouvoir passer du côté gauche, donc dans le corridor AMT. C'est important de mentionner, à travers ce corridor, on va pouvoir traverser de part et d'autre du côté STM—AMT, sans nécessairement avoir à sortir dehors.

470 Alors quelqu'un, par exemple, qui arrive de l'hôpital va pouvoir rester en dedans pour accéder au métro et, pour pouvoir descendre au niveau inférieur, va pouvoir emprunter l'escalier ou les ascenseurs et, rendu en bas pour pouvoir remonter en surface, aura le choix de prendre les escaliers ou encore les ascenseurs à cet effet, dépendamment de la direction qu'on veut prendre, et remonter en surface pour avoir accès aux édicules de la gare, les nouveaux édicules AMT qui vont être construits dans le cadre du projet.

475 Finalement, pour les clients qui veulent se rendre au complexe hospitalier du boulevard De Maisonneuve Ouest vont devoir, encore là, emprunter le corridor AMT—CUSM, se rendre au fond pour pouvoir descendre par l'ascenseur ou les escaliers, et là, rendus en bas, ont tout simplement à se diriger tout droit, et là, vont avoir accès au tunnel piétonnier qui va déboucher directement dans le Bloc D du complexe hospitalier.

480

Et ça conclut notre promenade virtuelle. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

485 Merci beaucoup, Madame Clour. Donc, nous sommes maintenant rendus à la pause et c'est le moment d'aller vous inscrire au pupitre à l'entrée de la salle, si vous avez des questions. On prendra les questions dans l'ordre d'inscription. On vous rappelle que vous avez droit à deux questions par intervention et, par la suite, vous pourrez vous réinscrire si vous avez plus que deux questions.

490 The time has now come to go and register if you have questions. I hope the translation, we
were not speaking too, too fast, and we will be happy to take your questions in fifteen (15) minutes.

(SUSPENSION ET REPRISE)

495 **LA PRÉSIDENTE :**

Veillez prendre vos places, nous allons reprendre la séance. Alors, on voit que la
présentation a suscité des questions. Voici comment on va procéder. Je vais appeler votre nom
tour à tour, et puis ça ne sera pas nécessaire de vous déplacer, vous avez devant vous un micro.
500 Vous pesez sur le bouton, vous allez voir la lumière rouge s'allumer et, à ce moment-là, ça active
votre micro.

Les questions sont dirigées à moi et on vous demande de vous tenir seulement au contexte
ou au préambule qui est nécessaire. Autrement, plongez immédiatement dans la question. Alors,
505 j'appelle monsieur Daniel Rotman. Vous pouvez, sentez-vous à l'aise de vous exprimer en français
ou en anglais.

DANIEL ROTMAN :

510 Bonjour, je vais essayer de m'exprimer en français. Bonjour, Madame la présidente. Je suis
Daniel Rotman, directeur général du Dépôt alimentaire Notre-Dame-de-Grâce, un organisme
communautaire qui oeuvre contre l'insécurité alimentaire à Notre-Dame-de-Grâce et les
environnements. Le Dépôt souhaite, avec la collaboration de l'Association des marchés publics du
Grand-Montréal, la Direction de santé publique de Montréal, ainsi que l'arrondissement Côte-des-
515 Neiges et Notre-Dame-de-Grâce, nous souhaitons tenir des marchés de fruits et légumes frais et
saisonniers sur le site du métro Vendôme.

Donc, ma question est je vous demande le processus pour déposer une demande formelle
d'avoir un kiosque dédié au marché saisonnier sur le site du métro Vendôme.

520

LA PRÉSIDENTE :

525 Merci beaucoup pour votre question, Monsieur Rotman. Je crois que ce n'est pas une question qui s'adresse directement au projet de construction qui est devant nous. Par ailleurs, je vais inviter peut-être monsieur Portelance ou madame Clour à donner un commentaire, s'ils le souhaitent, au nom de la STM.

Mme MAHA CLOUR :

530 Donc, merci pour la question. Oui, effectivement, ça ne fait pas partie de la portée du projet qui est présenté ce soir. Par contre, ce serait important que vous acheminiez votre question par écrit à la STM et quelqu'un à la STM va prendre en charge votre question et vous contacter pour la suite des choses.

535 **M. DANIEL ROTMAN :**

 Excellent, merci.

LA PRÉSIDENTE :

540 Ce serait au service à la clientèle? À qui devrait-il s'adresser? C'est pour monsieur Portelance, c'est ce qu'on disait dans la présentation.

M. CHRISTIAN PORTELANCE :

545 Sur le site de la consultation publique, vous avez mes coordonnées, Christian Portelance, alors acheminez-moi votre question et je vais m'assurer qu'on la prenne en charge rapidement.

M. DANIEL ROTMAN :

550 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, est-ce que cela répond à votre question, Monsieur Rotman?

555

M. DANIEL ROTMAN :

Oui, merci beaucoup.

560

LA PRÉSIDENTE :

J'appelle maintenant Mordechai Ludmer. Please proceed.

M. MORDECHAI LUDMER :

565

Hi, I am a resident who lives very close to Vendôme Metro, on Prud'homme, and I have experienced basically congestion because of the Turcot Project and the closure of St. Jacques Street, so my questions are, I guess, in that regard.

570

How is the project administration planning to enforce the truck prohibition on De Maisonneuve Street?

LA PRÉSIDENTE :

575

Thank you for that question, I am going to ask Maha to answer.

Mme MAHA CLOUR :

580

I am going to try to answer as best as I can in English. With our call for bid, the STM is intending in integrating that clause in the documents so the contractor will not be allowed, will be prohibited to circulate any trucks on De Maisonneuve Boulevard.

M. MORDECHAI LUDMER :

585 Are there penalties? Or are there going to be... you know.

Mme MAHA CLOUR :

590 In our clauses, we can integrate penalties if ever there is something the contractor does that he is not supposed to do.

LA PRÉSIDENTE :

595 Pour nos auditeurs francophones, vous aurez compris que la question portait sur les mesures prises pour s'assurer que les camions respectent les consignes quant au bruit, et cetera, sur la rue De Maisonneuve, et madame Clour répond que ça pourra être prévu au contrat, incluant des clauses de pénalités, le cas échéant.

Did you have other questions?

600

M. MORDECHAI LUDMER :

Yes, I have a second question.

605 **LA PRÉSIDENTE:**

Please proceed.

M. MORDECHAI LUDMER:

610

Again, within the context of the congestion on De Maisonneuve, it includes, now, a bike path and traffic in both directions with heavy usage by the buses. During the four months in the summer of 2019, when the bus loop is going to be closed, are there any mitigation measures that have been

615 thought of to ensure two things, like a continuous flow of traffic despite the increase of volume, and
secondly, safety of the cyclists that are often – as a cyclist, trucks double park on the bike lane, you
know, because of deliveries or what have you – so, safety of the cyclists, and congestion during the
four months of what I am anticipating to be congestion?

620 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Clour, est-ce que vous voulez?

Mme MAHA CLOUR :

625 During the four-month period when the bus loop will be closed in the summer of 2019, we
were actually aiming a summer period because already, the level of bus service for the STM is
reduced in the summertime because of...

630 **M. MORDECHAI LUDMER :**

Students?

Mme MAHA CLOUR :

635 Yes, students are... the schools are closed, so there are less students. All the main bus
routes are going to be maintained to Vendôme. However, any other bus lines will be redirected to
another Metro station close by – this has already been done by the STM in the past –, and for
security reasons on the boulevard, we are going to make sure that with the construction staff, there
is going to be controlled circulation around, and there is going to be continuous circulation, no double
640 parking. None of that will be authorized on the boulevard around the construction site.

M. MORDECHAI LUDMER :

Okay, thank you.

645 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, la question portait sur les problèmes éventuels de flot de circulation, de congestion sur De Maisonneuve et la sécurité des cyclistes, et la réponse était à l'effet, et c'est un résumé, mais la réponse était à l'effet que des mesures seront prises pour assurer une circulation fluide et prendre des mesures pour éviter le stationnement en double et autres pratiques qui pourraient mettre en péril la sécurité des cyclistes.

650
Est-ce que vous voulez ajouter quelque chose, Madame, en français pour les...? Non, c'est beau? O.K. J'appelle maintenant Natalie Turner. Oui, Madame.

655 **Mme NATALIE TURNER :**

Oui, bonjour. Je suis employée au CUSM et aussi mère d'un enfant qui va à la garderie au CUSM, et aussi résidente sur l'avenue Grey. Ma question, c'est à propos des plans qui vont être faits pour la garderie. Je vois bien, par les dessins, qu'il y a une grosse partie de la garderie qui va être affectée. Surtout en arrière de la garderie, ils viennent de finir un endroit pour que les enfants jouent dehors. Alors, ma question est : c'est quoi les plans pour la garderie du CUSM?

665 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Madame Turner. Alors, peut-être que madame Clour peut diriger la question.

Mme MAHA CLOUR :

670 Oui, effectivement, pour répondre à cette question, je vais permettre à mon collègue, monsieur Major, de répondre.

M. PIERRE MAJOR :

675 Bonsoir, au sujet de la garderie, malheureusement il y a des conflits entre la nouvelle
construction et les espaces actuels d'hébergement de la garderie, donc nous sommes à regarder
différentes options pour une relocalisation temporaire et possiblement permanente de la garderie,
soit dans le 5100, De Maisonneuve ou dans l'édifice du 5252, De Maisonneuve qui est aussi
propriété du CUSM. Évidemment, nous allons considérer les espaces extérieurs qui sont requis.
680 Donc, il y a des options, il y a des scénarios possibles sur les deux sites; et aussi, il y a la question
de débarcadère pour les parents qui doivent apporter leur enfant matin et soir.

 Donc, on est toujours en période de planification et dès qu'on aura des détails, on va
communiquer avec le conseil d'administration de la garderie qui se feront un soin de communiquer
685 l'information aux parents.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci, Monsieur Major. Madame Turner, est-ce que cela répond à votre question?
690

Mme NATALIE TURNER :

Oui.

695 **LA PRÉSIDENTE :**

 Est-ce que vous aviez une autre question? O.K., merci beaucoup. J'appelle maintenant
Valerie Gold.

700 **Mme VALERIE GOLD :**

Hello. In English, please.

LA PRÉSIDENTE :

705

Okay, go ahead.

Mme VALERIE GOLD :

710

I am looking at the plans, and I see absolutely no place mentioned of escalators. I think there should be escalators going down to the platforms of the Metro on both sides, because it is a lot easier and move people much more quickly. Those elevators look extremely small for the number of people who will want to use them. So, I don't know why there are no escalators in there. I don't know why escalators were not put in when they did the first bit of remodeling, but I think escalators should be strongly considered.

715

LA PRÉSIDENTE :

So I understand that your question is...

720

Mme VALERIE GOLD :

Yes, why no escalators? Very simple.

725

LA PRÉSIDENTE :

Why no escalators? And I am going to ask Madame Clour to perhaps answer.

Mme MAHA CLOUR :

730

Again, I am going to try my best to answer in English with the technical terms. As you can see on the plans, the site is very constrained with many physical elements. The train tracks on one side, the Metro station underground with the Metro tunnel, the existing buildings that are surrounding

735 the site. So, with all of that, we did not have the required height to be able to install escalators. So, therefore that is why we could not install them, we have to install regular stairs.

And to answer your other question concerning the size of the elevators, they are standard size, they should fit an adequate number of people that want to use them.

740 **Mme VALERIE GOLD :**

I am not convinced, but okay.

745 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, pour nos auditeurs francophones, la question était de savoir pourquoi des escaliers mobiles n'étaient pas prévus, et la réponse est à l'effet qu'il n'y a pas suffisamment de dégagement vertical?

750 **Mme MAHA CLOUR :**

Exact.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour qu'ils puissent planifier ces escalateurs, ces escaliers mobiles. Et, en ce qui concerne les ascenseurs, ils sont de taille standard, réglementaire, pour répondre aux besoins des poussettes ou autres usagers.

760 Did you have any other questions, Mrs. Gold? No, okay, thank you very much. I now call on Maureen Kiely.

Mme MAUREEN KIELY :

765 Good evening. It is my understanding that we have approximately nine low-floor bus lines that come into the Vendôme Metro, and the thing is during construction and even now, we do not have any way to get people who are handicapped or with strollers, et cetera, into the MUHC. Will the MUHC consider putting on either another bus or changing one of the bus lines such that they are able, we can get people from the Metro during construction into the MUHC site?

770

LA PRÉSIDENTE :

I am sorry, you said? Just so that – I would like to clarify the question, you said nine low-floor...?

775

Mme MAUREEN KIELY :

I think there are nine routes that come through the Vendôme Metro.

780

LA PRÉSIDENTE :

Okay, okay. Not...

Mme MAUREEN KIELY:

785

Yes, okay? And my understanding is they are all low-floor buses, which means there is people that have difficulty walking, wear canes, strollers, walkers, et cetera, and we have the 77 bus, I realize, that goes from Lionel-Groulx over to the front door of the Vic, but the consultation du Quartier and Decarie Project have been asking for this for a long time. Why can we not have some kind of a bus or an extension of one of the routes that would go into the hospital?

790

LA PRÉSIDENTE :

Of the buses that now go to the Metro station.

795

Mme MAUREEN KIELY :

They are being dropped at the front door of the Vendôme Metro. So then people have to walk all the way down and in the very cold weather, as you walk west on De Maisonneuve to Décarie, that is a steep slope, and it is very dangerous, and it is very icy in the weather we have just had, and they have no way of getting in.

800

LA PRÉSIDENTE :

I am not sure that that question is specifically directed to the construction project.

805

Mme MAUREEN KIELY :

Yes it is, because the construction project is going to make it even worse. Okay?

810

LA PRÉSIDENTE :

Okay. Well, that is just fine, I will turn to the STM spokesperson to give an answer to your question.

815

Mme MAHA CLOUR :

For this question, I am going to ask my colleague at the STM, Alain Labelle, to answer.

820 **M. ALAIN LABELLE :**

Oui, bonjour, Alain Labelle, planification STM. Donc, à l'époque, quand il avait été décidé d'implanter la ligne 77 à partir du métro Lionel-Groulx pour offrir l'accessibilité au centre hospitalier, c'est parce qu'il n'était pas vraiment possible, parmi les lignes qui desservent le métro Vendôme, 825 de changer la direction d'une des lignes pour aller vers le centre hospitalier. Il y avait des contraintes en termes de circulation et il y avait aussi des contraintes en termes d'achalandage. Donc, il y a beaucoup de gens qui utilisent ces lignes-là et que ça nous faisait... bon, bref, comment je pourrais résumer? Ça faisait faire des détours à certaines lignes et donc, il était impossible de cibler une ligne spécifique qui aurait pu remplir cette mission à ce moment-là. Donc, c'est pour ça que la ligne 830 77 a été mise en place.

Je pourrai donner des éléments supplémentaires de réponse parce que cette question a été posée dans le passé, donc je vais pouvoir fournir, dans les prochains jours, des éléments supplémentaires. Mais ce n'était pas réalisable dans le contexte d'une offre de service en transport 835 en commun dans ce secteur.

LA PRÉSIDENTE :

840 Alors, je comprends que vous allez produire une réponse à la question sur le site web de la STM?

M. ALAIN LABELLE :

845 Oui. Je voudrais juste ajouter un point. Donc, l'autre élément c'est qu'en termes de mitigation lors des travaux, il n'y aura pas d'impact réellement puisque le tunnel actuel n'est pas affecté par les travaux.

LA PRÉSIDENTE :

850 Et je crois que certainement pendant tout le temps des travaux, la ligne 77 va continuer.

M. ALAIN LABELLE :

La ligne va être en service, effectivement.

855 **LA PRÉSIDENTE :**

Well, Ms. Kiely, I understand that you are going to be getting more information as to why they could not use the other bus lines and bring them into the hospital. You will be getting more details in that regard on the website.

860

Mme MAUREEN KIELY :

Okay.

865 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant madame Bridget Blackader.

Mme BRIDGET BLACKADER :

870

Good evening, thank you. Several of my questions have already been asked, so I will start in another direction. The size of the proposed elevators. What size? How many people per load? Please. Because, obviously, or presumably, there is going to be a considerable proportion of elevator users who have strollers, canes, walkers. So, it is not possible to put the usual eight, ten, twelve people.

875

LA PRÉSIDENTE :

Thank you, I will ask Madame Clour to answer.

880

Mme MAHA CLOUR :

885 Obviously, depending on the type of people that are going to be using the elevator at the same time, it is difficult for me to answer adequately to that question. However, we will come back with more details concerning the size, the dimension and the capacity of our elevators in the next few days on the STM website.

LA PRÉSIDENTE :

890

Thank you very much, Maha. So we will be looking for information regarding bus lines and elevator capacity. Did you have any other questions, Madame Blackader?

Mme BRIDGET BLACKADER :

895

900 Yes, one more. You mentioned there were several means of keeping the public informed on activities and proposals, but I did not hear a commitment to be part of the Bon Voisinage Committee which has existed in this area for several years, and has been an excellent mechanism of information exchange between the hospital, the STM, whoever is doing whatever they are doing and the communities.

LA PRÉSIDENTE :

905 I will perhaps rephrase that and ask whether there have been any approaches to the Bon Voisinage Committee, and otherwise, if the answer is a negative, I will suggest that you make it a suggestion at the hearing on opinions and suggestions. How is that?

Mme MAHA CLOUR :

910

First of all, I just want to reassure that we have been already in contact, and are currently in contact with the representatives of the Turcot construction site. It is one of the ideas that is on the table right now. We want to make sure, at the STM, that we have the right forum to keep you

informed all during the whole construction period, so it is one of the options that is being analyzed at the moment.

915

LA PRÉSIDENTE :

Maybe – I also mentioned at the beginning that anybody who wants to sign in to the register to be on the information bulletin, information on the progress of this particular construction project, that is the mechanism that is being put into place.

920

Maintenant, juste au cas où il y en a qui auraient manqué les échanges, parce que je ne sais pas si la traduction va dans les deux sens, je ne pense pas, alors il y a des questions qui ont été posées concernant les circuits d'autobus qui aboutissent présentement au métro Vendôme. La question était de savoir s'il pourrait être possible d'avoir des autobus à plancher bas qui iraient jusqu'à l'hôpital, un peu comme les autobus numéro 77. Il y a des raisons techniques importantes pour ça. Il y aura plus d'informations d'affichées sur le site web à cet égard.

925

Également, une question a été soulevée en ce qui concerne la capacité des ascenseurs, combien de personnes, et personnes soit à mobilité restreinte ou des poussettes, des canes, et cetera, et là encore, on fournira plus d'informations sur le site web de la STM. Ça va? C'est correct? O.K.

930

I now call on Liz McCallum. Please proceed.

935

Mme LIZ McCALLUM :

Thank you. I live on St. Catherine Street. I have the pleasure of living about three doors down from where I see an exit sign for truck sortieing the job site, and so, my question for you is how many trucks per day do you see leaving or entering the job site at the corner of Clermont and St. Catherine Street?

940

LA PRÉSIDENTE :

945

Madame.

Mme MAHA CLOUR :

950

During regular construction phases, we are talking about between ten (10) and twenty (20) total movements of trucks during the day. There will be a peak at the summer of 2019 where we might reach up to thirty (30) trucks. However, it is important to note that it is not a huge number of trucks that will be circulating, and we are in discussion with the City of Westmount to make sure that all truck movements will be done in a very safe manner. There will be controls. We are also
955 considering of maybe adding circulation lights. So, we are trying to analyze and define all the measures that we need to put in place to make that everything is secure.

Mme LIZ McCALLUM :

960

Right, and would the traffic then go up Clermont or would it go along St. Catherine Street? It seems to be a bit of an issue as to where the trucks would go.

Mme MAHA CLOUR :

965

Right now, the route is considered to go through St. Catherine and Clermont.

Mme LIZ McCALLUM :

Both.

970

Mme MAHA CLOUR :

Yes.

975 **Mme LIZ McCALLUM :**

Is it twenty (20) per day or twenty (20) per hour?

980 **Mme MAHA CLOUR :**

To reach Sherbrooke – I am sorry, I just want to make sure that my answer is clear. So, in and out from St. Catherine, up north to Clermont, and then west on Sherbrooke.

985 **Mme LIZ McCALLUM :**

So there would be minimal traffic going along St. Catherine Street to Landsdowne?

990 **Mme MAHA CLOUR :**

Towards the south.

995 **Mme LIZ McCALLUM :**

To the south.

1000 **Mme MAHA CLOUR :**

Yes, minimal.

1005 **Mme LIZ McCALLUM :**

And in the minimal traffic, what would be the mitigating circumstances? Or what have you considered doing to minimize dirt on the road, minimize dust, minimize that environmental impact in the neighbourhood, which we had when the MUHC was being built on Décarie, as you might recall.

Mme MAHA CLOUR :

1010 Right. So, we are going to actually plan on putting washing stations for the trucks on the construction site. So, before they leave the construction site, they will be cleaned and washed thoroughly, so that they don't drag mud or dirt or dust along the roads.

Mme LIZ McCALLUM :

1015 And just a quick clarification. You are talking about twenty (20) trucks a day, not twenty (20) trucks an hour.

Mme MAHA CLOUR :

1020 It is twenty (20) trucks an hour.

Mme LIZ McCALLUM :

An hour. An hour! Now, just to clarify, a day would be an eight-hour day approximately?

1025 **Mme MAHA CLOUR :**

During the day, we are speaking about seven to eight-hour days with shifts, yes.

Mme LIZ McCALLUM :

1030 So a hundred and sixty (160) trucks coming out of the entrance at Clermont and St. Catherine Street.

Mme MAHA CLOUR :

1035 Yes, but it is important to note that it is half that are coming in, and half that are coming out.

Mme LIZ McCALLUM :

1040 Okay. So, let's say eighty (80) on a bad day. So eighty (80) on a bad day, and they are primarily directed north up Clermont to a busy intersection, partially are going along St. Catherine Street to Lansdowne.

Mme MAHA CLOUR :

1045 I am going to actually maybe ask my expert in circulation to answer that question, if you don't mind.

Mme LIZ McCALLUM:

1050 Thank you.

M. ALAIN HURTUBISE:

1055 Donc, on parle d'un maximum...

LA PRÉSIDENTE :

1060 Je vais vous demander de parler lentement parce qu'il y a de la traduction simultanée et je crois que le point est important.

M. ALAIN HURTUBISE :

1065 D'accord. On parle d'un maximum de vingt-quatre (24) camions à l'heure. Ça, c'est douze (12) camions entrants et douze (12) camions sortants par heure, et qui peuvent être répartis, pas juste avec l'accès de la rue Sainte-Catherine vers Clermont et Sherbrooke, mais qui peuvent être répartis souvent cinquante-cinquante (50-50) avec le secteur du CUSM où l'accès est par Saint-

Jacques. Donc, la répartition de ces camions-là ne se fait pas seulement via du côté nord de la rue Sainte-Catherine.

1070 Mais en termes d'impact, je sais que chaque camion, c'est un élément additionnel sur le réseau routier, on essaie de les minimiser, mais par rapport aux conditions de circulation, on pense que ça va rester de nature semblable à ce qu'on rencontre actuellement. Il n'y aura pas un... c'est un faible ajout.

1075 **Mme LIZ McCALLUM :**

Can I add another question? I would like to know...

LA PRÉSIDENTE :

1080 If it is very related, otherwise I will have...

Mme LIZ McCALLUM :

1085 It is related. It relates to traffic; and my question is in addition to the twenty (20), the trucks going in and out, where are the contractors parking that are working on the project? And are they also accessing the site through the same entry-exit point at Clermont and St. Catherine? And if so, how many workers are going in and out? I am assuming seven to three.

1090 **Mme MAHA CLOUR :**

1095 We are actually in discussion with one of our partners, with our partners in the project, to find parking for all construction staff during the whole construction period. Right now, what is in discussion is actually on the Glen site. So, if that works, if that comes through, which is what we are aiming for, circulation is going to be done mostly on the south sector, and not on the north sector.

Mme LIZ McCALLUM :

1100 Okay, thank you.

LA PRÉSIDENTE :

1105 J'appelle madame Violeta Stoica.

Mme VIOLETA STOICA :

1110 Bonsoir. Ma première question se réfère au bâtiment. J'aimerais savoir, dans ce plan, avez-vous pris en considération que ce projet peut faire partie d'un projet plus grand? Par exemple, un bâtiment avec plusieurs étages au-dessus de la station de métro?

LA PRÉSIDENTE :

1115 Madame Maha, est-ce que vous pouvez répondre?

Mme MAHA CLOUR :

1120 Oui, merci. En fait, notre mission première c'est le transport en commun, donc le mandat du projet c'est vraiment d'assurer un lien entre les différents pôles de transport collectif au site du CUSM. Donc, pour l'instant, dans le mandat du projet, il n'y a pas vraiment de projection de densification. Par contre, c'est des éléments qui vont être notés et possiblement, on verra un jour un projet dans le futur, mais dans le cadre de ce projet, ce n'est pas un élément, actuellement, qui est intégré.

1125 **Mme VIOLETA STOICA :**

Moi, je pense quelque chose. Maintenant que vous faites les plans, et on fait pour l'avenir, pour plusieurs années – cinquante (50) années d'ici, quarante (40) années – penser pour renforcer

1130 la fondation pour pouvoir soutenir une autre construction au-dessus avant de faire ce... parce que, je m'excuse, il me semble trop petit.

LA PRÉSIDENTE :

1135 Madame, je vous remercie.

Mme VIOLETA STOICA :

O.K., deuxième question.

1140 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous rappelle que c'est des questions, alors vous pourrez donner ça dans un avis public. Deuxième question.

1145 **Mme VIOLETA STOICA :**

1150 O.K. Deuxième question, je voudrais savoir si vous avez cherché des solutions pour épargner l'abattage des arbres et pour intégrer, faire une meilleure intégration du projet avec la nature, parce qu'on vit avec la nature. Un toit vert, c'est au-dessus de la tête, je ne le vois pas. C'est juste les maîtres qui sont là.

1155 Je suggère à ceux qui font le projet d'aller *anonymous*, une journée, disons I *pick this bus*, et attendre cet autobus dans la station, voir qu'est-ce que ça peut faire. On n'a pas où s'asseoir, on doit voir le soleil. Attention au mur de... qui est pour protéger. On ne voit pas, si vous faites le mur là-bas, on ne voit pas les quelques plantes qui s'accrochent dessus et on prend le soleil. On doit voir le soleil. Nous, on est les voyageurs. Je vois juste du béton et du vert. Et c'est beau mettre en valeur le talent architectural ou...

1160 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Madame Stoica, et je vais inviter madame Maha à faire un rappel de toutes les mesures qui sont prises pour mettre en valeur la nature avoisinante.

1165 **Mme VIOLETA STOICA :**

Merci beaucoup.

1170 **Mme MAHA CLOUR :**

Alors, oui, on est conscients que pour permettre la construction de la nouvelle infrastructure, on doit enlever certains arbres sur le site. On essaie de réduire l'impact à ce niveau. On n'en enlève pas lorsque ce n'est pas requis.

1175 En termes de redéveloppement au niveau paysagement autour du site, oui, il y a le toit vert, mais il y a également l'aménagement en façade à l'entrée. Quand on parle de lumière naturelle, la fenestration abondante au niveau du nouvel édicule va justement intégrer beaucoup de lumière naturelle au niveau du bâtiment à l'intérieur.

1180 Au niveau de l'extérieur, on doit répondre à l'ensemble des besoins de notre clientèle en termes de fluidité, d'assurer qu'il n'y ait pas d'obstacle au niveau des déplacements en façade pour l'entrée et la sortie du bâtiment. Par contre, malgré tout, on offre quand même un endroit, justement, d'attente, si jamais c'est requis pour la clientèle.

1185 **LA PRÉSIDENTE :**

J'espère que ça répond à votre question, Madame Stoica. I now call on Matthew McLauchlin.

1190

M. MATTHEW McLAUCHLIN :

1195 Oui, bonjour. Donc, des questions un peu concernant l'aménagement des différents espaces de passage. Donc, ça n'a pas été tout à fait clair pour moi sur les diagrammes – un petit peu plus dans le vidéo, mais évidemment, c'est passé vite –, les différents passages entre les deux secteurs qui ont été décrits, le secteur de la STM qu'on pourrait décrire comme l'édicule plus transept au-dessus des quais de la station de métro et leurs accès, ainsi que l'accès vers la gare et le CUSM.

1200 Et puis, comme par exemple, une chose que j'ai remarquée, c'est que ça semble que le quai du métro et le tunnel vers le CUSM sont sensiblement au même niveau. Est-ce qu'on a songé à faire une perforation pour permettre à des gens, au moins de ce côté-là de la station de métro, de pénétrer directement dans le tunnel qui va les mener au CUSM plutôt que devoir monter et redescendre, ou même prendre un ascenseur pour monter, prendre un ascenseur pour descendre?

1205

LA PRÉSIDENTE :

1210 Merci, je vais demander à madame Clour de répondre.

Mme MAHA CLOUR :

1215 Comme j'ai répondu, je crois, partiellement, à une question précédente, le site est très contraignant en soi. On est vraiment pris entre l'emprise ferroviaire, donc les chemins de fer, le tunnel du métro en souterrain, les quais, les bâtiments existants en surface. Donc, on était vraiment contraints au niveau des déplacements pour assurer un lien.

1220 Il y a, je crois, une légère différence de niveaux entre les niveaux des quais et le tunnel, et pour permettre les gens de se rendre en surface pour ultimement accéder à la gare de l'AMT, on n'avait pas le choix d'amener les gens vers le haut pour redescendre. Donc, on a vraiment fait plusieurs analyses de différents scénarios pour s'assurer de choisir le meilleur scénario en termes

de déplacements, pour optimiser la distance de parcours, mais aussi avec les contraintes physiques qu'on a à travailler autour du site.

1225 **M. MATTHEW McLAUCHLIN :**

Donc, j'aimerais peut-être suggérer de peut-être mettre des plans un petit peu plus détaillés des différentes volumétries, des différents espaces de passage pour permettre de formuler mes opinions là-dessus, ça serait très utile d'avoir ça sur le site web. Ma deuxième question...

1230

LA PRÉSIDENTE :

Excusez, on va juste finir là-dessus. Est-ce que ça va être possible de répondre à la demande de monsieur dans les prochains jours?

1235

Mme MAHA CLOUR :

On va rajouter des informations sur le site web.

1240

M. MATTHEW McLAUCHLIN :

Merci. Donc, mon autre question c'était, je n'ai pas tout à fait compris le besoin de condamner, d'enlever le puits de ventilation naturelle ni exactement la nature des remplacements. J'avais compris que c'était à cause qu'il fallait déplacer la boucle d'autobus. Pourtant, je vois dans l'échéancier qui a été fourni que les travaux sur la boucle d'autobus sont juste prévus vraiment vers la fin des travaux sur le couloir piétonnier et le travail sur l'édicule. Alors, s'il fallait déplacer la boucle d'autobus pour permettre la construction de l'édicule, pourquoi ce n'est pas au début et pas à la fin?

1245

1250 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Clour, s'il vous plait?

Mme MAHA CLOUR :

1255 C'est une très bonne question. En fait, si vous regardez l'échéancier, quand on parle de
travaux préparatoires à l'automne de cette année, on considère comme travaux préparatoires
l'enlèvement du puits de ventilation naturelle et le déplacement de façon temporaire de la boucle
d'autobus. Je dis bien temporaire parce que justement, on veut minimiser la durée de ces travaux,
1260 mais nous permettre de maintenir le service bus durant tout le chantier. Par la suite, à l'été 2019,
c'est là qu'on va faire les travaux permanents dans la boucle d'autobus.

M. MATTHEW McLAUCHLIN :

1265 Et est-ce que je peux élargir un petit peu plus sur la ventilation? Comme j'ai mentionné, les
puits de ventilation naturelle qui seront substitués à ce qui est existant?

Mme MAHA CLOUR :

1270 Oui. Donc, étant donné qu'on doit enlever le puits de ventilation naturelle existant, on va le
remplacer, de part et d'autre des façades de l'édicule existant, par des persiennes sur une portion
de la fenestration. Donc, une baie de fenestration de part et d'autre de la façade.

M. MATTHEW McLAUCHLIN :

1275 Comment, on va enlever les fenêtres pour les remplacer par des...

Mme MAHA CLOUR :

1280 On va les remplacer par des persiennes. Pas toutes les fenêtres, une baie de fenestration.

M. MATTHEW McLAUCHLIN :

Okay, all right.

LA PRÉSIDENTE :

1285

Est-ce que ça serait possible, peut-être, d'avoir un croquis qui va répondre peut-être plus, avec plus de détails à la question de monsieur?

Mme MAHA CLOUR :

1290

On va essayer de vous produire l'information.

LA PRÉSIDENTE :

1295

J'appelle madame Sophie Katz.

Mme SOPHIE KATZ :

1300

Hi, I am here, thank you. Okay, yes, thank you very much. I do have some questions. It is regarding... Is this project, it is already decided or is it too late to consider other options? And instead of dropping the project... Because I am thinking this is going to cost in the millions, possibly billions of dollars, and I know you have not spoken about costs. I just feel there are so many other things that the STM could be investing in instead of doing all this, and I can give some examples.

1305

For example, like the ATM trains, you could give low-cost fees because there is many times that the trains are practically empty. Make it more accessible, have more trains, have even more Metros. Sometimes you have to wait thirteen (13) minutes for a Metro or even longer. Even busses at night, sometimes you have to wait half an hour – have more bus service, have more bus service; even have some kind of a way, an extra bus route to the front door of the hospital because a lot of mobility-impaired people, they are not going to use those elevators anyway, they are going to want to be dropped at the front door.

1310

And I can give you a million others, but I won't have time to get into all that. The cost could be improve what is already there. Maybe build a ramp because it is a very long corridor. You have

1315 ramps in Beaudry Metro. There are just so many things that you could be investing in without making people go through all this. So that is my question. Is it possible to consider another option?

LA PRÉSIDENTE :

1320 At this point in time, I can answer that this is obviously not a fait accompli because there are still some approvals that have to be obtained, but those approvals are more with respect to regulatory requirements, and also the way the legislative structure is set up. There has to be a recognition of what is good for the surroundings, all those mitigation measures.

1325 The Board of Directors of the STM has approved the project, and the Government has approved the funding of the project, but that should not stop you from voicing an opinion at the time, at the next meeting when people are invited to voice their opinions. But I must remind you that the focus of this consultation is not on whether or not the project should exist, but what should be done to make the project go forward with all due respect to the regulatory requirements and the mitigation measures that are for the benefit of the citizens around the area.

1330

I will invite Mr. Portelance, if he wishes to add to something. Very good. Do you have any other questions?

1335 **Mme SOPHIE KATZ :**

Yes, I do, thank you. So, my second question is I have not heard anything about the safety of the user and that is a big issue, not only for women, but also people that are mobility impaired. In many Metros, already, there can be safety issues, not only in terms of lighting, but also in terms of gangs, other types of people that may be hanging out there. So, has safety been considered, and if yes, what is being done about that? Thank you.

1340

LA PRÉSIDENTE :

1345 Thank you, I will direct this question to Maha.

Mme MAHA CLOUR :

1350 I can safely say for the STM and for all their partners, safety of our clientele is our main concern, so in all our interventions, that is our main priority. By bringing in natural light, a lot of windows, fenestration, to make sure that everyone can see and be seen, that is an element to add to this feeling of security for our clients that are in and around the building. Also, there will be lighting outdoors that will be integrated to make sure that there is a feeling of security around the site as well.

1355 **LA PRÉSIDENTE :**

Mrs. Katz, if you have further questions, you can re-register outside. And if anybody else has further questions, a reminder that the register is still open. Je vous rappelle que si vous avez d'autres questions, c'est possible d'aller vous inscrire à l'extérieur.

1360

J'appelle monsieur ou madame Stéphane Kuch.

M. STÉPHANE KUCH :

1365 Oui, bonjour. Je reste sur la rue Grey. Ma question c'est à cause que nous sommes à Montréal, et la construction à Montréal avait une histoire. Est-ce qu'ils vont mettre des garanties dans le contrat que ça va être fait à date et que ça va être fait dans le budget déposé?

LA PRÉSIDENTE :

1370

Merci, je vais diriger la question à madame Clour.

Mme MAHA CLOUR :

1375 C'est bien évidemment une exigence pour nous à la STM. Il y a toujours des clauses de respect des échéanciers et des conditions, mais malgré tout, comme tout grand chantier, on n'est

1380 pas à l'abri d'imprévus. Dans nos échéanciers, on se permet toujours... nos échéanciers sont quand même réalistes, ne sont pas optimistes, par contre, dans le sens où on est capables de réagir adéquatement si jamais il y a un imprévu majeur sur le terrain, sur le site, sans avoir à venir modifier les échéanciers, mais on vous garantit que c'est très important pour nous de respecter nos échéanciers et nos budgets.

LA PRÉSIDENTE :

1385 Est-ce que vous avez une autre question?

M. STÉPHANE KUCH :

1390 Yes, my second question is for timing and things. The trucks are all going to be running their way down Sherbrooke Street where there is a lot of merchants there. There is, you know, a necessity for parking. How much will this project be disrupting those people who, most recently, a couple of years ago, were hit out with a road construction, and now it could potentially damage their businesses, which affects the entire neighbourhood?

1395 **LA PRÉSIDENTE :**

Voulez-vous, Madame Clour, s'il vous plait, répondre?

Mme MAHA CLOUR :

1400 I guess we have sort of answered part of that question a little earlier, but we don't believe, with the number of truck circulation that we will be bringing on with the construction site, that there is going to be a new impact on the merchants that are on Sherbrooke Street or on the parking as well.

1405

LA PRÉSIDENTE :

Ça va? J'appelle maintenant madame Jo-Anne Wemmers.

1410 **Mme JO-ANNE WEMMERS :**

Oui, merci. Je vais poser ma question en anglais, mais je vous invite à répondre en français pour éviter qu'on se répète toujours. Okay?

1415 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K., merci.

1420 **Mme JO-ANNE WEMMERS :**

So, my question was, I did not see anything in the projection about taxi stands or drop-off spots for people, because this is a multi-modal transportation hub. There are people coming and going all day, and right now, a lot of the residents have people stopped in front of their driveways, blocking it while they wait for whoever they are picking up at the Metro or the train station. Taxis, they tried putting one ad hoc on Vendôme – that did not go over well. So, that has to be included. This has to at least be part of the discussion. My question is, is it? And where is it, then? Because I have not heard anything about it.

1425
1430 The other thing... Well, that is one question at the time, right?

LA PRÉSIDENTE :

Right. S'il vous plait, Madame Clour.

1435 **Mme MAHA CLOUR :**

Oui. Alors, je vais répondre en français. On travaille de concert et de très près avec l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce pour tous les aspects qui peuvent toucher le domaine public, comme cet élément-ci. Je peux vous rassurer, un peu comme en
1440 réponse aux questions précédentes qu'on a eues, que dans le cadre de nos travaux, on ne générera pas de stationnement additionnel ou de prise de stationnement dans les rues, l'objectif étant de cibler des stationnements.

1445 **Mme JO-ANNE WEMMERS :**

That is not my question. My question is not for the construction, my question is in this new plan that you are proposing.

1450 **Mme MAHA CLOUR :**

Okay, I am sorry.

1455 **Mme JO-ANNE WEMMERS :**

Okay? Just to be clear.

1460 **Mme MAHA CLOUR :**

Comme j'ai mentionné, on est en discussion et on travaille de concert avec l'arrondissement pour tous les éléments qui peuvent avoir un impact sur le domaine public. Je pourrais peut-être inviter un de mes collègues de l'arrondissement de répondre à la question de madame.

M. PASCAL TROTTIER :

1465

En fait, si je comprends bien la question de madame avait un lien avec le taxi, si je comprends bien?

Mme JO-ANNE WEMMERS :

1470

Well, the question is, is there a taxi stand in this new station that you are creating, right? And is there a spot for drop-off, pick-ups of people? Not necessarily taxis, but they call it kiss and ride, I think, in English. I don't know what it would be called in French.

M. PASCAL TROTTIER :

1475

En fait, pour ce qui est des taxis, nous, on étudie toutes les demandes qui nous viennent du Bureau du taxi, donc c'est avec eux qu'on décide où est-ce qu'on implante les zones. Pour ce qui est d'un emplacement pour du *kiss and ride*, en face, j'imagine, de la station de métro, ça, il va falloir en discuter avec les gens de la STM. Jusqu'à présent, on n'a pas eu de discussion à cet effet-là, donc c'est un aspect qui va faire partie de nos prochaines discussions.

1480

Mme JO-ANNE WEMMERS :

1485

Et pour les taxis, je n'ai pas compris. Il n'est pas prévu un arrêt de taxis dans le... c'est ça la réponse?

M. PASCAL TROTTIER :

1490

En fait, pour ce qui est des taxis, les demandes doivent nous parvenir du Bureau du taxi. Donc, c'est eux qui analysent les besoins et les emplacements qu'ils voudraient avoir sur le réseau routier. Donc eux nous déposent leurs demandes habituellement et nous on les étudie et on les autorise par la suite sur notre réseau routier. Mais la demande initiale doit venir du Bureau du taxi.

1495 **Mme JO-ANNE WEMMERS :**

So you just react, you don't think.

1500 **M. PASCAL TROTTIER :**

En fait, oui et non, c'est qu'on ne connaît pas les besoins exacts en matière de taxi, nous, à l'arrondissement. Donc, il y a un bureau à la Ville de Montréal qui s'occupe exclusivement du taxi et ils nous présentent leurs demandes.

1505 **LA PRÉSIDENTE :**

Je crois que la réponse à la question c'est qu'en ce moment, il semble y avoir rien d'expressément prévu. Il y a peut-être lieu de formuler une recommandation en ce sens au moment opportun dans le déroulement des audiences, c'est-à-dire le 8 mars.

1510

Mme JO-ANNE WEMMERS :

Merci, j'ai droit à une deuxième question, oui?

1515 **LA PRÉSIDENTE :**

Absolument, Madame.

1520 **Mme JO-ANNE WEMMERS :**

Ma deuxième question est: We have noticed, since the hospital was built, that the train has become much, much louder because the sound bounces off the building and comes back up at us on the north side of De Maisonneuve. And I know as well that CP has planned a fourth rail in extension of the more trains, which is wonderful. Public transportation is wonderful.

1525 My question is, will they, in this new plan, is it considered to have sound barriers, something to dampen the sound of the trains? Again, this is not necessarily the construction of a sound wall, I should mention this, but this is for the long-term vision of what is happening in this area and this station. That is my question, sound barriers.

1530 **LA PRÉSIDENTE :**

On peut diriger la question à la personne appropriée qui peut parler pour l'AMT.

Mme MAHA CLOUR :

1535

Je peux diriger la question à mon collègue de l'AMT.

LA PRÉSIDENTE :

1540

Je vous rappelle, il y a certaines personnes qui n'ont pas éteint leur micro. S'il vous plait, si vous avez posé une question et que votre micro est toujours allumé, si vous voyez une petite lumière rouge devant vous, s'il vous plait pesez sur la lumière rouge. Madame, je vois là une lumière rouge. If you have, if your red light is open, make sure that your mike is turned off. Oh, c'est le traducteur, O.K. Excusez-moi, c'est mon erreur. Excusez-moi. I apologize.

1545

M. LAURENT GIGNAT :

1550

Je vais vous faire une réponse courte parce que je n'ai pas plus de réponses que ça. Dans le cadre du projet, il n'y a pas de mur antibruit qui est prévu, à l'issue de la construction, le long des voies ferrées. Je ne peux pas vous en dire plus aujourd'hui. Le CP a peut-être des projets, mais ce serait à lui de répondre à ce moment-là.

LA PRÉSIDENTE :

1555 Merci. Voilà, Madame Wemmers, votre réponse. No, no sound wall incorporated in these plans. As for the future, I think the answer says that he does not know.

Mme JO-ANNE WEMMERS:

1560 (Inaudible - micro éteint.)

M. LAURENT GIGNAT :

1565 The track, the rail tracks are owned by the CP company; so, they decide about if they want to build sound walls or not. It is not the responsibility of the AMT to decide that, and so now, in the project as it is built today, as it is designed today, we did not plan any sound wall around the station to block the noises you can probably hear now.

1570 What I can say is that we... You explained that, but we did not have any complaints about noise recently after the big trucks, works we have done with a third track on the Westmount sub, so we don't find now an issue. You express it, and you are right to do it, but maybe it can be, I guess, a suggestion to do for the next level.

LA PRÉSIDENTE :

1575 Pour les auditeurs francophones, donc la question portait sur à savoir s'il y avait un plan, un projet pour mettre un genre de mur ou un dispositif antibruit en ce qui concerne les voies ferrées de l'AMT, et monsieur répond qu'essentiellement, à date, il n'y a pas eu de plaintes en ce sens, sauf en ce qui concerne des camions, plus récemment, pour un rail de construction, et qu'au moment où on se parle, pour un, ce n'est pas l'AMT, c'est de juridiction des propriétaires des voies ferrées, et pour deux, en ce moment, il n'y a pas de plan spécifique en ce sens.

1580

Est-ce que cela traduit à peu près bien votre pensée?

M. LAURENT GIGNAT :

1585

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1590

Merci. Alors, j'appelle Robert Cox.

M. ROBERT COX :

1595

Bonsoir, I am a resident of NDG, and I use the Metro quite often. I came here tonight on the Metro and got off at Vendôme, went through the tunnel. One of the things – I had two items to suggest: ramps and doors. It is possible, what is there now, the doorway to the Vendôme Metro on Maisonneuve Boulevard, you could start a ramp at the sidewalk, and you could run it in through the doors and into the tunnel that goes over to the hospital straight through, and there is about twenty-six (26) steps in all that. So, there is about, I don't know, ten feet or something. So, a very long ramp with a very slow incline would be very easy for people to use. And I think in other areas where you have stairs, I think ramps could also be very good.

1600

1605

There is sort of a psychological or philosophy of having stairs. Architects like stairs. We have had them for hundreds of years, we never had ramps before. Ramps are much more common now, and much more useful, although sometimes there are problems if a ramp gets slippery, if it is too steep, then that can have problems. But I think some serious design ideas have to be thought about where you can put ramps, especially in longer distances when you have the room.

LA PRÉSIDENTE :

1610

Thank you, I think that is an interesting discussion to have, but I am trying to get your question.

1615 **M. ROBERT COX :**

Okay, well it is not really a question, it is a point of, you know, because I have looked at the plan, and you have lots of stairs and I am saying we need to have more ramps because then you could actually maybe do with one less elevator, which would save you five hundred thousand dollars (\$500,000) or something.

1620

LA PRÉSIDENTE :

Thank you very much.

1625

M. ROBERT COX :

Okay. I wanted the stairs, though. I mean, the ramps and the doors. The doors in the Metro are the worst thing. We have the pivoting doors, they are heavy. I mean, it is like moving a safe. It is like huge amount of... And when the wind blows, that is the other thing, the wind control in the stations when the train is coming through and throws all this wind up the stairs. So, doors. Why? When they open the Metro in the morning, why isn't it just open, and you walk right in? There is no door to open. There is twenty-four thousand (24,000) people that have to open a door, I don't know. I mean you could make it so that it is weatherproof in some way, either in a U or some kind of turn, and then you would have no doors. You would open them in the morning, and close them at night.

1630

1635

LA PRÉSIDENTE :

Okay, I am going to thank you for those suggestions. I am going to invite maybe STM to give an answer, but I would like to remind you that these are relevant observations, but the proper conduit for suggestions is going to be hearing on March 8. You can come back and make a verbal presentation or put in a written brief.

1640

Madame Clour, would you like to speak to this point or, perhaps, give some information on the doors.

1645

La question, pour ceux qui ont eu de la difficulté à suivre, a porté sur certains commentaires sur l'utilité d'avoir des rampes au lieu des escaliers, et également le poids et la difficulté d'ouvrir les portes de la station de métro.

1650 **Mme MAHA CLOUR :**

1655 We understand the problem concerning the doors, however, we do have Metro standards to respect and those doors, we actually find them throughout our Metro network. To keep them open is actually a challenge for us to control temperature inside our buildings because we don't have heated installations. So when it is very cold outside, it gets very cold inside as well. So that is mainly the reason why we cannot keep the doors open, especially in the wintertime, and in the summertime, there is issues with controlling air circulation. However, we are conscious that there is difficulties, but they are in our Metro standards.

1660 **LA PRÉSIDENTE :**

So, I am taking that as being two questions. We will move on to call on Marlon Zolyimar, Zolyimar? I am sorry. Okay, I apologize.

1665 **M. MARLON ZOLGHER :**

1670 Thank you. Il y a deux questions. Merci, Madame la présidente. La première question c'est comme en cas d'urgence. Quand j'ai regardé le plan, il y a approximativement deux cents pieds (200 pi) entre le point de point. S'il y a un cas d'urgence, avez-vous fait une étude de plan, une étude de faisabilité pour évacuation? Parce qu'il y a peut-être dix mille (10 000) personnes dans une place qui n'est pas très grande. Est-ce qu'ils ont fait les mesures? Est-ce qu'il y a une estimation pour l'évacuation totale et combien de minutes pour faire tous et tous et tous?

LA PRÉSIDENTE :

1675

Alors, bon, on va demander peut-être à notre représentant de la STM de fournir des explications, à savoir qu'est-ce qui a été prévu pour une évacuation en cas d'urgence.

Mme MAHA CLOUR :

1680

En fait, toutes nos installations respectent toutes les normes et règlements applicables en termes d'évacuation. Il y a une étude de cas qui a même été faite à cet effet, donc je peux vous rassurer qu'en termes de conception, ça respecte toutes les normes et règlements applicables en termes d'évacuation en cas d'incendie.

1685

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez d'autres questions, Monsieur Zolghber?

1690

M. MARLON ZOLGHER :

Oui. Je veux faire exactement combien le prix pour tous et tous et tous? Quel est le budget estimé pour tout le projet? Et tu dis que tu as fait les mesures dans le contrat pour protéger le *schedule* et le contrat. Mais, Madame, je veux savoir – comme tu le dis, il y a beaucoup de projets ici à Montréal qui sont faits à l'augmentation, et la garantie, tout ça, il a continué plus, plus, plus. Il y a des délais comme ça. Et tu dis qu'il y a les mesures, mais je n'ai pas compris exactement le budget exact pour tout le projet. Qu'est-ce qu'ils ont fait pour protéger les délais, le budget? Parce que normalement, il y a juste que continuer comme ici jusqu'à l'éternité.

1695

1700

LA PRÉSIDENTE :

Alors, si je comprends bien, vous demandez, un, quel est le budget du projet?

1705 **M. MARLON ZOLGHER :**

Exactement.

1710 **LA PRÉSIDENTE :**

Deuxièmement, quelles mesures sont prévues pour garantir que le projet serait réalisé à l'intérieur du budget et à l'intérieur du calendrier. C'est ça?

1715 **M. MARLON ZOLGHER :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1720 Est-ce que vous pouvez répondre, s'il vous plait?

Mme MAHA CLOUR :

1725 Oui, je me permets de dire que la STM a quand même un certain bagage d'expérience en termes de chantiers et d'évaluations budgétaires et d'échéanciers, surtout dans des contextes de chantiers en milieu opérationnel comme on va le vivre à Vendôme.

1730 Pour le budget global du projet, c'est un projet doté d'un budget global de soixante-seize point cinq millions (76,5 M\$) et je peux vous garantir que dans le montage du budget, si je peux me permettre ce terme, la STM, de par son expérience, est très confiante de pouvoir rester à l'intérieur de ce budget-là.

LA PRÉSIDENTE :

1735 Quant au calendrier?

Mme MAHA CLOUR :

1740 La même chose au niveau du calendrier, je crois que j'ai répondu à la question tout à l'heure. Au niveau de notre planification du phasage, encore là, dans des chantiers en mode opérationnels, on est très confiants de par les expériences passées sur d'autres chantiers similaires qu'on est très confiants et à l'aise avec le temps qu'on a alloué à la réalisation des travaux.

LA PRÉSIDENTE :

1745 Ça va?

M. MARLON ZOLGHER :

1750 Mais est-ce que je... juste faire une question de la question?

LA PRÉSIDENTE :

1755 Une clarification peut-être?

M. MARLON ZOLGHER :

1760 Juste une clarification. Est-ce que tu as fait une analyse de risques et quel est le risque majeur pour tout le projet de construction pour tout ça?

LA PRÉSIDENTE :

1765 Est-ce qu'il y a eu une analyse de risques?

Mme MAHA CLOUR :

1770 Oui. Encore une fois, dans nos bonnes pratiques à la STM en fait de gestion de projet, oui, il y a eu des analyses des risques de faites. Je vous dirais que le gros défi réside principalement au niveau du tunnel poussé qui va être réalisé sous l'emprise ferroviaire. Et, encore là, au risque de me répéter, en termes de temps alloué pour ces travaux, en termes de séquençement de ces travaux en tant que tels, la STM est très confiante qu'on va rester dans nos délais.

1775 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ça va?

M. MARLON ZOLGHER :

1780 O.K., merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1785 J'appelle maintenant monsieur Peter McQueen.

M. PETER McQUEEN :

1790 Oui, merci beaucoup. I am Peter McQueen, I am the city councillor for Eastern NDG. Bonsoir. Premièrement, j'aimerais remercier la STM, nos services de la Ville de Montréal, l'AMT et tous les autres acteurs qui sont ici ce soir pour leur travail, pour la planification du projet et pour les consultations, ce soir et le 8 mars. Alors, merci beaucoup. Par contre, mon petit côté revendicateur revient.

1795 So, I am of one question that was raised here tonight. I think it is an important question, is about the possibility of escalators. I do think it is a noteworthy question because, as we all know, the rest of Vendôme Metro has no escalators, it is all stairs. So, I am just exploring it. First, it is a

1800 general question to the STM, une question générale à la STM. Est-ce que vous avez maintenant une politique? Disons que vous construisez une nouvelle station de métro sur la ligne bleue ou quelque chose, est-ce qu'il y a maintenant une politique qu'on met des ascenseurs et pas d'escaliers roulants ou est-ce que ce n'est pas le cas? Alors, première question générale.

LA PRÉSIDENTE :

1805 O.K., Madame.

Mme MAHA CLOUR :

1810 Si vous me permettez, je vais répondre en français. Donc, pour reprendre ma réponse de tout à l'heure, considérant toutes les contraintes physiques sur le site, malheureusement, on n'a pas les dégagements requis pour pouvoir installer des escaliers mécaniques. En termes de politique, nous, dans toutes nos interventions, à la STM, on tente de répondre au plus grand nombre de besoins de notre clientèle, de toutes nos clientèles, de tous les types de déplacements possibles. Alors, non, il n'y a pas nécessairement de politique, on veut doter, en termes d'accessibilité
1815 universelle, dans l'affinité, l'ensemble du réseau d'ascenseurs. Pour les escaliers mécaniques, lorsque possible, on les intègre également parce qu'on est conscients que ça facilite le déplacement de notre clientèle à travers nos installations.

M. PETER McQUEEN :

1820 Parfait. Alors, ma deuxième question spécifique. Vous avez sauté un peu pour répondre la deuxième, je veux pousser l'analyse un peu plus loin. Corrigez-moi, mais c'est possible que cette station, le nouvel édicule va servir comme LE édicule si, par exemple, l'ancien édicule doit être fermé pour quelques mois pour du maintenance ou une situation d'urgence, et dans cette situation,
1825 je crois bien que des escaliers roulants donnent plus de capacité à la station.

Alors, répondez à ça, mais aussi, je veux savoir plus sur qu'est-ce que vous avez dit « clearance ». What do you mean by clearance? C'est la hauteur du plafond dans le nouvel édicule,

1830

c'est ça que vous voulez dire? Au niveau des plates-formes du train ou au niveau du sol? Un peu plus sur qu'est-ce que vous... pour que les gens comprennent, s'il vous plaît.

Mme MAHA CLOUR :

1835

Oui, en termes de dégagement, je parle vraiment dalle à dalle, donc du niveau supérieur au niveau inférieur, en considérant le dégagement qu'on a en amont de l'emprise ferroviaire et de l'emprise ferroviaire en tant que telle. Parce qu'on a des contraintes au niveau du gabarit du train et de l'emprise qu'on doit respecter. Donc, on ne peut pas rentrer en complies à l'intérieur même de cette emprise.

1840

M. PETER McQUEEN :

Parfait, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1845

Et, finalement, j'appelle monsieur Matthew McLauchlin qui a demandé de reposer des questions.

M. MATTHEW McLAUHLIN :

1850

C'est ça, merci beaucoup. Donc, c'est sur d'autres sujets que tout à l'heure. Je voulais savoir, pour ce qui est des... Il va y avoir quand même des interventions de construction qui sont plutôt poussées au niveau de la station de métro. Est-ce que c'est prévu, à un moment donné, qu'on va devoir fermer temporairement la station de métro? Par exemple, au moment de la pénétration des murs des quais ou peut-être une fermeture partielle, comme on a vu à Berri-UQAM où est-ce qu'il y avait une contrainte au niveau de l'un des bouts du train ou de la gare, y a-t-il des fermetures ou des contraintes qui sont prévues?

1855

1860 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous pouvez répondre, Madame Clour?

1865 **Mme MAHA CLOUR :**

Oui, absolument, c'est encore là une très bonne question. En tout temps, tout au long du chantier, on maintient le service, donc en aucun temps on va fermer la station de métro Vendôme. On est très habitués à travailler dans des situations en mode opérationnel, donc toujours en maintenant le service de nos installations en mode sécuritaire. Alors, je peux vous garantir qu'il n'y
1870 aura pas de fermeture ni de fermeture de corridor ou quoi que ce soit parce qu'on crée un nouveau corridor. Donc, le corridor actuel va être maintenu.

M. MATTHEW McLAUHLIN :

1875 Et mon autre question c'était pour ce qui est - donc, le nouvel édicule sera l'édicule qui est accessible aux personnes en fauteuil roulant et c'est aussi un nouveau lien vers l'hôpital, donc on peut prévoir que plusieurs personnes qui vont descendre de l'autobus, au niveau des arrêts qui sont actuellement disposés autour de l'ancien édicule, vont devoir croiser le loop d'autobus pour arriver
1880 au nouvel édicule. Y a-t-il des mesures pour prévoir ce déplacement, peut-être plus important que dans le passé, pour mieux le sécuriser?

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous répondre, s'il vous plait, Madame Clour.

1885

Mme MAHA CLOUR :

Donc, oui, pour répondre à votre question, au niveau de l'aménagement en façade du nouveau bâtiment, on prévoit créer, si je me permets l'expression, des barrières ou des obstacles
1890 pour forcer les déplacements aux intersections de façon sécuritaire. Donc, il va y avoir même du

marquage ou un certain traitement au sol pour bien diriger la clientèle qui va devoir traverser pour accéder au nouveau bâtiment. Donc oui, c'est considéré dans la conception de l'ensemble du projet.

M. MATTHEW McLAUHLIN :

1895

Est-ce que je peux poser une dernière ou est-ce qu'il y a plein de gens?

LA PRÉSIDENTE :

1900

Oui, bien vous êtes, je pense que vous êtes notre dernière personne. Alors, si les gens sont assez patients, je vous donnerais...

M. MATTHEW McLAUHLIN :

1905

D'accord. Ah, il y en a davantage? O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y en attendant.

1910

M. MATTHEW McLAUHLIN :

1915

O.K. Et donc, finalement, la station de métro Vendôme, c'est un exemple impressionnant de l'architecture qui a été des débuts des années 80. Je me demande si on a songé à respecter le caractère de la station originale pour la nouvelle construction ou si ça va être quelque chose de complètement non arrimé à l'ancienne architecture qui s'est greffée dessus?

LA PRÉSIDENTE :

1920

Madame, s'il vous plait?

Mme MAHA CLOUR :

1925 En termes de matérialité, on retrouve quand même une certaine interrelation entre l'existant et le nouveau par la présence du béton ou par la fenestration. Par contre, encore là, en termes de contraintes physiques au niveau du site, on s'intègre partiellement même dans un bâtiment existant. On a beaucoup misé sur l'élément de la transparence et d'une conception plus épurée pour pouvoir mieux s'arrimer à son environnement.

1930 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous rappelle qu'on a presque épuisé la liste. Le registre n'est pas terminé, mais il sera...

1935 **Mme MAUREEN KIELY :**

Madame Chair?

LA PRÉSIDENTE :

1940

Yes.

Mme MAUREEN KIELY :

1945 I asked. On your list, there were questions, and I did not get to ask the second question and it fits in with what Madame McCallum asked you before.

LA PRÉSIDENTE :

1950 Okay, if it is all right with you, we will get back to you right after I have... Why don't you proceed? Okay, ask your question now.

Mme MAUREEN KIELY :

1955 No, I just really wanted to ask if there is a - that the Provigo Loblaw owns the corner of
1960 Clermont and De Maisonneuve, and they are anticipating that they want to build as soon as possible
on that site, a condo and a supermarket, and I am just wondering, will you be able to fit the two
projects in together at the same time in terms of the number of trucks that Madame McCallum was
talking about coming through at ten (10) to twenty (20) an hour, and what happens if there is more
additional construction over in that area?

LA PRÉSIDENTE :

1965 Thank you for the question, I will direct it to Madame Clour. La question portait sur
l'augmentation de la congestion qui pourrait éventuellement être occasionnée advenant la
construction d'un building résidentiel ou du Provigo.

Mme MAHA CLOUR :

1970 I can reassure you that the STM is in contact with the representatives of the Provigo project.
From the information that we have right now, they don't really have a starting date confirmed for
their project. However, if ever it does become, I guess, a project that will begin in the next few months
or the next year or so, we are in discussion with them, and we are going to make sure that both
construction sites are interlinked.

1975

LA PRÉSIDENTE :

1980 Alors, pour les francophones, il s'agit de répondre qu'advenant qu'un projet naisse
concernant le terrain, le building Provigo, bien, il y aura des discussions pour arrimer la circulation
autour des projets afin de, autant que possible, de contrôler les éléments dérangeants pour les
riverains. I call on Mordechai Ludmer. And this is going to be the last question.

1985

Alors, à titre d'information - pardon? Oui, s'il vous plait, mais je vous demanderais d'aller vous réinscrire pour un deuxième appel, mais on va prendre votre question. Et si quelqu'un d'autre a des questions, s'il vous plait, allez-y parce que là, les interrogatoires étant épuisés, nous allons, à ce moment-là, lever la séance, même si on avait dit qu'on pouvait laisser le registre ouvert jusqu'à 9 h 30.

1990

Alors, Mr. Ludmer, please proceed.

M. MORDECHAI LUDMER :

Okay. The first question is quite brief, just information. Is there going to be a reduction of the length of the platform for the Metro, and if so, for how long is that going to be in place?

1995

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la question est de savoir s'il y a réduction du quai du métro pendant les travaux.

2000

Mme MAHA CLOUR :

I guess you are asking concerning the depth of the platform? There will be a slight reduction, not lateral, but in depth.

2005

M. MORDECHAI LUDMER :

Like the length.

2010

Mme MAHA CLOUR :

In length, there will be no reduction.

M. MORDECHAI LUDMER :

2015

Okay, so you are going to push in the access without reducing the length.

Mme MAHA CLOUR :

2020

Absolutely.

M. MORDECHAI LUDMER :

2025

The second question is sort of a follow-up, and you can also answer me in French for simplicity, on my account to Peter McQueen's question about the escalator. I don't grasp, from a technical perspective, why the clearance diagram of CP's trains or AMT trains can affect sort of the gradient that you have available to you in the new Metro access. It seems to me they are separate issues. Sort of like the clearance diagram is on the right of way, and then the gradient to put in place an escalator is separate. So, considering, for example, the way that an escalator can serve much more people, and especially people who have reduced mobility, is there no way to fit it in? Is there really no way?

2030

LA PRÉSIDENTE :

2035

Alors, je vais demander à madame Clour de donner plus de détails concernant la difficulté avec les escaliers mécaniques.

Mme MAHA CLOUR :

2040

If you don't mind, I will answer in French. Alors, comme j'ai mentionné tout à l'heure, oui, il y a un enjeu de dégagement parce que le dégagement requis pour un escalier mécanique versus un escalier fixe, l'option qu'on a avec un escalier fixe, c'est qu'on peut intégrer des paliers pour aller chercher la distance requise pour pouvoir descendre d'un niveau, contrairement à un escalier mécanique où là, on descend vraiment à pic à un angle fixe.

2045 Donc, pour pouvoir respecter tous les dégagements requis au niveau de la rue pour le
bâtiment, et dans les normes de déplacement de la STM, le dégagement requis dans le parcours
pour que ça devienne un parcours à distance sécuritaire, avec toutes ces contraintes-là et avec
l'emprise ferroviaire, le gabarit qu'on doit respecter, on n'a malheureusement pas le dégagement
2050 requis pour pouvoir installer un escalier mécanique. Ça a été une option qui a été analysée, mais
avec les contraintes physiques du site, on n'est pas capables de l'intégrer.

LA PRÉSIDENTE :

2055 Merci, Madame Clour. Alors, j'ai trois autres personnes qui sont intéressées à poser des
questions. J'invite monsieur Peter McQueen.

M. PETER McQUEEN :

2060 Thank you very much. Unfortunately, it's also, it's still going to be on an issue possibly of
escalators. Now, I totally respect your professional opinion and it is not to... If you have the constraint
and can't do anything about it, that is what it is; but I nevertheless think it is important that we ask
the questions and everybody hears them. So, this following question is also going to be for the
MUHC. I am just going to draw this portrait.

2065 Right now, if somebody is leaving the Metro tunnel and is going to the MUHC, the new
entrance is going to be more stairs than the current one. Because from your drawing, it means you
have to go all the way up to ground level and go further back down to get under the train tracks
before you get in the tunnel. Whereas the current *édicule* of Vendôme Metro, you don't come all the
way up to ground level, you come to that kind of intermediate platform in the current one.

2070 So, my question is, is there a reason why, perhaps, the hospital or the STM would want to
spread the passengers equally between the two *édicules*, or not? It is for you to answer. But if there
are reasons that you might want to spread equally the people between the two *édicules* – perhaps
for the hospital's reasons, maybe they want to steer people to those different blocks equally –, then,
2075 I am concerned that the extra stairs for the masses of people in the new *édicule* will cause more

people, the big masses of people to continue using the old *édicule*, and perhaps that is a problem. So, I am just asking the question. Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

2080

Just to be clear, you are asking the question from the perspective of the hospital. Is that correct?

M. PETER McQUEEN :

2085

It concerned both about the hospital - I know that one of the things that cause while we are building a new *édicule* is because the firemen said that the old *édicule* was nearing full capacity in terms of the crowd going through the tunnel and so forth. So, if we are going to build a new *édicule*, perhaps one goal is also to move a certain percent of the people over to that one, and I just want to make sure that is going to happen.

2090

LA PRÉSIDENTE :

Perhaps we can have both STM and the hospital speak to this?

2095

Mme MAHA CLOUR :

I am going to try to answer and Mr. Major can complement if he feels the need. If you don't mind, I am going to answer in French?

2100

M. PETER McQUEEN :

Il n'y a aucun problème. Moi, j'ai pas de problèmes à monter les escaliers, j'aime les escaliers.

2105

Mme MAHA CLOUR :

2110 Avec la construction du nouvel édicule, ce n'est pas une question de partage, c'est vraiment pour répondre à la croissance de l'achalandage qui est prévue au courant des prochaines années, donc pour accommoder toute la nouvelle clientèle qui augmente, autant au niveau métro qu'au niveau train, qu'au niveau de la clientèle qui se déplace à l'hôpital.

2115 En termes de distance de parcours, je comprends votre point au niveau des escaliers, mais en termes de distance de parcours dans la nouvelle infrastructure, le nouveau trajet est moins long que le trajet actuel pour quelqu'un qui arrive du métro pour se rendre à l'hôpital. Je comprends qu'il y a un volet d'escaliers additionnels, par contre on met quand même à la disposition de la clientèle qui en a besoin, des ascenseurs pour pouvoir monter et descendre.

LA PRÉSIDENTE :

2120 Est-ce que vous aviez une autre question, Monsieur McQueen?

M. PETER McQUEEN :

2125 Non, juste monsieur Major...

LA PRÉSIDENTE :

2130 Oh, excusez-moi, oui.

M. PIERRE MAJOR :

2135 Donc, Monsieur McQueen, donc, je pense, étant donné la conception du complexe hospitalier, la population pédiatrique qui est concentrée dans les Blocs A et B va probablement vouloir continuer à utiliser le tunnel existant, et les populations adultes qui sont dans les pavillons C, D et E vont probablement utiliser le nouvel édicule. Évidemment, toute personne à mobilité

réduite voudra prendre probablement la nouvelle construction avec les ascenseurs qui seront intégrés.

2140 **M. PETER McQUEEN :**

Merci beaucoup.

2145 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous aviez une autre question maintenant que monsieur Major a donné son point de vue? Sinon j'appelle madame Violetta Stoica.

2150 **Mme VIOLETA STOICA :**

Je veux poser la question s'il y a des places qui ont été pensées pour avoir des cafés ou des choses pour les clients à l'intérieur.

2155 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame.

2160 **Mme MAHA CLOUR :**

Donc, la mission première de la STM dans le cadre de ce projet est de faire un projet de transport collectif. De par les installations qui sont prévues et la réglementation, pour l'instant, à plusieurs endroits dans le nouveau trajet, on ne peut pas construire de commerces. Par contre, je vous invite à adresser votre question, ou en fait votre recommandation à la STM pour la prochaine soirée et on va l'analyser pour pouvoir vous répondre adéquatement.

2165

Mme VIOLETA STOICA :

2170 Je ferai bien ça et puis je voudrais vous dire quelque chose. J'ai remarqué l'annonce de
cette séance a été faite sur un tableau très petit et où on n'a pas accès parce qu'il y avait beaucoup
de neige et n'a pas présenté la salle, le numéro de la salle pour les gens. Vous n'avez pas, aussi,
informé les chauffeurs. Il y a beaucoup de chauffeurs qui sont intéressés. Moi, j'ai discuté avec eux,
ils ont dit : « Moi, je pense encore travailler quinze (15) ans à STM. » Mais vous savez ce que sont
vos besoins parce que vous venez toujours ici. Il faudrait contacter vos chauffeurs pour savoir
qu'est-ce que les gens qui travaillent pour vous ont besoin dans cet espace.

2175

Et pour les autres choses, vous dites des contraintes avec la gare, il y a des solutions.
J'inviterais les gens qui ont fait le projet de regarder des solutions qui ont été trouvées, par exemple,
au métro de Bruxelles, qui font la connexion sur le même plancher de la gare avec le métro. Sur le
même plancher, et la gare est couverte. Donc, on pourrait faire le passage par-dessus. On pourrait
2180 aussi faire prolonger la ligne d'autobus que juste faire le rond jusqu'à l'hôpital et faire la sortie, faire
un autre tunnel ou un autre pont pour sortir de l'autre côté. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2185 Merci beaucoup, Madame. Vous avez une autre question? Pas de question. Alors, j'appelle
madame Jo-Anne Wemmer.

Mme JO-ANNE WEMMERS :

2190 Yes, thank you, and again, I am going to ask my question in English, and please, answer
me in French, or feel free to answer me in French.

2195 My question is, I noticed that it was out - the new entrance is very, very close to the sidewalk,
and that is because it links into actually 5100 De Maisonneuve, and the idea is that the personnel
can go back and forth, I was told, between the two buildings. However, we also know that last year,
the logo of the MUHC was taken off of 5100 De Maisonneuve, and from what I read in the

newspapers, it was because it was purchased illegally under Porter at the time, and that the hospital was forced to sell it. So, my question is who owns 5100 De Maisonneuve?

2200 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, est-ce que vous avez réponse à cette question?

2205 **Mme MAHA CLOUR :**

Je vais permettre à mon collègue, monsieur Major, de répondre.

M. PIERRE MAJOR :

2210 Le 5100, De Maisonneuve est la propriété de la Fondation de l'Hôpital Royal Victoria et pour son opération, il y a un bail emphytéotique entre la Fondation et le CUSM.

LA PRÉSIDENTE :

2215 Madame Wemmers, si cela répond à votre question, je vous demande si vous avez une deuxième question.

Mme JO-ANNE WEMMERS :

2220 Does that mean, formally, that it is part of the MUHC or no, when you say the Royal Victoria Foundation?

LA PRÉSIDENTE :

2225 Pardon, qui est le propriétaire foncier en vertu du bail emphytéotique? Est-ce que vous avez cette information?

M. PIERRE MAJOR :

2230 Comme je viens de mentionner, le propriétaire du fonds de terrain, le propriétaire qui détient les titres, c'est la Fondation de l'Hôpital Royal Victoria. Au niveau de son opération, c'est le CUSM qui en est responsable par l'entremise d'un bail emphytéotique.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Oui, mais je crois que la question veut dire l'exploitation de la bâtisse, ici, le locataire, si on veut, c'est le CUSM?

Mme JO-ANNE WEMMERS :

2240 Ma question est si le Royal Victoria Foundation est le propriétaire, est-ce qu'on peut dire formellement que c'est le MUHC qui est propriétaire, oui ou non? Je ne connais pas...

LA PRÉSIDENTE :

2245 Non, c'est deux entités juridiques distinctes.

Mme JO-ANNE WEMMERS :

2250 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2255 Bien, à moins que Monsieur Major, est-ce que vous voulez corriger? Si vous êtes conscient que je fais erreur, mais mes connaissances juridiques sont à l'effet que propriétaire et locataire emphytéotique, ce n'est pas la même chose.

M. PIERRE MAJOR :

2260

C'est deux entités différentes.

LA PRÉSIDENTE :

2265

Est-ce que vous avez d'autres questions, Madame?

Mme JO-ANNE WEMMERS :

2270

Non, merci.

LA PRÉSIDENTE :

2275

S'il n'y a pas d'autres questions, ceci va nous amener à la clôture de la séance. Je veux remercier tout le monde. Je veux remercier particulièrement tous les participants qui ont agi dans la sérénité et le respect des autres. Je vous donne rendez-vous le 8 mars prochain, ici même, pour la séance d'audition des opinions.

Mme SOPHIE KATZ:

2280

Is it possible to ask another question at this point? Because I thought you had to wait until 9:30 to ask.

LA PRÉSIDENTE :

2285

That is what I said before. I think that I will allow one question, but I want it to be absolutely clear that the registry is supposed to be open until 9:30, but if we have no more questions, we close when the last question has been asked. But yes, you may ask one question.

2290 **Mme SOPHIE KATZ:**

Okay, thank you very much. I am just wondering, have you consulted at all with mobility impaired people or done focus groups to ask what their needs are? Thank you.

2295 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, oui, thank you.

2300 **Mme MAHA CLOUR :**

The answer is yes, in all our STM projects, we consult people with limited mobility.

LA PRÉSIDENTE :

2305 Alors, maintenant, nous allons donc, sur ce, terminer la séance. Vous avez les consignes pour les présentations de mémoires. La date limite pour vous inscrire pour parler est les 6 mars à 16 h 30. Si vous voulez présenter un mémoire écrit et le présenter en personne, vous devez envoyer votre mémoire le 5 mars pour que les commissaires puissent l'avoir lu. Si vous voulez juste envoyer un texte, la date c'est le 8 mars. Un résumé de cette information est disponible à la table d'accueil.

2310

If you have any questions, you need clarifications, we are there.

La séance est levée. This meeting is now adjourned.

2315

AJOURNEMENT

* * * * *

2320 Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis au moyen d'un enregistrement mécanique, et ce, au meilleur de la qualité dudit enregistrement, le tout selon la loi.

2325 ET J'AI SIGNÉ :

2330 YOLANDE TEASDALE, s.o./o.c.r.