

**PROJET DE CONSTRUCTION DU CENTRE D'ATTACHEMENT NORD-OUEST (CANO)
RAPPORT DE LA COMMISSION DE CONSULTATION PUBLIQUE, EN VERTU DE
L'ARTICLE 158.3 DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN**

**Présenté au Comité suivi des actifs du conseil d'administration
de la Société de Transport de Montréal (STM)**

Avril 2021

SOMMAIRE

INDICATIONS DE LECTURE	4
-------------------------------	----------

LETTRE DE LA PRESIDENTE	5
--------------------------------	----------

INTRODUCTION	8
---------------------	----------

1 DESCRIPTION DU PROJET DE CONSTRUCTION DU CENTRE D'ATTACHEMENT NORD-OUEST (CANO)	11
--	-----------

1.1 NATURE DU PROJET	11
1.2 LOCALISATION SOUHAITEE	12
1.3 ORIENTATIONS ARCHITECTURALES DU BATIMENT DE SURFACE	14
1.4 PHASES ET ETAPES DU PROJET	16
1.5 TRAVAUX	16
1.6 IMPACTS POTENTIELS	17
1.6.1 LIENS AVEC LA COMMUNAUTE	17
1.6.2 ÉTUDES	18
1.6.3 CIRCULATION ET STATIONNEMENT	19
1.6.4 AUTRES IMPACTS	20

2 OPINIONS ET PREOCCUPATIONS DES PARTICIPANTS	22
--	-----------

2.1 AXE DES INTERVENTIONS	22
2.2 CONCEPTION ET TRAVAUX DU CANO	22
2.2.1 EMBLEMEMENT	22
2.2.2 ACQUISITIONS ET EXPROPRIATIONS	23
2.2.3 APPROCHE ARCHITECTURALE ET ASPECTS ECOLOGIQUES	23
2.2.4 PLANIFICATION DES TRAVAUX	23
2.2.5 SITE DE TRAVAUX N°2	23
2.3 NUISANCES	24
2.3.1 CIRCULATION LOCALE	24
2.3.2 STATIONNEMENT LOCAL	25
2.3.3 EXCAVATIONS, VIBRATION ET DYNAMITAGE	25
2.3.4 INTEGRITE DES BATIMENTS	26
2.3.5 POUSSIERES ET POLLUTION	26
2.3.6 BRUIT	26
2.3.7 AUTRES NUISANCES	27
2.3.8 INDEMNISATIONS POUR DOMMAGES	27
2.4 LIEN AVEC LA COMMUNAUTE ET ACCES A L'INFORMATION	27

3	<u>OBSERVATIONS, AVIS ET RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION</u>	29
3.1	LIEN AVEC LA COMMUNAUTE ET INFORMATION	29
3.1.1	MOBILISATION ET DOSSIER D'INFORMATION	29
3.1.2	INFORMATIONS RELATIVES A LA PLANIFICATION DES TRAVAUX	30
3.2	BATIMENTS ET TERRAINS SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR LE PROJET DU CANO	31
3.2.1	LE CHOIX DE L'EMPLACEMENT	31
3.2.2	ACQUISITION ET EXPROPRIATIONS	32
3.2.3	INTEGRITE DES BATIMENTS	32
3.2.4	VALEUR PATRIMONIALE DES BATIMENTS VISES PAR LA DEMOLITION	33
3.3	BATIMENT DE SURFACE DU CANO	35
3.4	NUISANCES : LES IMPACTS POTENTIELS SUR LA SANTE	36
3.4.1	VIBRATIONS ET POLLUTION SONORE	37
3.4.1.1	Vibrations	37
3.4.1.2	Pollution sonore	38
3.4.2	ENJEUX SPECIFIQUES AU SITE N°2 : MATIERES TOXIQUES ET PROXIMITE D'UNE ECOLE	40
3.5	AUTRES NUISANCES	42
3.5.1	CIRCULATION ET SECURITE DES USAGERS DE L'ESPACE PUBLIC	42
3.5.2	ESPACES DE STATIONNEMENT	44
3.6	COMITE DE RIVERAINS ET GUICHET UNIQUE	45
3.7	RETOUR D'EXPERIENCE SUR LE PROCESSUS DE CONSULTATION VIRTUELLE	45
	<u>ANNEXE 1 : LISTE DES RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PROJET DE CONSTRUCTION DU CENTRE D'ATTACHEMENT NORD-OUEST (CANO)</u>	48
	<u>ANNEXE 2 – APPROCHE PATRIMONIALE POUR LES BATIMENTS VOUES A DEMOLITION SUR LES SITES N°1 ET N°2</u>	52
	<u>SITE N °1</u>	52
	<u>SITE N°2</u>	53
	<u>ANNEXE 3 – OBSERVATIONS DE LA TYPOLOGIE DES BATIMENTS AVOISINANT LES SITES DE TRAVAUX DU CANO</u>	54
	<u>SITE N°1</u>	54
	<u>SITE N°2</u>	56

Indications de lecture

Liste des acronymes utilisés dans le présent rapport :

- STM : Société de transport de Montréal.
- CANO : centre d'attachement nord-ouest

Orientations : Les points cardinaux nommés dans ce rapport sont ceux communément admis à Montréal. Ils ne correspondent donc pas aux points cardinaux géographiques. Ainsi le boulevard Décarie, l'avenue Coolbrook ou la ligne orange constituent des axes nord-sud, tandis que le chemin Queen-Mary, l'avenue Wellsteed ou la ligne bleue correspondent à des axes ouest-est.

Lettre de la présidente

Montréal

Le 22 avril 2021

M. Georges Bourelle, président du comité
Comité de suivi des actifs du conseil d'administration
Société de transport de Montréal
800, rue de la Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H5A 1J6

Objet : Projet de construction du centre d'attachement nord-ouest (CANO)
 Rapport de la commission de consultation publique présenté au Comité de suivi des actifs du
 conseil d'administration de la STM

Monsieur Bourelle,
Madame et Messieurs les membres du comité,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de la commission de consultation publique sur le projet de construction du centre d'attachement nord-ouest (CANO). Cette consultation visait à informer et recueillir l'opinion des participants sur le projet présenté par la STM.

Ce projet de nouveau centre d'attachement serait implanté, en souterrain, au sud-ouest de la station Snowdon. Il permettrait de garer des véhicules ferroviaires nécessaires à l'entretien du réseau du métro, de recevoir et transporter les matériaux de construction nécessaires aux différents chantiers de réfection majeure des stations et tunnels, et d'évacuer les débris de construction générés par ces chantiers. On accéderait au CANO via des monte-camions abrités par un imposant bâtiment de surface qui serait construit en bordure du boulevard Décarie. Ce nouvel atelier permettrait aussi à la STM d'accroître le volume de travaux pouvant être accomplis simultanément sur le réseau, de répondre aux besoins liés au futur prolongement de la ligne bleue vers l'est, et de diminuer le déficit d'entretien des actifs de la STM. Les travaux, qui impliqueraient la démolition de plusieurs bâtiments en bordure du boulevard Décarie devraient commencer à l'été 2021, pour une mise en service en 2026.

Les citoyens se sont montrés intéressés et préoccupés par le projet, tel qu'en témoigne l'importante participation en séance d'information : près de cinquante personnes ont suivi en direct et en simultanée la séance d'information; 30 personnes ont posé au moins une question; Toutefois, très peu de participants ont soumis leurs opinions : 2 personnes ont fait part de leur opinion par écrit; 2 personnes ont répondu au questionnaire guidé; une seule personne s'est présentée devant la commission. La commission invite la STM à faire sa propre analyse de ce phénomène de « décrochage » de la participation, après la séance d'information.

Comme peu d'opinions ont été exprimées formellement, la commission s'est également appuyée sur les préoccupations et besoins soulevés par les citoyens dans leurs questions pour mener son analyse.

De façon générale, les citoyens ne semblent pas opposés au projet dans son essence. Cela ne les empêche toutefois pas de demander d'en limiter les impacts négatifs, dont particulièrement les nuisances relatives aux bruits, vibrations, poussière et pollution, ainsi que les désagréments sur le plan de la circulation et la perte d'espaces de stationnement local. Les participants voulaient connaître les mécanismes d'indemnisation advenant dommage à leurs propriétés et ils ont insisté sur l'importance de la mise en place de voies de communication efficaces pour acheminer leurs questions et plaintes à la STM, le cas échéant.

Diverses questions ont été soulevées quant au choix de l'emplacement, aux acquisitions et expropriations, à la conception du bâtiment, ou à la planification des travaux. Enfin, les enjeux liés à la destruction programmée du bâtiment massif en béton armé, accueillant actuellement le *Discount* (5000-5016 boul. Décarie), ont été mis de l'avant.

La réussite d'une démarche de consultation publique est tributaire de la mobilisation de tous les intéressés potentiels, de la qualité du dossier d'information et de la mise en commun des opinions de manière à favoriser le dialogue, le développement de consensus et l'appropriation des projets par toutes les parties prenantes.

La commission aurait souhaité, qu'en plus de la communication traditionnelle autour de la consultation publique, une mobilisation citoyenne ciblée soit menée afin d'assurer la participation effective, lors de la consultation publique indépendante, des citoyens et des groupes dont les opinions sont rarement entendues en raison d'obstacles à leur engagement civique, tels une déficience physique, un « écart technologique » ou une barrière de langue.

La STM a rencontré certaines parties prenantes avant le démarrage de la consultation publique. Il s'agissait de l'ouverture d'un dialogue afin d'assurer un contact avec ces intervenants spécifiques qui sont, pour certains, directement impliqués dans la communauté. Le contenu de ces échanges aurait pu intéresser les participants à la consultation et il aurait été souhaitable d'inclure cette information au dossier public.

La consultation publique indépendante devrait être tenue au moment où le dossier d'information est suffisamment étoffé pour répondre à l'ensemble des questions prévisibles, afin de privilégier la diffusion d'information, et éviter, dans la mesure du possible, d'en reporter la production à une date ultérieure. Ainsi, le dialogue issu de la consultation publique indépendante sur le CANO aurait pu être plus fructueux si le public avait eu accès à l'ensemble des informations dont le concept architectural, la méthode d'excavation retenue, le phasage des travaux, les nuisances prévisibles, le détail des mesures de mitigation envisagées, etc. Plus les étapes consultatives sont réalisées en amont du démarrage des travaux, plus la STM sera en mesure de prendre en compte les réactions et opinions des citoyens, et d'en retirer de la valeur ajoutée pour son projet.

Bien que la plus grande partie des opérations du futur CANO se passera en souterrain, il convient de souligner la taille imposante du bâtiment de surface : on voudra conjuguer imagination, sensibilité publique et technologie pour que le CANO puisse s'intégrer harmonieusement, et discrètement, au quartier, dans le respect des riverains, de l'environnement, de l'histoire et du caractère social du secteur.

Sur le plan patrimonial, la commission note que le bâtiment Art-déco en béton armé qui accueille actuellement le *Discount* témoigne de l'histoire du quartier tout en présentant des attributs de qualité et de solidité appréciables. L'évaluation patrimoniale poussée mentionnée dans le rapport interne de la STM, et présentement, en cours est d'autant plus nécessaire qu'elle permettra d'éviter d'avoir à regretter la destruction d'un élément patrimonial unique qui aurait mérité d'être préservé. Qui plus est, l'activité de démolition de ce bâtiment pourrait avoir des conséquences néfastes sur la santé des résidents et particulièrement sur la santé des jeunes élèves fréquentant l'École primaire internationale à proximité. Finalement, ce bâtiment toujours fonctionnel joue un rôle clé à titre de barrière coupe-son et coupe pollution provenant de l'autoroute Décarie ; sa démolition pourrait laisser les riverains à la merci des nuisances en provenance de l'autoroute, en raison de l'ouverture béante qui en résulterait.

Compte tenu de la longueur prévue pour les travaux, l'efficacité des mesures de mitigation des nuisances sera capitale. À ce chapitre, afin d'assurer et maintenir d'excellentes voies de communication entre la STM et la population la commission recommande la mise en place d'un comité de riverains ainsi qu'un « guichet unique » pour que les citoyens puissent acheminer plaintes ou questions à la STM.

La consultation a dû se dérouler de façon totalement virtuelle en raison de la situation sanitaire COVID-19. Cela n'a pas empêché la commission de réaliser ses objectifs. Dans un esprit de contribution à l'amélioration des processus, la commission a également formulé des observations et recommandations par rapport à ce nouveau mode de fonctionnement. Elle invite notamment à aller vers un format mixte, virtuel-présentiel, une fois les mesures sanitaires levées.

La Commission est confiante que les recommandations découlant des interventions des participants fourniront de précieux intrants pour les prochaines étapes du projet de construction du CANO. La commission reconnaît le bien fondé et la nécessité du projet de CANO mais elle demande que la STM mette en place les mesures nécessaires pour répondre aux préoccupations des riverains.

L'équipe de la STM s'est montrée disponible et attentive aux besoins de la Commission et nous les remercions de leur collaboration.

Je tiens également à remercier tout spécialement mes co-commissaires, Martine Musau et David Hanna, ainsi que notre analyste Matthieu Bardin, pour leur travail et pour avoir si bien relevé le défi du travail à distance dans les conditions bien particulières que nous connaissons.

Je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs, l'expression de mes salutations les meilleures,

La présidente



Marguerite Bourgeois

Introduction

La Société de transport de Montréal souhaite créer un nouveau centre d'attachement, au nord-ouest de son réseau de métro (ci-après « CANO »), entre les stations Snowdon et Villa-Maria.

La planification du projet progresse et la STM est arrivée à l'étape où elle doit réaliser une consultation publique indépendante avant de pouvoir solliciter, auprès du conseil d'agglomération de Montréal, le règlement d'urbanisme qui lui permettra de réaliser ce projet.

En effet, en vertu de l'article 158.3 de la Loi sur les sociétés de transport en commun¹ et de sa politique corporative « *Consultation publique — réseau du métro (PC 1.14)* »², la STM doit mener une consultation publique avant le démarrage des travaux de construction afin d'obtenir l'adoption, par le conseil d'agglomération de Montréal, d'un règlement qui édictera les règles d'urbanisme qu'elle devra respecter pour la réalisation des travaux et ouvrages de ce projet. Des modifications de zonage sont notamment nécessaires pour obtenir les permis requis pour les travaux de construction de ce nouveau centre d'attachement.

Le 2 septembre 2020, le conseil d'administration de la STM a donc créé une commission « *pour tenir une consultation publique sur le projet de construction du centre d'attachement nord-ouest (CANO)* ». La STM a précisé qu'elle souhaitait profiter de cette consultation, pour « *ouvrir, un dialogue sur la cohabitation du CANO avec ses riverains, durant sa construction et son exploitation*³ ».

La commission de consultation publique formée de Marguerite Bourgeois, présidente, Martine Musau et David Hanna⁴ a pour mission de veiller au bon déroulement de la consultation et des séances publiques. Elle se doit, également, de poser toute question susceptible de permettre une meilleure information du public. Elle assure aussi la rédaction d'un rapport qui présente ses avis, recommandations et conclusions, à la lumière des questions, commentaires et opinions formulés par les citoyens⁵. Ce rapport public a une valeur consultative, les décisions relatives au projet du CANO n'appartenant pas à la commission, mais au conseil d'administration de la STM.

Compte tenu du contexte sanitaire lié à la COVID-19, la commission a procédé, avec l'appui technique de la STM, à une consultation publique entièrement virtuelle, comme le permet l'article 4.4 de la politique corporative de consultation publique de la STM.

La tenue de cette consultation publique indépendante a été annoncée publiquement lors d'un conseil d'administration de la STM, le 2 septembre 2020. De septembre à novembre 2020, la STM a déployé plusieurs moyens pour informer et inviter le public à y participer : communiqué de presse, avis publiés

¹ Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ c. S-30.01), à jour au 1^{er} septembre 2020

² STM, Politique corporative de consultation publique — réseau du métro (PC 1.14), modifiée le 2 septembre 2020

³ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p.2

⁴ STM, CA, 2 septembre 2020, PV, résolution CA-2020-136

⁵ STM, Politique corporative de consultation publique — réseau du métro (PC 1.14), modifiée le 2 septembre 2020

dans différents journaux, francophones comme anglophones⁶, publications sur son site Internet et ses réseaux sociaux, envoi de bulletins électroniques⁷, installation de panneaux d'information aux abords des futurs chantiers de construction et, finalement, elle a fait distribuer près de 18 000 dépliants d'information aux résidents et commerces avoisinant les sites. Les propriétaires d'immeubles locatifs n'ont pas fait l'objet de communications ciblées.

Des informations relatives au projet et à la consultation publique indépendante, ainsi que la documentation reçue et produite dans le cadre de cette dernière ont été mises en ligne par la STM, au fur et à mesure de la consultation, sur le site Internet de la STM :

- www.stm.info/consultation-cano (consultation)
- www.stm.info/CANO (projet)

Le projet du CANO a été formellement présenté au public, par la STM, lors d'une séance d'information, le 2 novembre 2020⁸. Accompagnée de certains de ses partenaires⁹, la STM a répondu, le soir même, puis le 10 novembre 2020 lors d'une soirée dédiée aux réponses¹⁰, à près de 80 questions, posées par une trentaine de personnes. Diffusées sur la plateforme Teams Live Event, pour permettre une interaction directe entre les citoyens et la commission, ces séances ont été suivies, en direct et en simultané, par près de 50 personnes pour la première, et près d'une dizaine pour la seconde. Les captations vidéo de ces événements comptaient, au 9 décembre 2020, 183 vues pour la première, et 93 vues pour la seconde, sur YouTube.

Quatre personnes ont fait valoir leurs opinions par écrit à la commission¹¹, dont deux en réponse au questionnaire guidé mis en ligne sur le site Internet de la consultation¹². Un seul citoyen a présenté son opinion oralement à la commission, via écrans interposés¹³.

Le 23 novembre 2020, la commission a effectué une visite des centres d'attachement Youville et Duvernay afin de se familiariser avec l'envergure du projet du CANO. Ce même jour, elle a fait une visite complète du secteur visé par le projet.

Le présent rapport comporte trois chapitres. Le premier expose le projet de la STM selon les informations présentées lors des séances d'information et dans le courrier de réponses de la STM aux

⁶ District, The Suburban, Métro, 24h

⁷ 170 personnes étaient abonnées à l'infolettre de la consultation CANO au 8 janvier 2021

⁸ [STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information \(enregistrement vidéo\), 2 novembre 2020](#)

⁹ Rachel Pagé-Bélanger, Chef de service au service de la Métropole et de l'Ouest du Québec au Ministère des transports du Québec (MTQ) ; Mathieu Rouy, Conseiller en affaires publiques à l'autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ; Mme Lucie Bédard, Directrice à la direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce ; Sébastien Manseau, Chef de division urbanisme à l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce ; Catherine Coulombe, Conseillère en aménagement à la division de la planification urbaine de la Ville de Montréal.

¹⁰ [STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions \(enregistrement vidéo\), 10 novembre 2020](#)

¹¹ [Consultation publique CANO, Opinions présentées par écrit à la commission](#)

¹² [Consultation publique CANO, Réponses au questionnaire guidé en ligne](#)

¹³ [STM, Consultation publique CANO, Séance d'expression des opinions \(enregistrement vidéo\), 24 novembre 2020](#)

questions de la commission (reçue le 19 janvier 2021)¹⁴. Le deuxième résume les préoccupations et les opinions des participants. Le troisième et dernier chapitre est consacré à l'analyse de la commission et à la présentation de ses recommandations.

¹⁴ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021

1 Description du projet de construction du centre d'attache ment nord-ouest (CANO)

Le présent chapitre décrit le projet de construction du centre d'attache ment nord-ouest (ci-après « CANO »), tel que présenté par la STM lors d'une séance d'information¹⁵ et lors d'une séance de réponses aux questions¹⁶, tenues respectivement les 2 et 10 novembre 2020. Cette description tient également compte des informations contenues dans le support de présentation de la soirée du 2 novembre 2020¹⁷, dans la page internet consacrée au projet du CANO¹⁸, et dans le courrier de réponses aux questions de la commission (reçue le 19 janvier 2021)¹⁹.

1.1 Nature du projet

Les centres d'attache ment sont des installations souterraines et/ou de surface qui permettent aux employés de la STM, et à ses entrepreneurs externes : d'accéder au réseau du métro pour y effectuer des travaux d'entretien réguliers et de réfections majeures, durant les heures de fermeture du métro ; de stationner des véhicules de travaux²⁰ ; et d'acheminer du matériel depuis la surface vers des quais de chargement souterrains.

Trois centres d'attache ment sont actuellement en service, sur l'île Montréal : « Youville », « Duvernay » et « Viau »²¹. Bien que le centre d'attache ment Viau fasse actuellement l'objet d'un agrandissement qui vise à doubler sa capacité d'accueil, la STM estime qu'un nouveau centre d'attache ment est requis. D'une part, cette nouvelle infrastructure répondrait à ses besoins liés au futur prolongement de la ligne bleue vers l'est et, d'autre part, elle permettrait d'accroître le volume de travaux qui pourraient être réalisés simultanément sur le réseau²². En outre, avec cet investissement 100 % public²³ la STM entend désengorger les centres d'attache ment actuels, augmenter le temps de travail effectif des équipes, limiter les impacts sur le service de métro, et « diminuer le déficit d'entretien des actifs de la STM²⁴ ».

Outre le stationnement d'une quinzaine de véhicules de travaux et d'entretien en souterrain, à proximité de la station Snowdon, le futur CANO devrait permettre aux camions de livraison de matériel et d'équipements d'accéder aux installations souterraines, depuis la surface, par l'entremise de deux monte-camions²⁵.

¹⁵ [STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information \(enregistrement vidéo\), 2 novembre 2020](#)

¹⁶ [STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions \(enregistrement vidéo\), 10 novembre 2020](#)

¹⁷ [STM, Consultation publique CANO : séance d'information \(présentation diaporama\), 2 novembre 2020](#)

¹⁸ www.stm.info/cano

¹⁹ [STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021](#)

²⁰ [STM, Recommandation au conseil d'administration, 2 septembre 2020](#)

²¹ [STM, Consultation publique CANO : séance d'information \(présentation diaporama\), 2 novembre 2020, p.4](#)

²² [Ibid., p. 5 et 8](#)

²³ [STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions \(enregistrement vidéo\), 10 novembre 2020](#)

²⁴ [STM, Consultation publique CANO : séance d'information \(présentation diaporama\), 2 novembre 2020, p. 8](#)

²⁵ [Ibid., p. 7](#)

Ce projet, qui vise la certification Envision²⁶, comme l'a annoncé la STM en séance d'information²⁷, impliquerait la construction d'un bâtiment en surface, de deux monte-camions, d'un garage souterrain, d'un espace de 3 voies pour le chargement et le déchargement de matériaux, d'une voie de tunnel qui assurerait la connexion avec le réseau de métro, et d'une sortie de secours destinée à l'évacuation des travailleurs en cas d'urgence²⁸.

Les camions entreraient et sortiraient dans le bâtiment de surface par le boulevard Décarie²⁹. La circulation et l'activité se feraient ensuite en intérieur « afin de minimiser les nuisances auprès de riverains »³⁰.

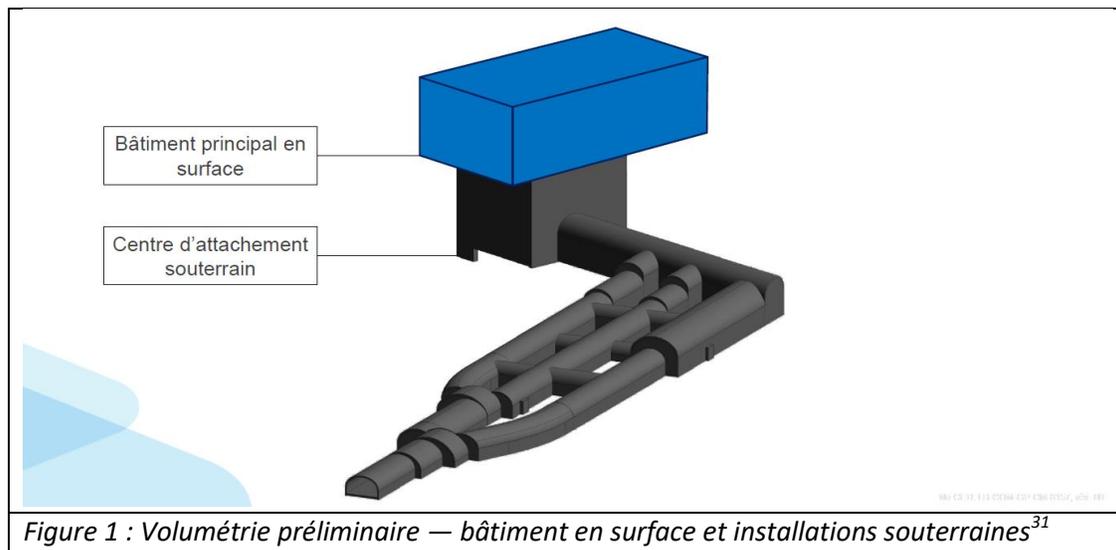


Figure 1 : Volumétrie préliminaire — bâtiment en surface et installations souterraines³¹

1.2 Localisation souhaitée

La STM prévoit d'implanter le futur CANO à Montréal, dans le quartier Snowdon (arrondissement Côte-Des-Neiges—Notre-Dame-De-Grâce), au sud-ouest de l'intersection du boulevard Décarie et du chemin Queen-Mary, où se trouve un tunnel de raccordement entre les lignes bleue et orange³². La STM, qui précise avoir réalisé plusieurs études sur le sujet³³, considère cet emplacement comme le plus stratégique car il permettrait une desserte optimisée de son réseau, prolongation de la ligne bleue comprise³⁴. De plus, elle estime que cette localisation lui permettrait de ne pas avoir à interrompre le

²⁶ Institute for Sustainable Infrastructure, « ENVISION – Système de durabilité pour les infrastructures – Troisième édition » (2018)

²⁷ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

²⁸ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 7 et 11; STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021

²⁹ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 25

³⁰ *Ibid.*, p. 7

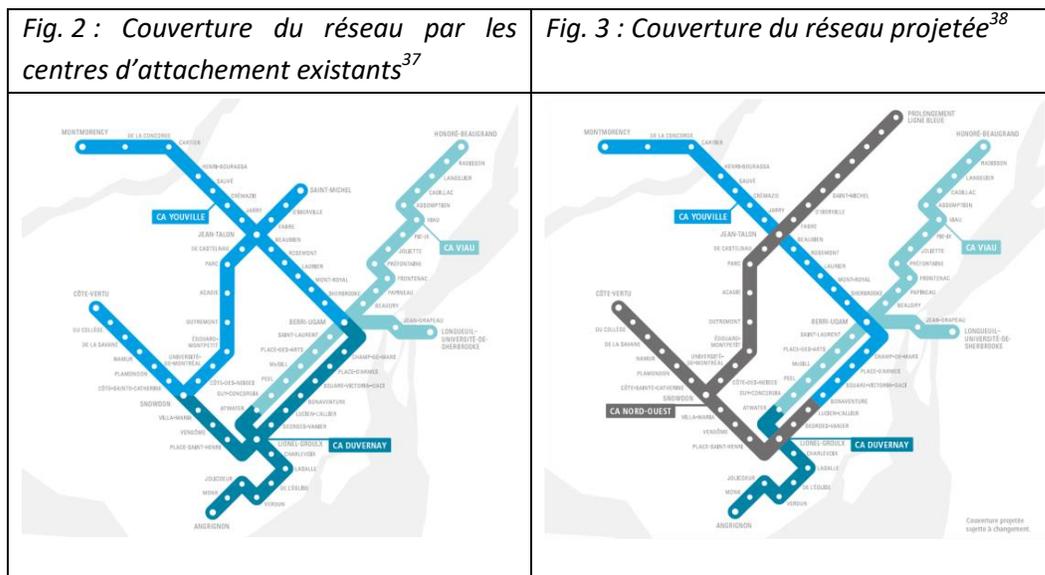
³¹ *Ibid.*, p. 15

³² *Ibid.*, p. 5, 8 et 11 à 13

³³ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

³⁴ STM, Recommandation au conseil d'administration, 2 septembre 2020, p.2

service de métro durant la construction³⁵. Elle a ajouté que cet emplacement permettait d'optimiser les coûts du projet, et de minimiser l'impact des travaux d'excavation et d'insertion dans le tissu urbain³⁶.



Le bâtiment de surface du CANO viendrait s'insérer « *dans un contexte bâti dense* »³⁹, en lieu et place des bâtiments commerciaux et résidentiels du 4636 au 4670 boulevard Décarie (inclusivement)⁴⁰, ainsi que du stationnement privé y attachant au nord⁴¹. La sortie de secours du CANO serait, quant à elle, sise sur une portion réduite de l'actuel stationnement public payant de 24 places⁴² situé au 4981 avenue Coolbrook⁴³, à proximité du poste de ventilation mécanique STM qui s'y trouve déjà, au pied du bâtiment qui accueille le *Discount*.

³⁵ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 8

³⁶ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

³⁷ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 9

³⁸ *ibid.*, 2 novembre 2020, p. 10

³⁹ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

⁴⁰ Arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-De-Grâce, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

⁴¹ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 11 à 13

⁴² <https://www.parkme.com/fr/lot/353233/lot-182-montral-qc-canada>, consulté le 12 décembre 2020

⁴³ Ci-après « stationnement public Coolbrook »

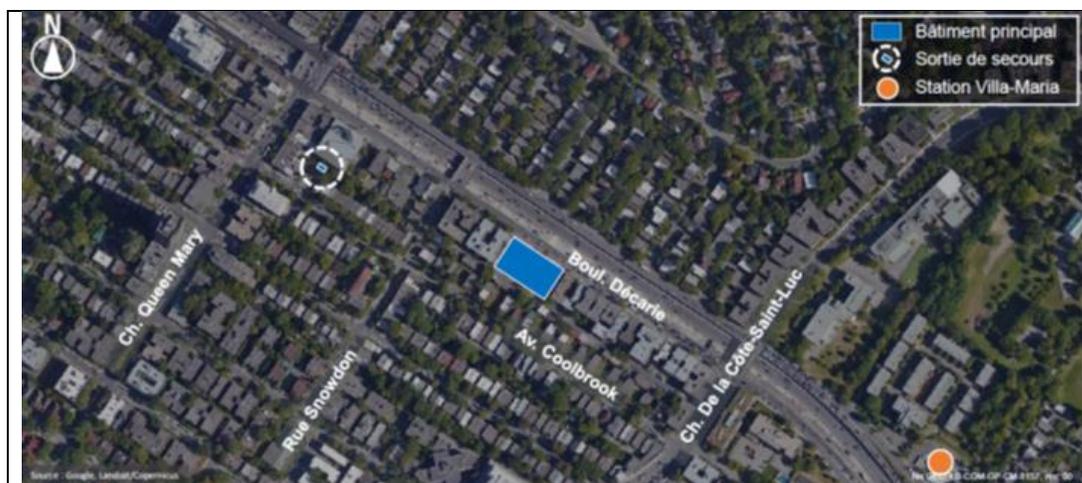


Fig. 4 : Localisation des installations projetées en surface — Bâtiment principal et sortie de secours⁴⁴

Les infrastructures souterraines du CANO devraient se situer à une profondeur moyenne de trente mètres⁴⁵, sous l'emprise d'un quadrilatère délimité par le boulevard Décarie, le chemin Queen-Mary, l'avenue Earnscliff et le 4636 boulevard Décarie, tel qu'illustré sur la figure 5 ci-dessous⁴⁶.



Fig. 5 : localisation des infrastructures souterraines⁴⁷

1.3 Orientations architecturales du bâtiment de surface

Le concept architectural du futur bâtiment de surface du CANO n'était pas encore arrêté lors de la présentation du projet, les 2 et 10 novembre 2020. La STM a toutefois indiqué « avoir l'intention de communiquer l'avancement du concept architectural au public » sans pour autant préciser le cadre dans

⁴⁴ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 13

⁴⁵ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁴⁶ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 11 à 13

⁴⁷ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 12 (adaptée)

lequel cela se ferait, ni si les commentaires du public pourraient être pris en compte dans l'élaboration du devis final⁴⁸.

La STM n'a pas communiqué, lors de la soirée d'information publique, d'estimation de la hauteur maximale du futur bâtiment de surface du CANO, mais a toutefois présenté un volume préliminaire (voir figure 6, ci-dessous) au regard duquel il semble que ce bâtiment devrait être légèrement plus haut que les bâtiments adjacents. Par la suite, la STM a précisé, dans un courrier envoyé à la commission, que la hauteur varierait « *approximativement entre quinze et vingt-cinq mètres, selon la localisation des équipements, les appentis au toit et la variation du niveau du sol.* »⁴⁹

La STM souhaite favoriser l'intégration du bâtiment dans le contexte urbain, mettre en valeur les aspects positifs d'une architecture industrielle, minimiser l'impact du CANO sur les bâtiments voisins, traiter de façon positive et intégrée les différences entre le contexte du côté du boulevard Décarie et celui de la ruelle, maximiser le verdissement du secteur dans l'intégration du bâtiment, et améliorer les parcours piétons aux abords du bâtiment⁵⁰.

La STM a informé la commission que « *la hauteur et les marges de recul latérales et arrières sont les principales normes qui devraient différer de ce qui est prévu au règlement d'urbanisme en vigueur* »⁵¹.

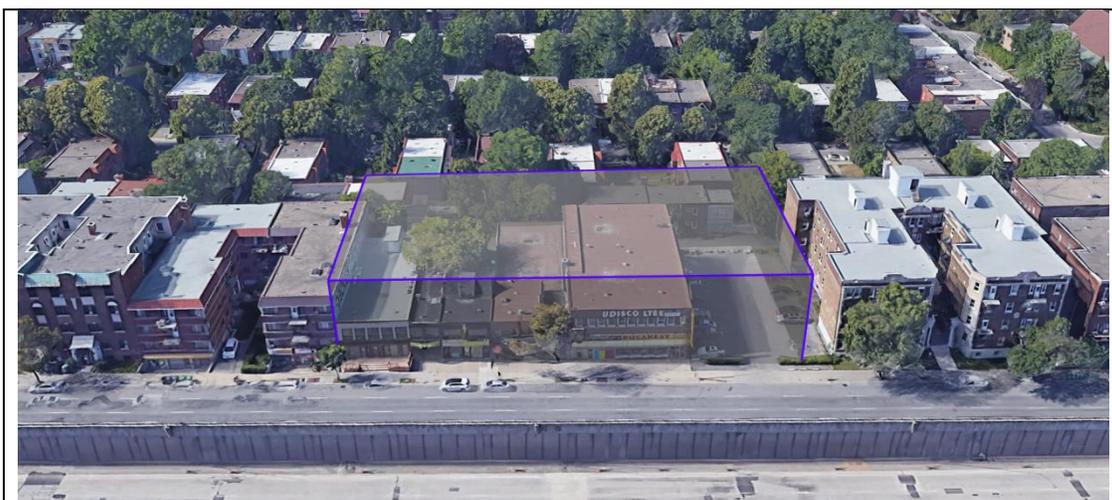


Fig. 6 : Volumétrie préliminaire — bâtiment d'accès au souterrain⁵²

⁴⁸ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

⁴⁹ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021, 7)

⁵⁰ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 16 et 18

⁵¹ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021, 10)

⁵² STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 16

1.4 Phases et étapes du projet

La STM entend mener la réalisation de ce projet selon les phases et les étapes suivantes :

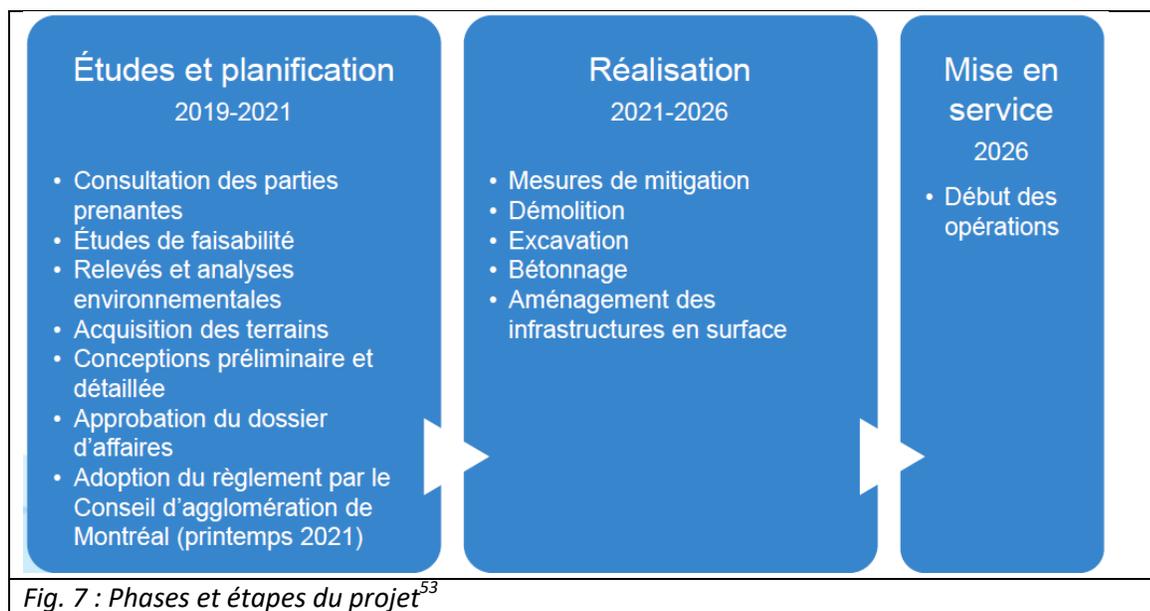


Fig. 7 : Phases et étapes du projet⁵³

La STM compte débiter les travaux du CANO à l'été 2021, après l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement et l'émission des permis⁵⁴, et envisage une mise en service en 2026. La période de travaux devrait donc s'échelonner sur 5 années.

1.5 Travaux

La STM prévoit de réaliser les travaux sur deux sites déconnectés l'un de l'autre, comme l'illustre la figure 7 ci-dessous⁵⁵. En effet, elle a besoin de disposer d'un second puits d'extraction des matériaux souterrains, distant du premier, afin de réduire la durée des travaux.

Le site de travaux n°1 se situerait sur l'assise du futur bâtiment de surface (voir la figure 6, ci-dessus). Le site de travaux n°2 se situerait, lui, en lieu et place du bâtiment qui accueille le *Discount* au 5000-5016 boulevard Décarie et du « stationnement public Coolbrook » mitoyen⁵⁶.

⁵³ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, consolidation des p. 19 et 29

⁵⁴ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 29

⁵⁵ *ibid.*, 2 novembre 2020, p. 22

⁵⁶ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020



Fig. 8 : Sites visés par les travaux⁵⁷.

L'excavation à ciel ouvert, l'extraction des matériaux, ainsi que les opérations de bétonnage et d'aménagement des infrastructures en surface et en souterrain impliqueraient, d'une part, la démolition de 4 bâtiments existants sur le site de travaux n°1 et, d'autre part, celle du bâtiment accueillant le *Discount* sur le site de travaux n°2⁵⁸. La STM souhaite acquérir les terrains et bâtiments visés par les travaux et la construction du CANO via des négociations à l'amiable avec les propriétaires. Elle a toutefois précisé qu'elle pourrait recourir à des expropriations en cas d'échec de ces discussions⁵⁹.

En revanche, le « stationnement public Coolbrook » serait mis à disposition de la STM par la Ville, et serait restitué à celle-ci à la fin de travaux. La STM disposerait donc d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public durant les travaux, tandis que l'espace nécessaire à l'érection de la sortie de secours ferait lui l'objet d'une acquisition⁶⁰.

La STM a précisé que l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO⁶¹, réalisée à l'interne, n'avait pas relevé de valeur historique ni de désignation patrimoniale pour « *le bâtiment qui accueille le Discount* ». De plus, elle estime qu'il ne serait pas possible d'en conserver la façade, tant pour des raisons techniques que pour des considérations de sécurité⁶².

1.6 Impacts potentiels

1.6.1 Liens avec la communauté

La STM souhaite « *assurer un dialogue avec la communauté* ». Ainsi, elle planifie de communiquer périodiquement avec le public et à chacune des étapes clés du projet du CANO par des infolettres, la

⁵⁷ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 22

⁵⁸ *Ibid.*, p. 19 et 21

⁵⁹ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 19; STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021

⁶² STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

distribution de feuillets dans le voisinage, des publications dans les journaux, sur ses réseaux sociaux, et sur son site Internet⁶³.

La STM prévoit de présenter aux riverains sa planification et sa stratégie de réalisation des travaux, les résultats des études d'impact ainsi qu'un plan détaillé de mesures de mitigation des impacts des travaux, lors d'une soirée d'information qui se tiendrait à l'hiver 2021⁶⁴. Ces mesures de mitigation ne sont pas encore définitivement arrêtées, car elles dépendront en grande partie de la méthode d'excavation retenue (haveuse, marteau piqueur, dynamitage, tunnelier, etc.)⁶⁵.

Par ailleurs, la STM a organisé et continuera d'organiser des rencontres avec des parties prenantes⁶⁶, notamment l'École internationale de Montréal, dans le but de « *transmettre l'information* » et recueillir leurs « *potentielles préoccupations* »⁶⁷. Elle s'engage également à créer à un comité de riverains pendant les travaux. Il y aura, sur site, un agent de liaison bilingue dédié à la communication avec les riverains⁶⁸. Elle a précisé qu'elle serait en contact avec les services du 311 de la Ville de Montréal⁶⁹.

Enfin, sans toutefois en préciser les mécanismes, la STM a déclaré que les citoyens auraient un plein accès aux représentants de la STM, pendant les travaux⁷⁰.

1.6.2 Études

Au moment de la présentation publique du projet, la STM a informé qu'elle avait entrepris la réalisation de plusieurs études et évaluations pour optimiser ses interventions : étude de circulation⁷¹, étude de caractérisation des sols⁷², etc. Elle a précisé que ces études n'étaient pas toutes complètes mais que certains résultats pourraient être communiqués ultérieurement via ses canaux d'information et lors de la séance d'information qui se tiendra à l'hiver 2021⁷³. Elle indiqua que, pour des raisons de sécurité liées à la configuration du réseau de métro, elle n'avait pas l'habitude de publier ces études dans leur intégralité⁷⁴. Dans son courrier de réponse à la commission du 19 janvier 2021, la STM a ajouté qu'elle n'avait « *pas procédé à la réalisation d'études d'impact en environnement et d'impact social à proprement dit* » car elle n'y était pas tenue réglementairement mais qu'elle « *procèd[ait] néanmoins à l'analyse des incidences anticipées durant les travaux et durant l'exploitation du CANO* » notamment en matière de bruit, de poussière, et d'impact sur la circulation⁷⁵. La STM a aussi informé la commission

⁶³ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 16 et 28 ; STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁶⁶ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021

⁶⁷ *Ibid.*, 19 janvier 2021, 1)

⁶⁸ STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁶⁹ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 26 et 28;

STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁷⁰ STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁷¹ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 25

⁷² STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

⁷³ *Ibid.*, 2 novembre 2020

⁷⁴ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁷⁵ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021, 5)

qu'elle réalisait une étude approfondie de la valeur patrimoniale du bâtiment accueillant le CANO suite aux recommandations du ministère de la culture et des communications⁷⁶. Les citoyens, comme la commission, n'ont pas eu accès aux résultats de ces études et analyses, à l'exception d'une étude interne « sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO » reçue et rendue publique le 19 janvier 2021⁷⁷.

1.6.3 Circulation et stationnement

L'accès au site de chantier n°1 se fera par le boulevard Décarie. L'accès au site de chantier n°2 se fera par le boulevard Décarie et par l'avenue Wellsted. L'accès au futur bâtiment de surface du CANO se fera, quant à lui, exclusivement par le boulevard Décarie⁷⁸.

L'étude de circulation réalisée par la STM prévoit un « *impact minime sur les conditions de circulation actuelles dans l'axe du boulevard et de l'autoroute Décarie* ». La STM prévoit « *8 véhicules par heure au plus haut achalandage* », pendant les travaux, et « *environ 7 véhicules par heure sur l'une ou l'autre des périodes de pointe* », en période d'exploitation⁷⁹. Elle estime que le projet du CANO ne devrait pas générer de circulation locale supplémentaire dans les quartiers résidentiels aux alentours, ni aux intersections du boulevard Décarie avec le chemin Queen-Mary, et avec l'avenue Snowdon⁸⁰.

La STM a précisé qu'il n'était pas prévu que les camions circulent la nuit, ni dans les quartiers résidentiels. Elle mise pour cela sur une bonne coordination de ses chantiers, l'ajout de clauses spécifiques dans les contrats de ses entrepreneurs, et le respect de la réglementation municipale par ces derniers⁸¹.

La STM prévoit que la construction et l'exploitation du CANO n'entraîneront pas la fermeture de rues⁸² ou de restrictions d'accès aux commerces (exception faite des commerces voués à démolition)⁸³. Elle a précisé que l'accès, via l'avenue Wellsted, au stationnement du bureau de Postes Canada, et aux stationnements en cour arrière de certaines résidences de Coolbrook, serait maintenu pendant les travaux⁸⁴.

La STM prévoit la disparition, définitive ou temporaire, d'une cinquantaine d'espaces de stationnement : 19 places sur le boulevard Décarie afin de fluidifier l'accès aux sites de travaux⁸⁵; 7 sur le côté nord de l'avenue Wellsted pour les fins de déplacements des camions de chantier⁸⁶; et les 24 places⁸⁷ du

⁷⁶ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021, 7)

⁷⁷ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021

⁷⁸ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 25

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁸¹ *Ibid.*

⁸² STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 25;

STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

⁸³ STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ Huit de ces places seront retirées de façon permanente pour permettre l'accès au CANO.

⁸⁶ STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

« stationnement public Coolbrook »⁸⁸. Interrogée à ce sujet, la STM a précisé qu'elle ne prévoit pas d'octroyer d'indemnités pour la disparition de ces espaces de stationnement⁸⁹. Les services municipaux ont ajouté que la création de places de stationnement réservées aux résidents n'était pas prévue, mais que les résidents pouvaient entreprendre une initiative en ce sens⁹⁰. La station Communauto du « stationnement public Coolbrook » serait déplacée⁹¹.

La STM détaillera les mesures de mitigation liées à la circulation, à l'hiver 2021. Elle prévoit notamment la sécurisation des corridors pour les piétons sur le boulevard Décarie, la présence de signaleurs pour assurer la sécurité des piétons et des automobilistes, des mesures visant à minimiser le bruit et la poussière des camions, l'arrimage avec les services municipaux, et l'intégration d'exigences strictes aux devis de construction⁹². Elle a précisé qu'elle est, et resterait, en contact avec le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ainsi que le Service de sécurité incendie de Montréal, afin d'adapter ces mesures de sécurité et de mitigations⁹³.

1.6.4 Autres impacts

Concernant les impacts des excavations, là encore, la STM a précisé qu'elle présenterait, à l'hiver 2021, les résultats des études d'impact et les mesures de mitigation qui y sont associées⁹⁴. Afin d'atténuer les impacts de l'excavation, elle indique s'être « *arrimée avec les services municipaux* » et souhaite intégrer des exigences strictes aux devis de construction pour faciliter la cohabitation⁹⁵.

La STM indique que les mesures de mitigation des nuisances liées au bruit et à la poussière seront elles aussi détaillées et présentées à l'hiver 2021. La STM a toutefois énuméré certaines pistes telles que l'implantation autour des sites de chantier de « *cloisons étanches et coupe-bruit* », l'utilisation de signaux à bruit blanc, la captation de poussière à la source, le lavage et l'arrosage des camions ainsi que l'implantation d'instruments de contrôle et de mesure des bruits et vibrations⁹⁶. Elle a ajouté, qu'en phase d'exploitation, la circulation et les activités seraient « *enfermées* » dans le CANO afin de minimiser les impacts de celles-ci⁹⁷. La STM a précisé qu'elle ne prévoit pas d'indemniser les riverains pour ce type de nuisances mais, qu'advenant leur apparition, elle « *corrigerait* » les situations à l'origine de celles-ci⁹⁸.

⁸⁷ <https://www.parkme.com/fr/lot/353233/lot-182-montral-qc-canada>, consulté le 12 décembre 2020.

⁸⁸ STM, Consultation publique CANO, *Soirée d'information* (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et *Période de réponses aux questions* (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁸⁹ STM, Consultation publique CANO, *Période de réponses aux questions* (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁹⁰ STM, Consultation publique CANO, *Soirée d'information* (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

⁹¹ STM, Consultation publique CANO, *Période de réponses aux questions* (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁹² STM, Consultation publique CANO : *séance d'information* (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 25

⁹³ STM, Consultation publique CANO, *Soirée d'information* (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et *Période de réponses aux questions* (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ STM, Consultation publique CANO : *séance d'information* (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 21

⁹⁶ STM, Consultation publique CANO, *Soirée d'information* (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et *Période de réponses aux questions* (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

⁹⁷ STM, Consultation publique CANO, *Soirée d'information* (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

⁹⁸ STM, Consultation publique CANO, *Période de réponses aux questions* (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

La STM a précisé que les travaux bruyants ne s'effectueraient que durant les jours ouvrables, de 7 h à 19 h⁹⁹. Elle a ajouté, en séance d'information, que ceux-ci respecteraient en tout temps les seuils de bruit fixés par la réglementation municipale pour les travaux de construction¹⁰⁰. La STM a précisé que les travaux des installations souterraines (Fig. 1 et 5, ci-dessus) seront réalisés à près de 30 mètres de profondeur et ne devraient pas être perceptibles en surface¹⁰¹. La STM a indiqué qu'en phase d'exploitation, les activités souterraines ne devraient, elles non plus, pas être perceptibles en surface¹⁰².

Bien qu'elle n'anticipe pas d'impacts sur les bâtiments du voisinage, la STM a précisé qu'elle effectuerait, avant les travaux, des inspections afin d'évaluer¹⁰³ l'état de ceux-ci, pour servir de référence advenant réclamations des riverains¹⁰⁴.

Interrogée par une citoyenne qui craignait une diminution de la valeur marchande de sa propriété en raison des travaux, puis de la présence du CANO, la STM a précisé qu'elle n'envisageait pas de telles indemnités puisque le projet serait entièrement financé par des fonds publics¹⁰⁵.

La STM a indiqué que les travaux du CANO ne devraient pas affecter le mur de soutien du boulevard Décarie¹⁰⁶.

La STM a aussi précisé qu'elle serait attentive à l'éventuelle présence de rongeurs et que, le cas échéant, elle imposerait à ses entrepreneurs d'appliquer toutes mesures d'hygiène et de santé publique à même de « *corriger cette situation* »¹⁰⁷.

Par ailleurs, si des coupures d'eau ou d'électricité étaient rendues nécessaires (ce qui n'est pas prévu à ce stade), les riverains seraient prévenus en amont¹⁰⁸.

La STM a précisé que la construction du CANO n'engendrerait pas d'interruption du service de métro, car il viendrait se connecter au réseau de métro via une voie de raccordement déjà existante entre les lignes bleue et orange (voir Fig. 5, ci-dessus)¹⁰⁹.

⁹⁹ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

¹⁰² STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

¹⁰³ L'évaluation se fait dans un périmètre défini réglementairement.

¹⁰⁴ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

¹⁰⁵ STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ STM, Consultation publique CANO, Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

¹⁰⁸ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

¹⁰⁹ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020

2 Opinions et préoccupations des participants

Ce chapitre présente les interrogations, préoccupations, et opinions exprimées par les citoyens, pendant la consultation publique indépendante sur le projet de construction du centre d'attachement nord-ouest (CANO), que ce soit à travers les questions qu'ils ont adressées à la STM ou via les opinions présentées à la commission.

2.1 Axe des interventions

Deux personnes, parmi les quatre ayant remis une opinion, s'opposent au projet du CANO tel que présenté. L'une d'elle réclame son annulation, en raison du stress et des nuisances qui en découleraient, tandis que l'autre se montre consternée que ce projet puisse aller de l'avant sans plus de communication avec les riverains impactés¹¹⁰. À l'inverse, tout en exprimant ses préoccupations en matière de nuisance à long terme, un participant a clairement exprimé son soutien à un projet qui améliorera, selon lui, la fiabilité du réseau de métro¹¹¹. Si la quatrième personne ayant émis une opinion ne semble pas s'opposer au projet, elle se montre, néanmoins, très mobilisée pour que celui-ci soit écologique¹¹². Ces quatre interventions formelles ont nourri les réflexions des commissaires mais vu leur petit nombre, on ne peut pas dire qu'elles dénotent une tendance statistiquement significative.

Toutefois, les interrogations et préoccupations soulevées lors des soirées de présentation et de réponse aux questions des 2 et 10 novembre 2020, font ressortir les inquiétudes des participants concernant les incidences du projet sur leur qualité de vie, notamment durant la phase des travaux¹¹³.

Si la majorité des questions et préoccupations sont liées aux nuisances potentielles du projet du CANO pendant les travaux quelques-unes ont aussi porté sur la conception du bâtiment et sur la communication avec les riverains avant et pendant les travaux. De rares commentaires ont porté sur les potentielles nuisances en phase d'exploitation.

2.2 Conception et travaux du CANO

Les participants ont fait part de leurs remarques et préoccupations concernant l'emplacement du CANO, les procédures d'acquisition des terrains et bâtiments visées par les travaux, le concept architectural et l'aspect écologique du projet, ainsi que les modalités relatives à l'exécution des travaux

2.2.1 Emplacement

Un citoyen se demande si la STM a étudié la possibilité d'implanter le CANO dans des secteurs où les impacts sur les secteurs résidentiels auraient été moins importants¹¹⁴. Dans cette optique une personne s'interroge à savoir, s'il aurait été préférable, pour une question de coûts, de l'implanter à l'est de Décarie, en raison de la plus faible densité résidentielle et de la présence en souterrain de la ligne orange¹¹⁵.

¹¹⁰ Jérôme Beaugrand Champagne ; Carole Samdup

¹¹¹ Graeme Watson

¹¹² Eric Barbeau

¹¹³ Carole Samdup

¹¹⁴ Yanni Themelis

¹¹⁵ Ted Chazin

2.2.2 Acquisitions et expropriations

Un citoyen veut comprendre les conditions d'acquisition des terrains et bâtiments visés par les travaux, et si ceux-ci pourraient faire l'objet d'un processus d'expropriation (dont on souhaiterait alors connaître les délais et les modalités)¹¹⁶. En écho, une personne veut s'assurer que les commerçants expropriés seront relocalisés, à proximité, dans le secteur, afin de permettre encore aux citoyens de s'y rendre¹¹⁷.

2.2.3 Approche architecturale et aspects écologiques

Un citoyen propose que le bâtiment construit reflète « *le caractère unique du quartier de Snowdon* » et s'inspire architecturalement « *du caractère de l'ancien Snowdon Junction, gare de tramways qui reliait le nord et l'ouest de la ville dans les années 1920* ». Pour cette personne, il serait donc « *déplorable que les constructions fassent du mimétisme en copiant les autres constructions de la STM, ou de son logo, et ne fasse pas au moins un effort pour refléter le quartier*¹¹⁸ ».

Des citoyens souhaitent que ce projet intègre des aspects écologiques : toits verts, arbres, plantes, normes LEED¹¹⁹, « *techniques de constructions qui minimisent le gaspillage de ressources* », « *architecture responsable* », aménagements non-bétonnés, création d'espaces de vie pour les riverains¹²⁰. On invite aussi la STM, et ses fournisseurs à couper leurs moteurs, quand ils sont en attente, à minimiser l'usage de génératrices, et à alimenter le bureau de chantier à l'électricité¹²¹.

Une citoyenne souhaite savoir si une consultation publique se tiendra sur les aspects architecturaux du CANO¹²².

Par ailleurs, un citoyen se demande pourquoi la portion de réseau de métro couverte par le centre d'attachement Duvernay sera moindre une fois le CANO réalisé¹²³.

2.2.4 Planification des travaux

Quelques citoyens ont souhaité être informés de la date de début des travaux, de leur durée et, de manière précise, des différentes phases de travaux. Certains ont voulu savoir si les travaux auraient également lieu la nuit et en fin de semaine¹²⁴. La longue durée de la période des travaux a été soulignée¹²⁵.

2.2.5 Site de travaux n°2

Quelques citoyens ont interrogé la STM sur la fonction du site n°2. Outre la sortie de secours, ils ont voulu savoir ce que la STM projette de construire sur ce site, une fois les travaux complétés¹²⁶.

¹¹⁶ Rudy Irving

¹¹⁷ Gabriel Stoicovici

¹¹⁸ Eric Barbeau

¹¹⁹ La STM vise, pour le projet du CANO, une certification Envision, cf. chapitre 1.

¹²⁰ Nadia Gray dir. adj. École internationale de Mtl; Eric Barbeau

¹²¹ Eric Barbeau

¹²² Stacey Katz

¹²³ Gabriel Stoicovici

¹²⁴ Robert; Sonny Moroz; Minh Lam ; Krisztina Alapi

¹²⁵ Carole Samdup

¹²⁶ Anne Morin; Rudy Irving; Rudy; Graeme Watson

Certaines personnes ont voulu savoir si le bâtiment accueillant le *Discount*, sis au 5000-5016 boulevard Décarie, sur le futur site de travaux n°2, et présentant à leurs yeux une certaine valeur patrimonial, serait détruit¹²⁷. Un citoyen pense que ce bâtiment doit être préservé afin d'éviter une perte supplémentaire du patrimoine dans le quartier Snowdon. Bien que vieillissant, il voit dans ce bâtiment un symbole de l'histoire de ce quartier « *I think that the Snowdon district has an old and proud history. While the buildings have decayed over the years, I think that one has a duty to preserve the original architectural features that this district has left*¹²⁸ ».

Par ailleurs, cette même personne est venue expliquer à la commission qu'elle craignait, pour les résidents de l'avenue Coolbrook, une exposition durable et importante au bruit et à la pollution atmosphérique de l'autoroute Décarie, si le site n°2 devait rester vacant après les travaux. Ce citoyen a expliqué à la commission que la tranquillité des résidents de Coolbrook repose sur « *the barrier that the tall buildings facing the expressway provide to mitigate these effects* ». Il souhaite que la STM mette en œuvre des mesures de mitigation à même de reproduire l'effet barrière de ce bâtiment, et invite la STM à revoir son plan de construction, pour pouvoir sauver ce bâtiment. A minima, tout comme une autre participante, il l'invite la STM, à en conserver la façade actuelle¹²⁹.

2.3 Nuisances

Les participants craignent que le projet du CANO entraîne une baisse de leur qualité de vie, durant les travaux. Ils ont exprimé de nombreuses craintes concernant les nuisances que les travaux pourraient générer, notamment en matière de bruit, de poussière, de vibration, de stationnement, de circulation ou de menace à l'intégrité de leurs habitations. Ils désirent connaître en détail, les mesures de mitigation que mettra en place la STM. De manière plus marginale, certains appréhendent également des nuisances une fois le CANO en exploitation.

2.3.1 Circulation locale

Plusieurs riverains anticipent une augmentation de la circulation locale et/ou craignent la circulation de camions dans le quartier. Ils souhaitent avoir des données sur l'éventuel report de circulation dans les rues résidentielles, sur le volume de camions supplémentaires par jour (et non le maximum par heure), ainsi que sur les périodes durant lesquelles ils doivent s'attendre à un accroissement de circulation¹³⁰.

Ces personnes veulent connaître les mesures de mitigation qui seront mises en œuvre, notamment dans les rues résidentielles pour éviter la circulation des camions et/ou un accroissement de circulation¹³¹. Un groupe tenait à obtenir l'assurance que la STM assurera, en collaboration avec le SPVM, la sécurité des piétons, et la régulation du trafic, notamment aux intersections du boulevard Décarie avec le chemin Queen-Mary, avec l'avenue Snowdon et avec la chemin Côte Saint-Luc¹³². Enfin, un participant aurait

¹²⁷ Anne Morin; [Graeme Watson](#); Stacey Katz

¹²⁸ [Graeme Watson](#)

¹²⁹ [Graeme Watson](#); Stacey Katz

¹³⁰ Anne Morin ; Krisztina Alapi ; Marvin Rotrand ; [Carole Samdup](#); Sonny Moroz Conseiller municipal – Snowdon

¹³¹ Sonny Moroz ; Rabin Schneur ; Krisztina Alapi, Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

¹³² Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

souhaité connaître les mesures mises en place par la STM pour maintenir le service de bus, si celui-ci venait à être impacté par les travaux¹³³.

2.3.2 Stationnement local

De nombreux participants craignent que les travaux engendrent une insuffisance des places de stationnement résidentiel, comme commercial, notamment sur le chemin Queen-Mary et sur le boulevard Décarie¹³⁴. À l'échelle du quartier, on veut savoir quelles sont les places de stationnement qui seront supprimées¹³⁵. Commerçants comme résidents se montrent préoccupés par la disparition du « stationnement public Coolbrook » en raison des travaux¹³⁶, et souhaitent savoir où sera relocalisé le stationnement Communauto qui s'y trouve¹³⁷. Des résidents de l'avenue Coolbrook veulent s'assurer qu'ils pourront continuer à accéder, via l'avenue Wellsted, aux stationnements aménagés dans leurs cours arrières, et si, dans la négative, ils seront indemnisés financièrement¹³⁸.

Les riverains s'étant exprimés à ce propos souhaitent connaître les mesures qui seront prises pour compenser les éventuelles pertes de places de stationnement¹³⁹. Plus particulièrement, une personne souhaite s'assurer que la ville et la STM se coordonnent pour réserver des places de stationnement sur rue, pour les résidents impactés, sans que ceux-ci n'aient à faire une démarche spécifique¹⁴⁰.

2.3.3 Excavations, vibration et dynamitage

En matière d'excavation, des personnes ont souhaité connaître la profondeur des travaux, ainsi que la quantité de matière qui sera excavée, en mètres cube, et en nombre de camions¹⁴¹.

La STM a été interrogée sur les mesures de mitigation qu'elle mettra en œuvre pour contenir les vibrations souterraines, tant en phase de travaux, qu'en phase d'exploitation¹⁴². Une voisine du projet, qui explique avoir déjà ressenti les vibrations du métro, veut savoir si la STM est en mesure de garantir qu'il n'y aura pas de vibrations supplémentaires une fois le projet terminé¹⁴³.

Plusieurs personnes souhaitent savoir si la STM procédera par voie de dynamitage pour ses travaux d'excavation et de démolition, et quels seront les horaires et les mesures proposées pour assurer la sécurité dans le quartier pendant le dynamitage¹⁴⁴. Un participant demande si la STM a effectué les vérifications qui s'imposent auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de s'assurer que

¹³³ Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

¹³⁴ Carole Samdup; Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

¹³⁵ Sonny Moroz ; Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

¹³⁶ Anne Morin ; Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

¹³⁷ Patrice Yarisse

¹³⁸ Anne Morin; Michelle Pepin; Robert

¹³⁹ Carole Samdup; Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

¹⁴⁰ Anne Morin

¹⁴¹ Hélène Engel; Brian Gelfand; Robert

¹⁴² Stacey Katz; Sarah Cavanagh

¹⁴³ Carole Samdup

¹⁴⁴ Rudy Irving ; Marvin Rotrand, Conseiller municipal – Snowdon ; Minh Lam; Nadia Gray dir. adj. école internationale de Mtl; Sarah Cavanagh

l'éventuel recours au dynamitage ne menacerait pas l'intégrité du mur de soutien du boulevard Décarie¹⁴⁵.

2.3.4 Intégrité des bâtiments

Plusieurs résidents craignent que les travaux de construction et d'excavation, notamment en cas de dynamitage, fragilisent leurs propriétés (impacts sur les fondations, fissures, dommages structurels, fragilisation des égouts et des piscines)¹⁴⁶ et veulent connaître les mesures de mitigation prévues, par la STM, pour éviter de tels dommages¹⁴⁷. Les mêmes personnes se demandent également si des expertises préalables seront réalisées, qui payera en cas de dommages, et s'ils doivent prendre une assurance spécifique.

Une citoyenne demande si une compensation financière est prévue, pour venir combler une éventuelle dévaluation de sa propriété à cause des nuisances des travaux, dans le cas d'une vente durant les travaux du CANO¹⁴⁸.

2.3.5 Poussières et pollution

De nombreux citoyens, notamment des personnes asthmatiques, se sont montrés préoccupés par la poussière que pourraient générer les travaux¹⁴⁹. Des personnes souhaitent savoir quelles quantités de poussières et des matières toxiques seront libérées lors des travaux, et comment la STM surveillera et préviendra leur impact sur la santé des résidents, notamment des enfants en garderie¹⁵⁰. Une citoyenne voudrait savoir si les bâtiments voués à la démolition contiennent de l'amiante¹⁵¹. Pour rappel, un citoyen pense que l'ouverture béante sur l'autoroute qui résulterait de la destruction du bâtiment accueillant le *Discount* (5000-5016 boulevard Décarie) augmentera certainement l'exposition de son voisinage à la pollution en provenance de l'autoroute¹⁵².

2.3.6 Bruit

Plusieurs citoyens, dont un soulignant que de plus en plus de personnes télétravaillent, se montrent préoccupés des niveaux de bruit que pourra générer la construction du CANO. Ils se demandent si les travaux seront perceptibles de nuit, et pendant combien de temps ils devront « *endurer* » cette nuisance¹⁵³. Un citoyen a affirmé que « *le bruit généré doit être inférieur à celui présentement en cours* »¹⁵⁴. La démolition programmée du bâtiment *Discount* augmentera l'exposition du voisinage au bruit de l'autoroute Décarie, selon un citoyen qui invite la STM à prendre les mesures requises pour

¹⁴⁵ Rudy Irving

¹⁴⁶ Yanni Themelis; Hélène Engel; Carole Samdup; Engel, Hélène; Sarah Cavanagh; Brian Gelfand; Jérôme Beaugrand Champagne

¹⁴⁷ Sarah Cavanagh; Carole Samdup

¹⁴⁸ Carole Samdup

¹⁴⁹ Jérôme Beaugrand Champagne

¹⁵⁰ Stéphanie Navarro; Patricia Chagnon

¹⁵¹ Carole Samdup

¹⁵² Graeme Watson

¹⁵³ Hélène Engel; Stéphanie Navarro; Yanni Themelis; Graeme Watson; Carole Samdup; Anne Morin; Patricia Chagnon

¹⁵⁴ Eric Barbeau

éviter ce type de problème¹⁵⁵. De façon générale, les participants veulent savoir quelles mesures de mitigation des nuisances de bruit seront mises en place par la STM.

2.3.7 Autres nuisances

Une personne veut savoir si les travaux provoqueront des coupures d'électricité et d'eau, et, le cas échéant, comment il en sera avisé¹⁵⁶. Une autre s'inquiète des dommages qui pourraient être causés aux racines des arbres¹⁵⁷. La représentante de Postes Canada a voulu s'assurer que les travaux ne nuiraient ni aux opérations du dépôt de Postes Canada dont l'accès se fait par l'avenue Wellsted, ni à celles des commerçants avoisinants¹⁵⁸. Un citoyen se demande si les nuisances des travaux seront perceptibles du côté est de Décarie¹⁵⁹. Un participant estime que l'éclairage du futur bâtiment du CANO ne devra pas nuire aux riverains¹⁶⁰.

Quelques personnes redoutent que les travaux puissent libérer, dans le voisinage, des rongeurs, des rats, de la vermine. Ils souhaitent savoir comment la STM compte prévenir et gérer cet enjeu, et aider les personnes qui y seront exposées¹⁶¹.

2.3.8 Indemnisations pour dommages

Des citoyens souhaitent savoir si la STM envisage d'indemniser les entreprises et les résidents les plus proches de la construction pour les nuisances et perturbations (bruit, vibrations, dommages aux végétaux, etc.) que les travaux pourraient générer malgré les mesures de mitigation mises en place¹⁶².

2.4 Lien avec la communauté et accès à l'information

Plusieurs citoyens ont manifesté le besoin de rester en contact avec la STM durant tout le projet.

L'un d'eux désire que la STM « s'engage [à] respecter les riverains et leurs doléances » et espère « que les responsables de la STM vont vraiment implanter les suggestions et mesures des citoyens¹⁶³ ». Une citoyenne demande s'il y aura une consultation publique sur les aspects architecturaux¹⁶⁴. Une personne veut savoir comment s'impliquer dans le « comité de résidents¹⁶⁵ ». D'autres souhaiteraient que les problèmes liés au projet puissent être notifiés via la ligne téléphonique 311, une adresse courriel spécifique, une ligne de téléphone dédiée, ou auprès d'une personne présente en permanence sur le site et à même de répondre en français comme en anglais¹⁶⁶.

¹⁵⁵ [Graeme Watson](#)

¹⁵⁶ Danny Presse

¹⁵⁷ Hélène Engel

¹⁵⁸ Victoria Seregina (Planification de Biens Immobiliers, Postes Canada)

¹⁵⁹ Rudy Irving

¹⁶⁰ [Eric Barbeau](#)

¹⁶¹ Miriam Cohen ; [Carole Samdup](#); Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

¹⁶² Rudy Irving, Engel Hélène

¹⁶³ [Eric Barbeau](#)

¹⁶⁴ Stacey Katz

¹⁶⁵ Greg Newsome

¹⁶⁶ Sonny Moroz; Marvin Rotrand, Conseiller municipal - Snowdon

Une riveraine du projet du CANO, qui a le sentiment d'être mise devant un fait accompli, s'exprime ainsi « *I am appalled that this project will move forward without any direct communication or negotiation between the STM and the home-owners situated directly in the path of the project* ». Comme d'autres, elle voudrait que cette consultation publique ne se réduise pas à un « événement de relations publiques »¹⁶⁷ mené par la STM et déclare « *I am astounded that this project received full approval before the community consultation event took place, rendering the recent STM consultation little more than a public relations event* »¹⁶⁸.

Cette même participante juge le présent processus de consultation non-conforme à la pratique internationalement acceptée « *does not comply with accepted international practice* », notamment en matière de divulgation de l'information. À ce propos elle juge « *inacceptable* » que la STM ne prévoit pas de rendre publique son étude d'impact social et environnemental. Références à l'appui, elle invite la STM, à se conformer aux normes internationales de responsabilité pour les entreprises canadiennes. En conséquence, elle réclame la publication de l'étude d'impact sociale et environnementale, la divulgation de tous les impacts probables du projet du CANO, et la liste détaillée des mesures de mitigation qui y répondront¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Eric Barbeau

¹⁶⁸ Carole Samdup

¹⁶⁹ Carole Samdup

3 Observations, avis et recommandations de la commission

3.1 Lien avec la communauté et information

3.1.1 Mobilisation et dossier d'information

Il a été amplement démontré que les exercices de participation citoyenne apportent une valeur ajoutée aux projets publics et qu'ils contribuent à accroître l'engagement civique et la confiance de la population envers les organisations. La STM s'inscrit dans ce mouvement et ses politiques PC 1.14¹⁷⁰ et PC 5.09¹⁷¹ font foi de son désir d'intégrer les meilleures pratiques relatives aux consultations publiques et à l'ouverture des données. Cela dit, une mobilisation plus ciblée et l'ajout d'information auraient pu favoriser une meilleure compréhension des enjeux du projet, et, conséquemment améliorer la formulation de questions, d'opinions, de suggestions, et de demandes spécifiques

En ce qui concerne la mobilisation, la commission a noté la très faible participation des résidents du boulevard Décarie qui seront voisins des futurs chantiers de construction. La certification Envision, à laquelle aspire la STM, prévoit une « *mobilisation en amont et continue des parties prenantes [...] [caractérisée] [...] par un travail de sensibilisation et une volonté d'impliquer les personnes qui seront touchées par le projet ou qui sont très susceptibles de s'y intéresser activement, par opposition à des invitations passives à participer, comme des avis publics sans suivi ou avec peu de suivi, pour assurer une forte réponse* ¹⁷² ». Dans le contexte actuel le programme de communication aurait pu être étendu pour viser tous les individus et groupes touchés par le projet du CANO, notamment les propriétaires de logements locatifs et les personnes dont les opinions sont rarement entendues en raison d'obstacles à leur engagement civique (habileté numérique, limitation des capacités sensorielles ou physiques, isolement, monoparentalité, etc.).

La politique PC 1.14 appelle à ce que toutes les informations ou études pertinentes soient mises à la disposition du public, avant le démarrage de la consultation publique indépendante¹⁷³. Munis d'un dossier complet, les participants sont en mesure de s'exprimer sur tous les aspects d'un projet. En l'occurrence, le dossier d'information aurait pu inclure, entre autres, les résultats des échanges préalables avec les parties prenantes, les études portant sur l'impact social et environnemental du projet, la grille de comparaison ayant servi au choix de l'emplacement du CANO, une étude patrimoniale indépendante, une étude de circulation, le détail des mesures de mitigation prévues, le cadre réglementaire urbanistique, et les esquisses architecturales. Munis de telles informations :

¹⁷⁰ STM, Politique corporative de consultation publique – réseau du métro (PC 1.14), modifiée le 2 septembre 2020, (consulté le 4 janvier 2021).

¹⁷¹ STM, « Politique corporative - Données ouvertes », (consulté le 4 janvier 2021).

¹⁷² Institute for Sustainable Infrastructure, « ENVISION – Système de durabilité pour les infrastructures – Troisième édition » (2018), p. 74.

¹⁷³ STM, Politique corporative de consultation publique – réseau du métro (PC 1.14), modifiée le 2 septembre 2020, Annexe 1, étape 2 - « Diffusion de l'information sur le Projet » : « L'information constitue un préalable essentiel à une participation des personnes ou des groupes intéressés par la Consultation. C'est pourquoi, préalablement à toute consultation, la Société diffuse l'information essentielle à la compréhension du Projet par les citoyens. Cette information [...] doit être accessible au plus tard au moment de la publication de l'avis annonçant la tenue d'une consultation ».

- Les participants auraient pu se servir d'éléments soulevés lors des échanges menés par la STM, en amont de la consultation publique indépendante, avec certaines parties prenantes¹⁷⁴ pour alimenter leur propre réflexion. Ce métissage d'idées aurait pu influencer la teneur de leurs questions et opinions.
- Les participants auraient eu le sentiment d'être interpellés sur l'ensemble des éléments qui, selon eux, les concernant directement. Ceci éviterait qu'ils se sentent parfois mis devant un fait accompli ou, à l'inverse, qu'ils aient l'impression que les décisions importantes seront prises ultérieurement, sans qu'ils soient consultés. On peut citer, à titre d'exemple, le choix de l'emplacement ou la définition du concept architectural¹⁷⁵.
- Les participants auraient pu s'exprimer de façon précises par rapport aux nuisances appréhendées et aux mesures de mitigation envisagées pour les atténuer. Si la commission comprend que la liste concrète des mesures de mitigation ne peut être dressée que suite à l'analyse des incidences anticipées, laquelle n'était pas terminée au moment des audiences, elle comprend aussi qu'il est difficile pour le citoyen de se déclarer satisfait au regard de nuisances et de correctifs dont il ne connaît pas vraiment l'ampleur.

La commission est d'avis que les consultations publiques indépendantes ne devraient se tenir qu'une fois le dossier d'information complet et prêt à diffusion.

Recommandation – 1

La commission recommande que le programme de mobilisation citoyenne soit établi de manière à couvrir les enjeux pré-identifiés par les commissaires, et à assurer la participation effective des citoyens et des groupes dont les opinions sont rarement entendues en raison d'obstacles à leur engagement civique.

Recommandation – 2

La commission recommande de rendre public, avant le démarrage de toute consultation publique indépendante, toutes les informations et études nécessaires à l'identification et à la compréhension des enjeux par le public, comme par les commissaires.

Recommandation – 3

La commission recommande que les opinions exprimées lors des consultations préalables soient incluses au dossier public d'information.

3.1.2 Informations relatives à la planification des travaux

L'information présentée par la STM en regard de la planification des travaux donnait un aperçu général de l'envergure de projet. Toutefois, celle-ci n'apparaissait pas suffisamment détaillée pour que les citoyens puissent se faire une bonne idée du moment où les nuisances surviendraient dans la séquence

¹⁷⁴ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021 :

les parties consultées en amont de la consultation publique sont : Conseil régional de l'environnement, Trajectoire Québec, Commissaire au développement économique de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, École internationale de Montréal (primaire), Partenaires du projet (arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Ville de Montréal, ministère des Transports du Québec, Société québécoise des infrastructures, Autorité régionale de transport métropolitain).

¹⁷⁵ Voir chapitre 2.2.1 et 2.2.3

des travaux, et de l'intensité de ces nuisances, et donc des différents impacts qu'ils auraient à subir au fil des mois et années que durera le chantier.

Recommandation – 4

La commission recommande que la STM publie et mette régulièrement à jour un calendrier mettant en relation les phases des travaux du CANO avec :

- les désagréments afférents (bruits, vibrations, poussière, etc.);
- la période d'exécution prévue (jour ou nuit, mois ou saison);
- la durée des différentes étapes.

3.2 Bâtiments et terrains susceptibles d'être affectés par le projet du CANO

3.2.1 Le choix de l'emplacement

L'envergure des installations requises au site principal se traduira par la construction d'une imposante structure dans « *un milieu dense, caractérisé par des usages résidentiels et mixtes de moyenne densité* »¹⁷⁶, comme l'a expliqué la STM en soirée d'information¹⁷⁷. En phase de construction, le paysage urbain sera marqué par les travaux. En phase d'exploitation, le volume de l'édifice principal tranchera avec les résidences et commerces avoisinants (cf. fig. 6). Qu'il s'agisse des travaux eux-mêmes, de la disparition de certains commerces ou de l'arrivée d'une structure imposante, le projet du CANO pourrait avoir un effet perturbateur sur les riverains du projet. À ce titre, le choix de l'emplacement projeté est capital puisqu'il peut être un facteur déterminant en ce qui concerne l'impact des nuisances sur la vie et les résidents du quartier. Ce choix doit être justifié tant sur la base des intérêts de ce quartier, que sur les intérêts et impératifs opérationnels de la STM.

Sur son site Internet¹⁷⁸, comme en soirée d'information¹⁷⁹, la STM a expliqué pourquoi l'emplacement retenu était le plus stratégique et permettrait de répondre aux objectifs suivants :

- améliorer la logistique de planification des travaux et des déplacements effectués en ateliers souterrains ;
- accroître la polyvalence des véhicules de travaux qui pourront tirer avantage du croisement des lignes bleue et orange ;
- modérer les coûts associés au projet du CANO ainsi qu'à l'échéancier de réalisation par une implantation « *à proximité du tunnel de métro existant, qui longe l'autoroute Décarie [...] ¹⁸⁰* » ;
- assurer un accès à l'infrastructure pour les camions qui y livreront des matériaux, et ce, « *sans perturber davantage la vie du quartier ¹⁸¹* ».

Bien que ces facteurs aient une valeur pratique, ils ne permettent pas de conclure que ce site soit le seul qui puisse répondre aux exigences. La commission croit que si les citoyens avaient pu prendre

¹⁷⁶ STM, *l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO*, reçue le 19 janvier 2021, p. 34.

¹⁷⁷ STM, *Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo)*, 2 novembre 2020

¹⁷⁸ Centre d'attachement Nord-Ouest, *Foire aux questions « Ou est situé le CANO »*, (consulté le 4 janvier 2021).

¹⁷⁹ STM, *Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo)*, 2 novembre 2020

¹⁸⁰ *Ibid.*, (consulté le 4 janvier 2021).

¹⁸¹ Centre d'attachement Nord-Ouest, *Foire aux questions « Ou est situé le CANO »* (consulté le 4 janvier 2021).

connaissance des autres lieux envisagés, des critères de sélection, des contraintes incontournables, voire de la grille d'analyse ayant soutenu le choix final, ils auraient été mieux en mesure de juger des avantages et inconvénients associés à chaque site potentiel. La commission estime que de telles informations auraient pu nourrir la réflexion des citoyens et contribuer à l'acceptabilité sociale du projet.

Recommandation – 5

La commission recommande de rendre publique la grille de comparaison ayant servi au choix de l'emplacement du projet du CANO afin de renforcer l'acceptabilité sociale du projet, par les riverains de celui-ci.

3.2.2 Acquisition et expropriations

La STM a clairement identifié, en soirée d'information, et dans l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO¹⁸², les cinq bâtiments voués à démolition dans le cadre du projet du CANO. Certains citoyens ont posé des questions en rapport avec le processus menant à l'acquisition et la démolition de ces bâtiments situés sur les sites n°1 et n°2. La STM a expliqué, en soirée d'information, qu'elle souhaitait négocier les acquisitions de gré à gré avec les propriétaires des immeubles visés, mais qu'advenant un échec de ces négociations, elle pourrait recourir à l'expropriation.

Malgré les informations données par la STM, la crainte de se voir soi-même exproprié a été évoquée par certains riverains. La commission est d'avis que la STM pourrait communiquer afin de dissiper les incertitudes de ces derniers.

Recommandation – 6

La commission recommande à la STM d'inclure sur son site Internet une rubrique relative aux processus d'acquisition et d'expropriation applicables dans le cadre de ses projets d'infrastructures et, dans la mesure du possible, de rendre publique, dans les meilleurs délais, la liste des immeubles ciblés pour acquisition dans le cadre du projet du CANO, afin de dissiper toute appréhension possible chez les citoyens voisins du projet.

3.2.3 Intégrité des bâtiments

En raison de l'âge de nombreux bâtiments résidentiels situés dans le secteur (majoritairement construits entre 1920 et 1950), plusieurs citoyens ont exprimé des craintes quant aux risques de déformations structurales et architecturales auxquels leurs immeubles pourraient être exposés pendant les travaux.

Au premier rang de leurs préoccupations figurent :

- La responsabilité de la STM en cas de préjudice causé à leurs propriétés ;
- Le cas échéant, les indemnités envisagées pour pallier ces préjudices.

En ce qui concerne les éventuels dommages aux bâtiments, la STM a précisé qu'elle effectuerait, avant les travaux, des inspections afin d'évaluer l'état de ceux-ci¹⁸³ pour servir de référence advenant réclamations des riverains. Bien que favorablement accueilli, la commission est d'avis que cet exercice

¹⁸² STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021

¹⁸³ L'évaluation se fait dans un périmètre défini réglementairement.

serait d'autant plus pratique si sa portée était connue (périmètre, types de déformations structurales et architecturales qui seront recensées, etc.).

Recommandation – 7

La commission recommande de bonifier, sur le site Internet de la STM, la rubrique relative aux réclamations afin d'y préciser les éléments généraux qui peuvent donner ouverture à une indemnisation (faute, dommage et lien de causalité), à l'image de ce que font d'autres personnes morales de droit public, telle que la Ville de Montréal¹⁸⁴.

3.2.4 Valeur patrimoniale des bâtiments visés par la démolition

Plusieurs citoyens se sont intéressés à la valeur patrimoniale des bâtiments que la STM compte acquérir et démolir sur les sites n°1 et n°2. Un mémoire soumis par un citoyen fait spécifiquement mention de la valeur patrimoniale perçue par le public quant au bâtiment accueillant le *Discount* (5000-5016 boulevard Décarie), à l'emplacement du futur site de travaux n°2, pour lequel il demande la préservation intégrale, ou minimalement la sauvegarde de sa façade¹⁸⁵. Au soutien de l'importance de l'héritage patrimonial, un citoyen a demandé qu'on prenne en compte l'histoire de la *Jonction Snowdon* (Montréal Tramways 1897-1959), et du quartier Snowdon, dans l'élaboration du concept architectural du futur bâtiment de surface du CANO¹⁸⁶.

Ces questions et opinions citoyennes, tout comme le caractère irréversible d'une opération de démolition, ont conduit la commission à s'arrêter sur les enjeux patrimoniaux liés aux bâtiments voués à la destruction dans le cadre du projet CANO.

La STM a réalisé une *étude d'impact sur l'environnement du patrimoine bâti du Centre d'attachement Nord-Ouest* selon les « *Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement (2017)* » du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCC)¹⁸⁷. Cette étude réalisée par le bureau de projets de la STM, n'a pu être déposée au dossier de consultation, qu'après la date limite pour la remise des opinions citoyennes. Elle a pour principale objet de « *précise[r] les principales catégories de fonctions présentes à l'intérieur de l'aire d'étude ainsi que les périodes de construction des bâtiments qui s'y trouvent* »¹⁸⁸ et de « *montrer l'évaluation de l'intérêt patrimonial des bâtiments qui devront être démolis dans le cadre du CANO* »¹⁸⁹. Ce rapport ne recommande « *aucune mesure de protection particulière pour ces bâtiments* »¹⁹⁰.

¹⁸⁴ Ville de Montréal, Droit de recours « Réclamation : dommage matériel », (consulté le 4 janvier 2021).

¹⁸⁵ Graeme Watson

¹⁸⁶ Eric Barbeau

¹⁸⁷ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021, p.4

¹⁸⁸ Ibid., p.5

¹⁸⁹ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021, p.15 et s.

¹⁹⁰ Ibid., p. 34.

En plus de l'étude réalisée par la STM, la commission a pris connaissance de données publiques complémentaires et de la littérature relative aux fonctions, à l'histoire, et aux valeurs patrimoniales (scientifique, artistique, architecturale et esthétique) des bâtiments voués à démolition¹⁹¹.

Pour ce qui est du site n°1¹⁹², outre le fait que certains citoyens ont regretté la disparition des commerces, dont notamment la *Charcuterie & Pâtisserie Bucarest*, une visite terrain amène la commission à penser, comme la STM, que les bâtiments voués à démolition ne semblent pas posséder d'intérêt patrimonial justifiant une étude plus poussée (voir annexe 2, pour le relevé des observations).

En ce qui concerne le site n°2, la STM a informé la commission qu'elle procédait « à une étude approfondie de la valeur patrimoniale que pourrait représenter le bâtiment qui accueille le Discount, suite aux recommandations du ministère de la Culture et des Communications (MCC) »¹⁹³. Il serait d'ailleurs souhaitable que cette étude soit portée à l'attention du public. La commission se rallie à cette démarche d'étude patrimoniale complémentaire car elle estime qu'il y a suffisamment d'indications de valeur patrimoniale significative pour justifier une telle étude patrimoniale indépendante.

En effet, le bâtiment accueillant le Discount (5000-5016 boulevard Décarie) semble avoir une importance historique et symbolique, quant à la nouvelle ère de l'automobile. Dans la foulée de la révolution de l'automobile, il a fallu concevoir des bâtiments voués à la vente, à l'entretien, au stationnement et au ravitaillement des voitures que la classe moyenne émergente achetait durant les années 1920¹⁹⁴. Ce bâtiment, construit en 1931, était à l'origine le *Snowdon Deluxe Garage*, et fut l'un des premiers garages commerciaux de Montréal. Il venait alors répondre aux besoins des nouveaux automobilistes de ce quartier, suivant l'exemple du *Bernard Avenue Garage* à Outremont (1924) ou encore du *Garage Marbœuf* à Paris (1928)¹⁹⁵. Situé à deux pas du commencement du vaste boulevard Décarie, qui commençait jadis au niveau du chemin Queen-Mary et menait directement au boulevard des Laurentides, ce bâtiment était donc stratégiquement situé à la porte d'accès des Laurentides.

Par ailleurs, sur les plans scientifiques et technologiques, la commission a observé que ce bâtiment a une structure en béton armé visiblement exprimée horizontalement sur trois façades (celle du côté sud étant cachée sous de la tôle). Cette façon de faire, avec ses techniques modernes franchement exprimées est typique des principes modernistes du mouvement Bauhaus articulés dès 1911¹⁹⁶.

¹⁹¹ Ville de Montréal, Politique du patrimoine, mai 2005 (consulté le 24 janvier 2021), p. 36é ; Rôle d'évaluation de la ville de Montréal » ; Lovell's Montreal Street Directory, 1930-31 à 1938-39 (Montréal: Lovell & Sons): Street directory: boulevard Décarie" ; CUM, Répertoire d'architecture traditionnelle: « Architecture industrielle » (CUM: 1982), pp. 258-259; Charlotte Benton et alia, dir. (2003), Art Deco 1910-1939 (Boston: Bulfinch), p. 247 ; Magdalena Droste (2007), Bauhaus (Köln: Taschen), pp. 9-11.

¹⁹² Rôle d'évaluation de la ville de Montréal, Evalweb Montréal 2020; Observations sur le terrain lors des visites de la Commission (2020-11-23 et 2020-12-31).

¹⁹³ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021, 7)

¹⁹⁴ Charlotte Benton et alia, dir. (2003), Art Deco 1910-1939 (Boston: Bulfinch), pp. 247

¹⁹⁵ CUM, Répertoire d'architecture traditionnelle: « Architecture industrielle » (CUM: 1982), pp. 258-259; Charlotte Benton et alia, dir. (2003), Art Deco 1910-1939 (Boston: Bulfinch), p. 247.

¹⁹⁶ Magdalena Droste (2007), Bauhaus (Köln: Taschen), pp. 9-11.

Ce bâtiment a été conçu comme un garage multi-étages avec une rampe d'accès et des espaces commerciaux donnant sur le boulevard Décarie. Il a pu être innovant de par sa conception technique, comme de par sa fonction d'intégrer les besoins liés à l'automobile dans un quartier bâti urbain. C'est là une fonction utilitaire qu'il conserve encore aujourd'hui.

Sur un plan artistique et architectural, tout comme l'a fait la STM dans son étude¹⁹⁷, la commission a noté le style Art déco de la façade, exprimé verticalement grâce à ses grands pilastres en décalé, et par sa facture en briques claires, nuancé par les mini-corniches symboliques de style néo-classique. L'ensemble de la façade de ce bâtiment apparaît soigné et de facture professionnelle. Bien que l'identité de l'architecte reste à découvrir, son style Art déco est typique des années fin 1920/début 1930 mis en évidence lors de l'Exposition des Arts décoratifs à Paris en 1925¹⁹⁸. Ce bâtiment semble figurer parmi les premiers grands œuvres d'Art déco commercial et industriel à Montréal¹⁹⁹. Cela étant, le bâtiment lui-même souscrit plutôt aux principes du mouvement Bauhaus exprimé sur les 3 autres façades où la structure en béton armé disposé horizontalement est clairement visible. Ce bâtiment pourrait donc être un rare, si ce n'est le dernier exemple montréalais, des premiers garages multi-étages qui conserve encore sa fonction dédiée à l'automobile, les autres pionniers ayant été démolis (au centre-ville) ou fortement altérés (Outremont).

Recommandation – 8

Aux vues des indications de la valeur patrimoniale significative du bâtiment qui accueille le *Discount* (l'ancien *Snowdon Deluxe Garage*), la commission recommande à la STM de s'assurer que l'étude approfondie de la valeur patrimoniale effectuée suite aux recommandations du ministère de la Culture et des Communications soit rendue publique, avant de procéder à toute intervention sur ledit bâtiment.

3.3 Bâtiment de surface du CANO

Au moment de la présentation du projet du CANO au public, le concept architectural n'avait pas encore été défini. Les citoyens ont toutefois pu se faire une idée de l'envergure du bâtiment au regard d'un dessin volumétrique présenté par la STM en séance d'information (fig. 6, ci-dessus)²⁰⁰. La STM a indiqué que le concept architectural sera présenté lors d'un événement d'information à l'hiver 2021 mais n'a pas indiqué s'il serait possible de rétroagir sur ce concept architectural. Il vaut la peine de rappeler les éléments de l'orientation architecturale²⁰¹ :

- Assurer l'intégration du bâtiment dans le contexte urbain et historique du site;
- Mettre en valeur les aspects positifs d'une architecture industrielle;
- Minimiser l'impact de ce bâtiment sur les bâtiments voisins;

¹⁹⁷ STM, [l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021](#), p.32 et 34.

¹⁹⁸ Charlotte Benton et alia, dir. (2003), *Art Deco 1910-1939* (Boston: Bulfinch), pp. 139-171

¹⁹⁹ CUM, Répertoire d'architecture traditionnelle: "Les magasins, les cinémas" (CUM: 1985): pour les exemples en Art déco, voir *Magasin Simpsons* (1929), *Pharmacie Montréal* (1934), *Magasin Woolworth* (1937), et "Architecture industrielle" (CUM: 1982), voir Éd. Alexander Murray & Co (1928-29), Éd. *The Gazette* (1929-30), Éd. Marconi (1930)

²⁰⁰ STM, [Consultation publique CANO : séance d'information \(présentation diaporama\)](#), 2 novembre 2020, p. 16; Chapitre 1, [Fig. 6 : Volumétrie préliminaire – bâtiment d'accès au souterrain](#)

²⁰¹ STM, [Consultation publique CANO : séance d'information \(présentation diaporama\)](#), 2 novembre 2020, p. 18

- Traiter de façon positive et intégrée les différences entre le contexte du côté du boulevard Décarie et celui de la ruelle;
- Maximiser le verdissement du secteur par l'optimisation des espaces résiduels;
- Améliorer les parcours piétons aux abords du bâtiment.

Tout à fait louables, ces orientations architecturales ne permettent néanmoins pas au citoyen de se faire une idée concrète de ce qui en résultera au final. Rappelant l'adage « un dessin vaut mille mots » le public aurait apprécié des esquisses montrant : l'allure générale de cet imposant bâtiment, des détails quant à ses proportions et hauteur définitives, des propositions relatives à ses éléments et matériaux et sa signature stylistique. De plus, il y aurait lieu de répondre à la demande clairement formulée par un citoyen que le bâtiment soit exemplaire sur le plan écologique ainsi qu'au niveau de l'intégration au quartier ou du rappel historique²⁰²: murs végétalisés, technologies de pointe, esthétique parlante.

La commission est d'avis que les démarches entourant l'élaboration du concept et l'adoption du règlement correspondant devraient prévoir une place pour le dialogue avec les citoyens pour leur permettre d'émettre leurs opinions, de contribuer et de s'approprier le concept définitif.

Recommandation – 9

La commission recommande que le concept architectural soit présenté en temps utile pour que les citoyens puissent émettre des suggestions susceptibles d'être incorporées au devis final.

3.4 Nuisances : les impacts potentiels sur la santé

Les résidents du quartier ont manifesté des craintes par rapport aux potentiels de bruit, de vibrations, de poussière, de matières toxiques et à l'éventuel dynamitage durant la longue période de construction. Plus du quart des 80 questions des citoyens portaient sur ces sujets²⁰³.

La commission estime que le chantier de construction de cette importante infrastructure mérite une attention spéciale au vu de son ancrage dans un quartier aussi densément peuplé et familial²⁰⁴, ayant une école primaire, des garderies, une résidence pour personnes âgées, et de nombreux commerces et services de proximité, le tout dans un rayon de moins de 300 mètres du CANO. En effet, le chantier sera d'une grande superficie, entraînera la démolition de cinq bâtiments, et verra la construction d'un imposant bâtiment de surface et la réalisation de profondes installations souterraines (voir figures 1, 5 et 6, ci-dessus)²⁰⁵. Il est prévu que le chantier durera 5 ans, ce qui est un facteur important lorsqu'on parle de nuisances et d'effets potentiels sur la santé humaine.

La STM a informé la commission qu'elle n'avait « pas procédé à la réalisation d'études d'impact en environnement et d'impact social à proprement dit » car elle n'y était pas réglementairement tenue. Elle

²⁰² [Eric Barbeau](#)

²⁰³ STM, Consultation publique CANO, [Soirée d'information \(enregistrement vidéo\)](#), 2 novembre 2020 et [Période de réponses aux questions \(enregistrement vidéo\)](#), 10 novembre 2020

²⁰⁴ STM, [l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO](#), reçue le 19 janvier 2021, 34

²⁰⁵ Deux monte-camions à creuser pour descendre à 30 mètres de profondeur, un centre de rattachement souterrain d'au moins 45x150 mètres en superficie (volume inconnue), etc.

a toutefois précisé qu'elle « *procèd[ait] néanmoins à l'analyse des incidences anticipées durant les travaux et durant l'exploitation du CANO* » et que ces analyses ne peuvent versées au dossier de consultation car elles ne sont pas terminées mais qu'elles « *seront jointes au dossier d'affaires du CANO qui sera remis au ministère des Transports du Québec pour approbation* »²⁰⁶.

La commission s'est référée aux données publiques et à la littérature relative au sujet pour guider sa réflexion sur l'impact potentiel des nuisances sur la santé humaine. La commission précise qu'elle n'entend toutefois pas se substituer aux nécessaires études d'expertises professionnelles.

Recommandation – 10

La Commission recommande que l'analyse des incidences anticipées sur la santé durant les cinq ans de travaux dans un milieu dense, et durant l'exploitation du CANO, fasse l'objet d'études indépendantes et que leurs résultats soient communiqués au public.

3.4.1 Vibrations et pollution sonore

Comme l'indique l'étude STM sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO²⁰⁷, celui-ci s'insérerait « *dans un milieu dense, caractérisé par des usages résidentiels et mixtes de moyenne densité* »²⁰⁸. Ainsi les résidents des bâtiments à proximité immédiate des deux sites de chantier risquent d'être particulièrement exposés aux nuisances découlant des travaux de démolition, d'excavation, et de construction : vibrations et pollution sonore²⁰⁹. Certains bâtiments du voisinage immédiat ont des murs mitoyens avec les sites du chantier et/ou des pièces fenêtrées donnant directement sur le chantier; c'est notamment le cas du bloc-appartement au 4630-4634 boulevard Décarie (mur mitoyen avec le site n°1), du bloc-appartement au 4710 boulevard Décarie (fenestration abondante donnant sur le site n°1), et du bloc appartement au 5018-5022 boulevard Décarie (fenestration et mur mitoyen avec le site n°2)²¹⁰.

Tout chantier de construction comporte forcément son lot de nuisances. La commission souligne toutefois que la proximité immédiate des voisins, ainsi que le caractère exceptionnel de la durée et l'envergure des travaux dû aux importants volumes à excaver appellent à la mise en place de mesures de mitigation renforcées pour protéger les riverains immédiats des sites de chantier du CANO

3.4.1.1 Vibrations

Concernant les vibrations, celles-ci pourraient provenir, en phase travaux, des ondes à fréquences très basses, classées comme « *dérangentes* » pour les humains²¹¹. Au cours de la première phase de construction, les opérations de battage de pieux et de palplanches sont de nature à créer d'importantes vibrations qui pourraient déranger les résidents à proximité. Dans les phases ultérieures du chantier, la STM excavera de très importants volumes de matériaux, afin de construire les infrastructures

²⁰⁶ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021

²⁰⁷ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, p.34.

²⁰⁸ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, p.34.

²⁰⁹ Rôle d'évaluation de la Ville de Montréal, Evalweb Montréal 2020; Observations sur le terrain lors des visites de la Commission (2020-11-23 et 2020-12-31).

²¹⁰ Voir observations de la commission sur la typologie de ces différents bâtiments en annexe 3.

²¹¹ David Thompson (2009), Railway Noise and Vibration (London: Elsevier), chap. 12 "Low frequency ground vibration" et chap. 13 "Ground-borne noise".

souterraines (voir chapitre 1, fig. 1). Quelles que soient la ou les méthodes d'excavation retenue (dynamitage et/ou de broyage), celle-ci provoquera des vibrations.

En milieu urbain dense, la solution habituellement recommandée par les experts pour mitiger les vibrations consiste à construire de profonds murs dans le sol afin de bloquer quelque peu les ondes de basses fréquences responsables des vibrations²¹². La STM n'a pas indiqué si cette méthode était prévue.

La STM a indiqué en soirée d'information que les vibrations causées, en phase d'exploitation, par le trafic ferroviaire dans les futures installations souterraines du CANO (grincement des roues d'acier sur les rails dans les courbes) ne devraient pas être perceptibles en surface.

Recommandation – 11

La commission recommande, afin de protéger les résidents avoisinant les chantiers des dangers de fortes vibrations, durant toute la durée du chantier, de construire un mur anti-vibration creusé sur plusieurs mètres dans le sol, entre les habitations et les sites de chantier.

3.4.1.2 Pollution sonore

Dans son courrier du 19 janvier 2021 en réponses aux questions additionnelles de la commission la STM dresse la « *liste d'incidences directes et indirectes anticipées durant les travaux et qui, une fois mesurées, feront l'objet de mesures d'atténuation détaillées afin de minimiser les impacts sur le quotidien des citoyens* » :

- *Le bruit de la machinerie lourde (pelles hydrauliques, chargeurs, foreuses, camions, équipements de battage de pieux et de palplanches);*
- *Le bruit des activités d'excavation à ciel ouvert;*
- *[...]*
- *La poussière générée par les travaux;*
- *[...] »²¹³*

Un manuel préparé par le *State of Washington Department of Transportation* en 2012²¹⁴ identifie 50 dBA (décibels)²¹⁵ comme le seuil à partir duquel les sons peuvent devenir agaçants. Ce manuel offre une base de comparaison de bruits qualifiés de dérangeants²¹⁶ :

- trafic automobile d'une rue à 30 mètres : 50 dBA ;
- trafic d'une autoroute à proximité : 70 dBA ;
- bruit d'un camion-vidanges qui compacte les déchets : 100 dBA ;
- avion à réaction à 60 mètres : 120 dBA.

²¹² David Thomson (2009), p. 429-433.

²¹³ STM, *Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021*

²¹⁴ State of Washington Department of Transportation (2012), *Biological Assessment Preparation: Advanced Training Manual*, chap 7: "Construction noise impact assessment".

²¹⁵ La pollution sonore en surface est mesurée en dBA (décibels) simulant l'impact d'un bruit donné sur l'ouïe humaine, zéro étant le seuil de départ du plus faible son captable par un humain.

²¹⁶ State of Washington Department of Transportation (2012), *Biological Assessment Preparation: Advanced Training Manual*, chap. 7. p. 7.5 tableau 7-1.

Il est à noter, précise cet ouvrage, que l'échelle des dBA est logarithmique, donc chaque augmentation du bruit de 10 dBA correspond au double le son (pression sonore sur l'ouïe) par rapport à la tranche antérieure.

Sur un chantier tel que celui du CANO on peut, notamment, s'attendre aux sources de pollution sonore suivantes :

- camions à béton : 79 dBA ;
- chargeurs frontaux : 79 dBA ;
- excavateurs 81 dBA,
- bulldozers : 82 dBA ;
- déversement de roc dans un camion: 87 dBA ;
- camion lourd à 15 mètres : 90 dBA ;
- dynamitage à l'air libre dans le trou à creuser²¹⁷ : 98 dBA ;
- équipement de battage de pieux : 110 dBA pour chaque frappe²¹⁸.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) retient comme seuils maximaux de tolérance de bruit pour les adultes²¹⁹ :

- 53 dBA à l'extérieur, le jour (moyenne maximale) ;
- 45 dBA extérieur, la nuit (moyenne maximale) ;
- 85 dBA après quoi les effets sur la santé deviennent potentiellement irréversibles.

Une fois la démolition terminée, la méthode de construction la plus courante implique que de longues poutres d'acier soient enfoncées à travers le roc autour des fondations, puis autour des puits d'excavation, à l'aide d'équipements de battage de pieux. Dans le cadre du projet CANO, les poutres pourraient être enfoncées jusqu'à une trentaine de mètres de profondeur (profondeur annoncée pour les infrastructures), ce qui est exceptionnellement profond pour un chantier dans un quartier résidentiel²²⁰.

Dans ce milieu densément peuplé, compte tenu de la longueur et de l'envergure du chantier, il semble que les dépassements des seuils de tolérance fixés par l'OMS pourraient poser des risques importants sur la santé des proches voisins des sites de chantier, notamment les jeunes enfants du quartier.

En milieu urbain dense, la solution habituellement recommandée par les experts pour mitiger les bruits des chantiers consiste à construire une haute structurée temporaire, isolée acoustiquement²²¹. La STM n'a pas indiqué si cette méthode était prévue.

²¹⁷ La STM n'a pas précisé en séance d'information (2 et 10 novembre 2020) si elle aurait recours ou non à cette méthode d'excavation.

²¹⁸ State of Washington Department of Transportation (2012), Biological Assessment Preparation: Advanced Training Manual, chap 7, p. 7.11 tableau 7-4.

²¹⁹ OMS/WHO (2018), Environmental Noise Guidelines for Community Noise.

²²⁰ Selon l'estimé de profondeur produit par la STM en séance d'information.

²²¹ David Thomson (2009), p. 429-433.

Recommandation – 12

La commission recommande, afin de protéger les résidents avoisinant les chantiers des dangers du bruit, que la STM érige, entre les habitations et les sites de chantier, des structures temporaires tapies de surfaces d'insonorisation supérieures, d'une hauteur suffisante pour atténuer le bruit intense que les riverains auront à subir pendant 5 ans.

3.4.2 Enjeux spécifiques au site n°2 : matières toxiques et proximité d'une école

Aucun bâtiment ne sera édifié sur le site n°2. Celui-ci accueillera une sortie de secours du CANO ainsi que le second puits d'extraction. Toutefois le recours à ce site de chantier semble présenter des enjeux spécifiques liés à l'éventuelle présence de matières toxiques dans le bâtiment voué à démolition, d'une part, et à la présence d'une école à proximité du chantier, d'autre part.

Tout d'abord, l'âge, la structure et les fonctions liées à l'automobile, exercées dans le bâtiment accueillant le *Discount* (5000-5016 boulevard Décarie), depuis sa construction en 1931, laissent présager, que cet édifice voué à la démolition, soit sévèrement contaminé :

- par la poussière de charbon, héritage du propriétaire originel du terrain et de ses environs, la *McCrary Coal Company*, fournisseur de charbon pour le quartier Snowdon²²².
- par l'amiante, jadis largement utilisée dans la fabrication des matériaux de construction (béton et tuyaux en particulier), pratique qui était à son apogée en 1931²²³.
- par le pétrole et le plomb, résidus de l'exploitation d'un bâtiment qui a toujours servi, depuis 90 ans, à l'entretien, la réparation, et le stockage d'automobiles²²⁴

La présence de ces polluants qui risquent d'être relâchés et transportés par les poussières, lors de la démolition de l'édifice, présente un enjeu de santé important, que ce soit pour les ouvriers, les résidents à proximité immédiate du lieu de démolition, dont certains ont une fenestration immédiate sur le chantier (voir observations de visite en annexe 3 et courrier de réponse aux questions de la commission²²⁵), ou bien les élèves et le personnel de l'École internationale qui se situe à environ 50 mètres de ce bâtiment voué à la démolition.

La présence d'enfants à proximité du site n°2 constitue un autre enjeu. Les jeunes enfants sont des personnes particulièrement vulnérables, car leur développement neurologique et physique est toujours en cours. L'École primaire internationale de Montréal, localisée au 5010 avenue Coolbrook, fait directement face au chantier, tout comme sa cour de récréation ouverte sur rue. De plus, plusieurs familles avec des jeunes enfants habitent des duplex dont les cours arrières sont à proximité immédiate du futur site de chantier n°2.

L'*Organisation mondiale de la santé* (OMS) définit des critères stricts à l'égard des enfants et de la pollution sonore. Elle recommande une moyenne maximale de bruit de 50 dBA pour une cour d'école,

²²² Lovell's Montreal Directory 1920-1921 à 1931-1932 (Montréal: Lovell & Sons): Street directory: boulevard Décarie".

²²³ Jessica Van Horssen (2016), *A Town Called Asbestos* (Univ. of BC Press), pp. 17-49.

²²⁴ Lovell's Montreal Directory 1931-1932 à 1977-1978 (Montréal: Lovell & Sons): "Street directory: boulevard Décarie".

²²⁵ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021

sinon des comportements d'agression s'observent, et une moyenne maximale de 35 dBA pour une classe d'école, moyenne à partir de laquelle les enfants subissent des troubles importants d'apprentissage²²⁶.

Compte-tenu de la présence d'enfants dans l'environnement immédiat du chantier la commission invite la STM à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre des mesures de mitigation spécifiques permettant aux enfants de ne pas être exposés aux nuisances qu'entraîneraient les 5 ans de chantier, notamment la démolition du bâtiment accueillant le Discount (5000-5016 boulevard Décarie).

Enfin, il semblerait que le bâtiment accueillant le *Discount* contribue à créer un effet barrière pour certains riverains de l'avenue Coolbrook contre le bruit et la pollution en provenance de l'autoroute Décarie. C'est ce qu'est venu soutenir un citoyen devant la commission, tout en faisant part de son souhait que ce bâtiment, ou à tout le moins sa façade, soit conservé²²⁷. La commission est d'avis qu'un tel effet protecteur devrait être maintenu, notamment pour préserver les élèves de l'École internationale des nuisances préexistantes de l'autoroute Décarie.

Ces enjeux spécifiques invitent à questionner la pertinence de localiser le second puits d'extraction en lieu et en place du bâtiment accueillant le Discount (5000-5016 boulevard Décarie). La commission invite la STM à évaluer l'opportunité de localiser ce second puits d'extraction sur un site comportant moins d'enjeux en matière de nuisances sur la santé. La commission estime néanmoins que rien n'empêcherait la réalisation de la sortie de secours du CANO, sur ce site, puisqu'il s'agirait d'un chantier de moindre envergure.

Recommandation – 13

La Commission recommande que la STM examine des sites alternatifs pour l'établissement du second puits d'extraction, considérant que le site présentement envisagé implique la démolition du bâtiment accueillant le *Discount* (5000-5016 boulevard Décarie) ; en effet cette démolition pourrait avoir des impacts conséquents sur la santé des écoliers et des riverains.

Par ailleurs, la conservation du bâtiment accueillant le Discount pourrait s'inscrire dans la logique de développement durable à laquelle souscrit la STM, d'une manière générale²²⁸, comme pour ce projet qui vise la certification Envision²²⁹. En effet, cette structure massive de quatre étages, en béton armé, est d'une grande durabilité. Toujours fonctionnelle, elle apparaît économiquement utile (elle accueille toujours des activités liés à l'automobile, y compris les emplois locaux associés : Monaco Motors, Location Discount, Moody Stationnement).

²²⁶ OMS/WHO, B. Berglund, T. Lindvall, D. Schwela, dir. (1999), *Guidelines for Community Noise* (Genève, Suisse), p. 65, tableau 4.1.

²²⁷ Graeme Watson

²²⁸ STM, *Politique corporative en développement durable (PC 1.13)*, révisée le 2014-01-10, chapitre 2.0 Principes.

²²⁹ Institute for Sustainable Infrastructure, « ENVISION – Système de durabilité pour les infrastructures – Troisième édition » (2018), pp. 55-57.

3.5 Autres nuisances

3.5.1 Circulation et sécurité des usagers de l'espace public

Les citoyens ont clairement exprimé qu'ils appréhendaient les désagréments liés à l'augmentation de la circulation dans le secteur, et particulièrement la circulation de camions. Ils craignent notamment de voir circuler des véhicules lourds dans les rues résidentielles, en phase de travaux comme en phase d'exploitation²³⁰ et que cette nouvelle circulation puisse porter atteinte à la quiétude du quartier et à la sécurité des piétons, notamment des personnes âgées.

Dans son courriel du 19 janvier 2021 en réponse aux questions supplémentaires de la commission²³¹, la STM liste les « incidences directes et indirectes anticipées durant les travaux et qui, une fois mesurées, feront l'objet de mesures d'atténuation détaillées afin de minimiser les impacts sur le quotidien des citoyens :

- [...]

- L'augmentation du nombre de camions sur le boulevard Décarie;

- La congestion que génèreront les entrées et les sorties des camions et engins de construction sur le boulevard Décarie, ainsi que la réduction de la largeur de ce boulevard, en direction sud, d'une voie le long des 2 chantiers de construction;

- Les impacts de la circulation des camions sur la rue Wellsted sur les résidences donnant sur cette rue;

- Les impacts pour la circulation des piétons, cyclistes et autres aux abords des zones de chantier;

- [...]

- L'augmentation de la circulation de camions dans le secteur plus élargi;

- La congestion due aux entraves routières dans les voies et aux changements de ces entraves à mesure que le CANO se réalise (selon le phasage des travaux);

- Les détours potentiels d'autobus et la modification de la desserte due aux entraves routières. Il est très peu probable que ce soit le cas dans ce secteur;

- La réduction potentielle du chiffre d'affaires des commerces situés à proximité due à la congestion dans le secteur.

Certaines incidences sont également anticipées en phase d'opération :

- Hausse du nombre de camions qui circuleront dans le secteur; »

Par ailleurs, la STM a partagé, en soirée d'information²³², puis dans le courrier de réponses aux questions de la commission, certains éléments relatifs au nombre de camions qui circuleront en phase chantier et comme en phase d'exploitation. Elle informe notamment que « Le nombre de véhicules estimés durant les travaux est d'environ 45 500 camions, répartis sur les 60 mois de construction. Cela équivaut à un maximum de 8 camions par heure, dont durant les heures de pointe du matin et de l'après-midi, et ce, pour le trimestre des travaux le plus chargé. Les activités durant les opérations normales génèreront pour leur part un maximum de 7 véhicules par heure »²³³.

²³⁰ Voir chapitre 2, 3.1 "Circulation"

²³¹ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021

²³² STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020, p. 25

²³³ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021, 3.)

Afin d'atténuer les nuisances de bruits, poussières et vibrations générées par la circulation des camions, la STM a prévu imposer certaines mesures à ses entrepreneurs, qu'elle n'a toutefois pas détaillées. La commission est d'avis que la STM doit mettre en œuvre les moyens pour que ces importantes mesures soient rigoureusement contrôlées notamment l'obligation d'éteindre les moteurs en période d'attente, l'obligation de respecter les horaires prévus, l'obligation de nettoyer les véhicules, l'interdiction de circuler dans les rues résidentielles, l'interdiction d'obstruer les entrées privées de stationnement, etc.

La liste des « *incidences directes et indirectes anticipées* » mentionne qu'il pourrait y avoir des entraves à la circulation sur le boulevard Décarie à la hauteur des sites n°1 et n°2 du CANO. Ce boulevard sert de voie de desserte à l'autoroute. Hors période de pointe, la voie côté ouest est habituellement dédiée au stationnement ; en revanche tout arrêt y est interdit en période de pointe. La STM a expliqué, dans le courrier en réponse à la commission, que cette voie lui sera réservée pendant les travaux du CANO, à l'endroit des sites n°1 et n°2²³⁴. La fermeture de cette voie pourrait être tolérable à court terme pour les usagers, mais la commission craint une situation plus complexe si les entraves venaient à durer pendant les 5 ans de chantier. Il sera important d'assurer que les deux autres voies de ce boulevard demeurent ouvertes et libres d'entraves. À cette fin, la commission est d'avis que toute manœuvre qui ramène la circulation à une seule voie devrait être évitée. Une parfaite synchronisation des mouvements des camions sur les sites de chantier devra, en outre, être mise en place pour réduire la durée des perturbations et leur emprise sur la chaussée.

Recommandation – 14

La Commission recommande que la STM mette en place des mesures strictes de suivi et de contrôle, assorties de pénalités, pour minimiser les nuisances de bruits, poussière, et vibrations causées par le va-et-vient des camions.

Recommandation – 15

La Commission recommande que les entraves à la circulation sur le boulevard Décarie, causées par les camions du chantier, fassent l'objet de suivi serré de manière à minimiser leur durée et leurs emprises sur la chaussée.

L'envergure des travaux est considérable et affectera deux quadrilatères aux abords desquels circulent piétons, cyclistes et automobilistes. Pour assurer la sécurité des usagers, la commission est d'avis qu'il faudra porter une attention particulière à la gestion de la circulation aux intersections suivantes :

- Queen-Mary et boul. Décarie.
- Snowdon et boul. Décarie.
- Côte Saint-Luc et boul. Décarie.
- Wellsted et boul. Décarie.

Même si les trois premières intersections ne sont pas immédiatement adjacentes au chantier, la commission pressent qu'elles pourraient être impactées par l'achalandage des véhicules lourds qui

²³⁴ STM, Consultation publique CANO, Courrier de réponses aux questions de la commission, 19 janvier 2021, 5.)

desserviront les deux sites du chantier du CANO. Les piétons ou cyclistes, dont particulièrement les personnes âgées, les enfants fréquentant les garderies avoisinantes et les écoliers ne feront pas nécessairement bon ménage avec les camions et véhicules de chantier circulant dans le secteur. La commission invite la STM à mettre en œuvre, au besoin en collaboration avec les autorités municipales, des mesures d'optimisation de la sécurité telles que la synchronisation et à la programmation des feux de circulation, des mesures relatives aux itinéraires des véhicules circulant autour du chantier ou l'augmentation de la présence de brigadiers scolaires et signaleurs aux passages piétonniers dangereux.

Dans un autre ordre d'idées, la commission estime que le trottoir le long du boulevard Décarie est une voie piétonnière essentielle en l'absence de trottoir côté Est de la voie de desserte. Pour cette raison, la commission est d'avis que ce trottoir longeant les sites du chantier devrait permettre une circulation piétonnière sécuritaire et bien éclairée en tout temps, d'autant plus qu'un contournement, s'il devenait nécessaire, devrait se faire via l'avenue Coolbrook, ce qui rallongerait les temps de parcours de manière importante.

Recommandation – 16

La commission recommande que la STM et la ville de Montréal échangent sur les mesures à prendre pour que tous les usagers de la voie publique puissent circuler de manière fluide et sécuritaire, aux alentours des chantiers du CANO, sur les trottoirs et aux intersections :

- Queen-Mary et boul. Décarie
- Snowdon et boul. Décarie
- Côte Saint-Luc et boul. Décarie
- Wellsted et boul. Décarie

Recommandation – 17

La commission recommande que les feux pour piétons fonctionnent en « mode protégé » interdisant ainsi les mouvements de véhicules durant toute la phase piétonnière²³⁵, aux intersections suivantes :

- Queen-Mary et boul. Décarie
- Snowdon et boul. Décarie
- Côte Saint-Luc et boul. Décarie

3.5.2 Espaces de stationnement

La STM a informé que les travaux entraîneront l'élimination d'une cinquantaine d'espaces de stationnement soit : 19 sur le boulevard Décarie²³⁶, 7 sur l'avenue Wellsted, et les 24 espaces du stationnement municipal de l'avenue Coolbrook²³⁷.

L'élimination de ces espaces de stationnement est susceptible d'entraîner des désagréments tant pour la population locale que pour les clients des commerces du quartier. Bien qu'il n'appartienne pas à la STM de fournir des espaces de stationnement de remplacement, la commission est d'avis qu'il serait dans

²³⁵ Feux pour piétons - Transports Québec (gouv.qc.ca)

²³⁶ 8 de ces places seront retirées de façon permanente pour permettre l'accès au CANO.

²³⁷ STM, Consultation publique CANO, Soirée d'information (enregistrement vidéo), 2 novembre 2020 et Période de réponses aux questions (enregistrement vidéo), 10 novembre 2020

l'intérêt de la cohabitation amicale que la STM encourage les autorités municipales à être à l'écoute des citoyens s'ils réclament du stationnement de substitution.

3.6 Comité de riverains et guichet unique

La commission salue l'intention de la STM de créer un comité de riverains et d'avoir prévu qu'un agent de liaison soit présent sur le site pendant les heures de travaux²³⁸. Un citoyen a demandé comment faire partie de ce comité. D'autres participants ont demandé que les communications se fassent dans les deux sens : ils veulent recevoir de l'information et pouvoir rétroagir sur celle-ci et ainsi influencer sur les décisions. La commission souligne qu'afin de permettre un réel dialogue entre la STM et les citoyens, ce comité devra être créé avant le démarrage des travaux. La commission est d'avis que son fonctionnement devra être transparent et permettre aux citoyens de pouvoir influencer les décisions relatives au projet du CANO. La commission suggère que ce comité soit investi d'un mandat général de suivi des travaux, afin de constituer le forum désigné pour les échanges sur des sujets tels que : le concept architectural, les mesures de mitigation, le contenu de l'infolettre, sur les mesures de sécurité routières autour du chantier ou sur le suivi des plaintes.

Des citoyens ayant fait part de leurs inquiétudes quant aux nuisances qui seront occasionnées par les travaux. Il serait désirable qu'ils puissent résoudre rapidement et simplement leurs problèmes. Pour cela, la commission suggère que la STM mette en place un système de guichet unique bilingue où les citoyens pourraient, individuellement obtenir de l'information et transmettre leurs plaintes relatives au CANO.

Recommandation – 18

La commission recommande que le comité de riverains soit mis en place bien avant le début des travaux et qu'il ait pour mandat d'effectuer un suivi du projet du CANO, avec une réelle possibilité d'influencer les décisions.

Recommandation – 19

La commission recommande d'établir un canal simple de gestion et transmission des plaintes et de demandes d'information de type « guichet unique ».

3.7 Retour d'expérience sur le processus de consultation virtuelle

En raison du contexte sanitaire lié à la pandémie Covid-19, l'ensemble des événements publics s'est tenu de manière virtuelle (séances d'information et de réponses aux questions, séance d'expression des opinions). La Commission reconnaît que la mise en place de ce nouveau format de consultation a posé de nombreux défis pour l'ensemble des acteurs (citoyens, commissaires, et pour la STM qui faisait face dans le même temps à une cyber-attaque).

Les efforts déployés par la STM, pour procurer un cadre virtuel permettant aux citoyens/participants de s'informer et d'exprimer leurs opinions ont porté leurs fruits avec un très bon niveau de participation à la

²³⁸ STM, Consultation publique CANO : séance d'information (présentation diaporama), 2 novembre 2020

séance d'information²³⁹. La commission a toutefois noté une diminution importante du nombre de participants entre la séance d'information et les séances subséquentes (réponses aux questions²⁴⁰ et expression des opinions).

La logistique du processus de consultation publique indépendante relève de la STM, et non de la commission. Comme il s'agit d'une toute première expérience entièrement virtuelle, et comme il est probable qu'elle sera suivie d'autres consultations du même type, la commission souhaite partager certaines observations et suggestions par rapport à l'ensemble de cette nouvelle façon de faire.

Plus tôt dans ce rapport, la commission a souligné la nécessité de poser des gestes proactifs pour rejoindre et mobiliser les personnes ou groupes qui sont directement impactés par un projet mais qui sont rarement entendus. Ceci apparaît encore plus important dans le cas d'une consultation virtuelle, où il faut prêter une attention particulière pour parer au risque que certaines personnes ne puissent participer en raison de la « fracture numérique ».

Le système mis en place a répondu aux impératifs de sécurité et d'échanges. La commission estime toutefois que la lourdeur de la mécanique de certaines démarches, en particulier la procédure de prise de rendez-vous pour la séance d'expression des opinions a pu gêner certains participants. Dans ce même ordre d'idées, la commission a observé que certaines personnes éprouvent des difficultés avec les communications écrites par courriel ou par messagerie instantanée. L'utilisation de technologies permettant les échanges bidirectionnels à l'oral en temps réel stimulerait le dynamisme de la conversation publique.

Le virtuel sera sans doute à bien des égards la voie de l'avenir mais la commission estime qu'il y aura toujours des avantages à ce que les gens se voient et échangent entre eux. La commission est d'avis qu'il faudrait, après l'épisode pandémique, revenir aux séances en personne mais on pourrait envisager un système mixte permettant à la fois la participation en personne et la participation virtuelle. Cela poserait certes des défis techniques et logistiques mais la participation citoyenne s'en trouverait grandement enrichie. Dans un tel contexte, la règle pourrait être de privilégier les interventions des participants présents en personne.

Les commissaires tiennent à souligner que le format virtuel, malgré sa nouveauté, a répondu à leurs besoins. En dépit des contraintes, ils ont le sentiment d'avoir bien saisi les interrogations, préoccupations et inquiétudes des citoyens qui ont participé. Par ailleurs, les réunions des commissaires ont été tenues en virtuel et ce mode n'a pas porté atteinte à la qualité de leurs échanges ou la compréhension des enjeux en présence.

²³⁹ Près de 50 personnes ont regardé en direct et simultanément la séance d'information du 2 novembre 2020.

²⁴⁰ Moins d'une dizaine de personnes a écouté, simultanément et en direct, la séance dédiée aux réponses, le 10 nov. 2020.

Recommandation – 20

La Commission recommande d'opter, une fois la pandémie passée, pour une formule de consultation mixte avec des séances publiques combinant le présentiel et le virtuel.

Recommandation – 21

La Commission recommande d'explorer et mettre en place des moyens technologiques susceptibles de faciliter les interventions citoyennes directes lors des séances publiques, avec possibilité d'échanger en direct avec les membres de la Commission.

Annexe 1 : liste des recommandations relatives au projet de construction du centre d'attachement nord-ouest (CANO)

Recommandation – 1

La commission recommande que le programme de mobilisation citoyenne soit établi de manière à couvrir les enjeux pré-identifiés par les commissaires, et à assurer la participation effective des citoyens et des groupes dont les opinions sont rarement entendues en raison d'obstacles à leur engagement civique.

Recommandation – 2

La commission recommande de rendre public, avant le démarrage de toute consultation publique indépendante, toutes les informations et études nécessaires à l'identification et à la compréhension des enjeux par le public, comme par les commissaires.

Recommandation – 3

La commission recommande que les opinions exprimées lors des consultations préalables soient incluses au dossier public d'information.

Recommandation – 4

La commission recommande que la STM publie et mette régulièrement à jour un calendrier mettant en relation les phases des travaux du CANO avec :

- les désagréments afférents (bruits, vibrations, poussière, etc.);
- la période d'exécution prévue (jour ou nuit, mois ou saison);
- la durée des différentes étapes.

Recommandation – 5

La commission recommande de rendre publique la grille de comparaison ayant servi au choix de l'emplacement du projet du CANO afin de renforcer l'acceptabilité sociale du projet, par les riverains de celui-ci.

Recommandation – 6

La commission recommande à la STM d'inclure sur son site Internet une rubrique relative aux processus d'acquisition et d'expropriation applicables dans le cadre de ses projets d'infrastructures et, dans la mesure du possible, de rendre publique, dans les meilleurs délais, la liste des immeubles ciblés pour acquisition dans le cadre du projet du CANO, afin de dissiper toute appréhension possible chez les citoyens voisins du projet.

Recommandation – 7

La commission recommande de bonifier, sur le site Internet de la STM, la rubrique relative aux réclamations afin d'y préciser les éléments généraux qui peuvent donner ouverture à une indemnisation (faute, dommage et lien de causalité), à l'image de ce que font d'autres personnes morales de droit public, telle que la Ville de Montréal²⁴¹.

Recommandation – 8

Aux vues des indications de la valeur patrimoniale significative du bâtiment qui accueille le *Discount* (l'ancien *Snowdon Deluxe Garage*), la commission recommande à la STM de s'assurer que l'étude approfondie de la valeur patrimoniale effectuée suite aux recommandations du ministère de la Culture et des Communications soit rendue publique, avant de procéder à toute intervention sur ledit bâtiment.

Recommandation – 9

La commission recommande que le concept architectural soit présenté en temps utile pour que les citoyens puissent émettre des suggestions susceptibles d'être incorporées au devis final.

Recommandation – 10

La Commission recommande que l'analyse des incidences anticipées sur la santé durant les cinq ans de travaux dans un milieu dense, et durant l'exploitation du CANO, fasse l'objet d'études indépendantes et que leurs résultats soient communiqués au public.

Recommandation – 11

La commission recommande, afin de protéger les résidents avoisinant les chantiers des dangers de fortes vibrations, durant toute la durée du chantier, de construire un mur anti-vibration creusé sur plusieurs mètres dans le sol, entre les habitations et les sites de chantier.

Recommandation – 12

La commission recommande, afin de protéger les résidents avoisinant les chantiers des dangers du bruit, que la STM érige, entre les habitations et les sites de chantier, des structures temporaires tapies de surfaces d'insonorisation supérieures, d'une hauteur suffisante pour atténuer le bruit intense que les riverains auront à subir pendant 5 ans.

Recommandation – 13

La Commission recommande que la STM examine des sites alternatifs pour l'établissement du second puits d'extraction, considérant que le site présentement envisagé implique la démolition du bâtiment accueillant le *Discount* (5000-5016 boulevard Décarie) ; en effet cette démolition pourrait avoir des impacts conséquents sur la santé des écoliers et des riverains.

²⁴¹ Ville de Montréal, Droit de recours « Réclamation : dommage matériel », (consulté le 4 janvier 2021).

Recommandation – 14

La Commission recommande que la STM mette en place des mesures strictes de suivi et de contrôle, assorties de pénalités, pour minimiser les nuisances de bruits, poussière, et vibrations causées par le va-et-vient des camions.

Recommandation – 15

La Commission recommande que les entraves à la circulation sur le boulevard Décarie, causées par les camions du chantier, fassent l'objet de suivi serré de manière à minimiser leur durée et leurs emprises sur la chaussée.

Recommandation – 16

La commission recommande que la STM et la ville de Montréal échangent sur les mesures à prendre pour que tous les usagers de la voie publique puissent circuler de manière fluide et sécuritaire, aux alentours des chantiers du CANO, sur les trottoirs et aux intersections :

- Queen-Mary et boul. Décarie
- Snowdon et boul. Décarie
- Côte Saint-Luc et boul. Décarie
- Wellsted et boul. Décarie

Recommandation – 17

La commission recommande que les feux pour piétons fonctionnent en « mode protégé » interdisant ainsi les mouvements de véhicules durant toute la phase piétonnière²⁴², aux intersections suivantes :

- Queen-Mary et boul. Décarie
- Snowdon et boul. Décarie
- Côte Saint-Luc et boul. Décarie

Recommandation – 18

La commission recommande que le comité de riverains soit mis en place bien avant le début des travaux et qu'il ait pour mandat d'effectuer un suivi du projet du CANO, avec une réelle possibilité d'influencer les décisions.

Recommandation – 19

La commission recommande d'établir un canal simple de gestion et transmission des plaintes et de demandes d'information de type « guichet unique ».

Recommandation – 20

La Commission recommande d'opter, une fois la pandémie passée, pour une formule de consultation mixte avec des séances publiques combinant le présentiel et le virtuel.

²⁴²<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/signalisation/signaux-lumineux/Pages/feux-pietons.aspx>

Recommandation – 21

La Commission recommande d'explorer et mettre en place des moyens technologiques susceptibles de faciliter les interventions citoyennes directes lors des séances publiques, avec possibilité d'échanger en direct avec les membres de la Commission.

Annexe 2 – Approche patrimoniale pour les bâtiments voués à démolition sur les sites n°1 et n°2

Site n°1

Appellation courante Adresse	« Édifice <i>Diva Spa & Salon</i> » 4636-4646 boul. Décarie	« Édifice <i>Mr. Fix-It</i> » 4650-4656 boul. Décarie	« Édifice <i>Udisco</i> » 4658-4662 boul. Décarie	« Édifice <i>Bucarest-Udisco</i> » 4668-4670 boul. Décarie
Adresses individuelles (Statut)	4636-4638: Quincaillerie (vacant). 4640-4642: Bureaux au 2e ayant servi de temple religieux (vacant). 4644-4646: Diva Spa & Salon (vacant).	4650: Serrurier Snowdon (vacant). 4652: Plomberie Pars (vacant). 4654-4656: Mr. Fix-it (vacant) avec résidence au 2e étage.	4658-4660: Udisco Ltée, grossiste modèles réduits (vacant). 4662: Hobby Universel, détaillant modèles réduits (vacant).	4668-4670: Charcuterie & Pâtisserie Bucarest roumaine avec Entrepôt Udisco sur les 2 étages supérieurs.
Descriptif sommaire Année de de construction	Édifice commercial 2 étages, construit en 1956	Édifice commercial et résidentiel mixte, 2 étages, construit en 1941.	Édifice commercial 2 étages, construit en 1949, briques disposées en bandeaux	Édifice commercial 3 étages, construit en 1949, briques disposées en bandeaux.
Authenticité et intégrité	Rénové récemment avec une façade moderne en brique blanche et rouge vif.	Bâtiment complètement rénové avec une enveloppe de métal ondulé.	Bâtiment moderniste passablement intact, de style moderniste d'après-guerre, de nombreux exemples similaires observés ailleurs dans le quartier (Décarie, Queen-Mary, Van Horne, Victoria...)	Bâtiment moderniste passablement intact, de style moderniste d'après-guerre, de nombreux exemples similaires observés ailleurs dans le quartier (Décarie, Queen-Mary, Van Horne, Victoria...)

Site n°2

Appellation courante	« Bâtiment accueillant le <i>Discount</i> »
Adresse	5000-5016 boulevard Décarie
Descriptif sommaire : indications de valeurs patrimoniales	<p>Ce bâtiment semble avoir une importance historique et symbolique, quant à la nouvelle ère de l'automobile. Dans la foulée de la révolution de l'automobile, il a fallu concevoir des bâtiments voués à la vente, à l'entretien, au stationnement et au ravitaillement des voitures que la classe moyenne émergente achetait durant les années 1920²⁴³. Ce bâtiment, construit en 1931, était à l'origine le <i>Snowdon Deluxe Garage</i>, et fut l'un des premiers garages commerciaux de Montréal. Il venait alors répondre aux besoins des nouveaux automobilistes de ce quartier, suivant l'exemple du <i>Bernard Avenue Garage</i> à Outremont (1924) ou encore du <i>Garage Marbœuf</i> à Paris (1928)²⁴⁴. Situé à deux pas du commencement du vaste boulevard Décarie, qui commençait jadis au niveau du chemin Queen-Mary et menait directement au boulevard des Laurentides, ce bâtiment était donc stratégiquement situé à la porte d'accès des Laurentides.</p> <p>Sur les plans scientifiques et technologiques, la commission a observé que ce bâtiment a une structure en béton armé visiblement exprimée horizontalement sur trois façades (celle du côté sud étant cachée sous de la tôle). Cette façon de faire, avec ses techniques modernes franchement exprimées est typique des principes modernistes du mouvement Bauhaus articulés dès 1911²⁴⁵. Ce bâtiment a été conçu comme un garage multi-étages avec une rampe d'accès et des espaces commerciaux donnant sur le boulevard Décarie. Il a pu être innovant de par sa conception technique, comme de par sa fonction d'intégrer les besoins liés à l'automobile dans un quartier bâti urbain. C'est là une fonction utilitaire qu'il conserve encore aujourd'hui.</p> <p>Sur un plan artistique et architectural, tout comme l'a fait la STM dans son étude²⁴⁶, la commission a noté le style Art déco de la façade, exprimé verticalement grâce à ses grands pilastres en décalé, et par sa facture en briques claires, nuancé par les mini-corniches symboliques de style néo-classique. L'ensemble de la façade de ce bâtiment apparaît soigné et de facture professionnelle. Bien que l'identité de l'architecte reste à découvrir, son style Art déco est typique des années fin 1920/début 1930 mis en évidence lors de l'Exposition des Arts décoratifs à Paris en 1925²⁴⁷. Ce bâtiment semble figurer parmi les premiers grands œuvres d'Art déco commercial et industriel à Montréal²⁴⁸. Cela étant, le bâtiment lui-même souscrit plutôt aux principes du mouvement Bauhaus exprimé sur les 3 autres façades où la structure en béton armé disposé horizontalement est clairement visible. Ce bâtiment pourrait donc être un rare, si ce n'est le dernier exemple montréalais, des premiers garages multi-étages qui conserve encore sa fonction dédiée à l'automobile, les autres pionniers ayant été démolis (au centre-ville) ou fortement altérés (Outremont).</p>

²⁴³ Charlotte Benton et alia, dir. (2003), *Art Deco 1910-1939* (Boston: Bulfinch), pp. 247

²⁴⁴ CUM, Répertoire d'architecture traditionnelle: « Architecture industrielle » (CUM: 1982), pp. 258-259; Charlotte Benton et alia, dir. (2003), *Art Deco 1910-1939* (Boston: Bulfinch), p. 247.

²⁴⁵ Magdalena Droste (2007), *Bauhaus* (Köln: Taschen), pp. 9-11.

²⁴⁶ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021, p.32 et 34.

²⁴⁷ Charlotte Benton et alia, dir. (2003), *Art Deco 1910-1939* (Boston: Bulfinch), pp. 139-171

²⁴⁸ CUM, Répertoire d'architecture traditionnelle: "Les magasins, les cinémas" (CUM: 1985): pour les exemples en Art déco, voir Magasin Simpsons (1929), Pharmacie Montréal (1934), Magasin Woolworth (1937), et "Architecture industrielle" (CUM: 1982), voir Éd. Alexander Murray & Co (1928-29), Éd. The Gazette (1929-30), Éd. Marconi (1930)

Annexe 3 – Observations de la typologie des bâtiments avoisinant les sites de travaux du CANO

Site n°1

Type de bâtiment Adresse	Bloc-appartement (4630-4634 boulevard Décarie), côté sud du site n°1	Bloc-appartement (4710 boulevard Décarie), côté nord du site n°1	Duplex jumelés fond de cour (4627-29; 4683-4685; 4687-4689 avenue Coolbrook), côté ouest du site n°1	Duplex détaché (4643-4645 avenue Coolbrook), côté ouest du site n°1
Descriptif sommaire Année de de construction	Édifice 3 étages renfermant 13 logements et 3 locaux commerciaux en demi sous-sol, construit en 1950.	Édifice 4 étages renfermant 50 logements, construit en 1931-32.	Duplex jumelés donnant sur cour, disposés en "U", ceux côté Est sont adossés à la ruelle, construits en 1940-41.	Gros duplex luxueux détaché, avec cour arrière, construit en 1922.
Typologie résidentielle Prendre éléments	Bloc-appartement avec mur aveugle mitoyen donnant sur le site.	Le « <i>Ponsonby Manor Apartments</i> », un bloc-appartement de luxe à l'origine, de type « <i>dumbbell</i> » (une typologie new yorkaise) avec partie enclavée sur le côté ayant une fenestration abondante donnant directement sur le site n°1	Duplex fond de cour	Duplex d'avant cour

Type de bâtiment Adresse	Bloc-appartement (4630-4634 boulevard Décarie), côté sud du site n°1	Bloc-appartement (4710 boulevard Décarie), côté nord du site n°1	Duplex jumelés fond de cour (4627-29; 4683-4685; 4687-4689 avenue Coolbrook), côté ouest du site n°1	Duplex détaché (4643-4645 avenue Coolbrook), côté ouest du site n°1
Observations de la commission ²⁴⁹	Résidents protégés un peu contre le bruit et la poussière grâce au mur aveugle, mais non contre les vibrations, étant situés au ras du trou à creuser.	12 appartements (3 par étage) avec fenêtres de salon, chambres-à-coucher, cuisine et salles de bain donnent directement sur le chantier avec un léger recul de quelques mètres seulement. Leur protection contre le bruit, la vibration et la poussière est nulle.	Ces propriétés ont toutes leurs chambres à coucher, cuisines et salles de bain qui donnent sur la ruelle avec leurs galeries, sans marge de recul. Elles sont toutes directement derrière le site n°1, soit à quelques mètres du chantier, sans aucune protection contre le bruit, les vibrations et la poussière en face.	Les chambres arrière de ce duplex ne sont protégées du chantier que par la cour arrière et ses arbres, offrant une mince protection contre le bruit et la poussière du chantier.

²⁴⁹ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021.

Site n°2

Type de bâtiment Adresse	Côté nord : bloc appartement 5018-5022 boulevard Décarie	Côté sud: bloc-appartement 4960-4980 boulevard Décarie	Côté ouest : Au moins quatre duplex attenants avec cours arrière 4957-4970 avenue Coolbrook
Observations de la commission ²⁵⁰	Collé sur le bâtiment qui accueille le <i>Discount</i> , a été construit en 1931 et comporte 4 logements sur 2 commerces. L'immeuble a une empreinte au sol en "T" majuscule avec une queue arrière qui se détache du mur mitoyen. Advenant la démolition du bâtiment accueillant le <i>Discount</i> , les fenêtres de cuisine et chambres à coucher du bloc appartement ne seraient qu'à quelques mètres du chantier bruyant et aux poussières probablement toxiques.	Séparé du site du chantier n°2 par la quinzaine de mètres de l'avenue Wellstead, ce bloc comporte 3 étages ayant 12 logements sur deux commerces dont 6 logements fenêtrés sur le côté nord face au futur chantier,. et face à l'avenue dans laquelle les camions qui entreront et/ou sortiront du chantier circuleront, à plus ou moins haute intensité, pendant les 5 ans de démolition et excavation.	Tous construits en 1926, se situent directement derrière le chantier prévu sur le site 2. Les petites cours-arrière de ces logements familiaux n'offrent qu'une mince protection contre les nuisances et dangers rattachés à ce chantier.

²⁵⁰ STM, l'étude sur l'environnement du patrimoine bâti en lien avec le CANO, reçue le 19 janvier 2021.