



**Commission publique sur le
centre d'attachement Nord-Ouest (CANO)**

Réponses aux questions de la Commission

19 janvier 2021

1. Quels sont les « parties prenantes », ou « groupes locaux » que la STM a prévu rencontrer ou qu'elle a déjà rencontrés dans le cadre des « rencontres ciblées », et qu'est-ce qui ressort de ces rencontres ciblées ? S'il existe un document synthèse des opinions relevées, pourriez-vous le partager ?

- 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)

Il n'y a pas eu de synthèse des opinions de la part de ces groupes, mais plutôt l'ouverture d'un dialogue afin d'assurer un contact avec ces intervenants spécifiques qui sont, pour certains, directement impliqués dans la communauté. Nous croyons qu'en tant que représentants ou intermédiaires, ces intervenants peuvent à la fois diffuser l'information sur le projet auprès de leur clientèle ou de leurs membres et transmettre leurs potentielles préoccupations à la STM. L'équipe de la STM poursuivra ses rencontres avec les groupes identifiés et demeurera à l'écoute si d'autres groupes locaux souhaitaient faire part de leur intérêt ou de leurs préoccupations face au projet de construction du CANO.

2. Vous avez signifié que, durant les travaux, la STM respecterait en tout temps la réglementation municipale relative au bruit, pour les chantiers de construction.

a) En décibels quelle est la limite de bruit autorisée, pour les travaux du projet CANO?

Pour le moment, il n'est pas possible de déterminer un niveau de bruit maximal qui sera imposé aux chantiers du CANO. La réglementation municipale ne mentionne pas de niveau de bruit maximal en décibels, mais présente plutôt des plages horaires durant lesquelles des travaux de construction sont autorisés ou non.

Le Bureau de projet procède actuellement à des analyses afin de déterminer les niveaux de bruit anticipés, par phase de travaux, et les mesures d'atténuation à privilégier pour les réduire le plus possible. Une fois ces données colligées, un arrimage sera effectué avec l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce afin de s'assurer que les interventions prévues soient acceptables et que les mesures d'atténuation proposées soient adéquates.

b) • Quelle est la méthodologie prévue pour mesurer ce bruit (moyennes, pics, nombre et emplacement des points de mesure, prise en compte du bruit ambiant, fréquence des mesures, etc.)?

Les méthodes visant à mesurer le bruit ambiant ne sont pas encore précisées. Ces éléments seront détaillés au cours des prochains mois et présentés aux citoyens lors de la séance d'information sur la mise en œuvre et sur les mesures d'atténuation.

3. Pourriez-vous nous communiquer les résultats de l'étude de circulation qui a été effectuée relativement au projet CANO?

Voici les conclusions de l'étude de circulation actualisée en novembre 2020 :

Les activités reliées au CANO pendant et après les travaux généreront la venue de nouveaux véhicules dans le secteur, principalement des camions. 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 généreront pour leur part un maximum de 7 véhicules par heure.

Les impacts sur la circulation des travaux du CANO, compte tenu des entraves (une voie de circulation en pointe du matin) et des volumes de camions supplémentaires, ont été modélisés en heure de pointe du matin et de l'après-midi. Les résultats montrent que ces impacts sont limités et ne nécessitent pas de mesure de mitigation particulière.

Concernant le stationnement, les places impactées par le projet sont actuellement réglementées pour un usage commercial durant le jour (7 h à 18 h) et, éventuellement, résidentiel pendant la nuit. Une partie de ces places est actuellement interdite en période de pointe du matin. Concernant l'usage commercial des stationnements, il n'a pas été jugé pertinent d'effectuer un relevé d'occupation pendant la période actuelle de pandémie, qui affecte en particulier les activités commerciales. Toutefois, comme certains commerces seront délocalisés pour faire place aux travaux et à l'exploitation du CANO, il est jugé que l'impact du CANO sur le stationnement commercial sera réduit, puisque la demande de stationnement à usage commercial baissera en même temps que l'offre de stationnement. Pour ce qui concerne l'usage résidentiel du stationnement, un relevé d'occupation des places en soirée a permis de constater que l'offre de stationnement resterait supérieure à la demande dans le secteur impacté. Aucune mesure de mitigation particulière n'est donc nécessaire dans ce domaine.

4. Pourriez-vous nous communiquer des données ou études qui appuieraient le fait que les travaux d'excavation n'auront pas d'effets nuisibles ni sur les humains, ni sur les animaux, comme ont cru le comprendre les commissaires durant les audiences publiques?

Des analyses des nuisances anticipées par les travaux du CANO (bruit, vibration, poussière, etc.) sont en cours de réalisation. Ces analyses permettront de mieux cerner les mesures d'atténuation qui seront à mettre en place afin de maintenir la sécurité et la santé des riverains en tout temps. Cependant, comme elles ne sont pas encore finalisées, elles ne peuvent pas être partagées avec la Commission.

En ce qui concerne les impacts sur les animaux en particulier, aucune étude d'impact spécifique n'est prévue compte tenu des particularités des différentes espèces animales et du manque de données à cet effet. Ces spécificités rendent excessivement difficile la mesure des impacts des vibrations et autres nuisances sur les animaux de compagnie.

Toutefois, la STM s'assurera de mettre en place les mesures nécessaires afin de maintenir des niveaux de vibration et de bruit adéquats pour l'ensemble des riverains durant ses travaux. Une étroite collaboration sera effectuée avec les instances municipales à cet effet.

5. Nous comprenons que des impératifs de sécurité, entre autres, peuvent empêcher la publication de l'étude d'impact environnemental et social. Cependant, serait-il possible de nous communiquer la table des matières, le sommaire exécutif, et les résultats de cette étude d'impact?

La STM n'a pas procédé à la réalisation d'études d'impact en environnement et d'impact social à proprement dit.

En ce qui concerne le volet environnemental, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a notifié la STM que le projet CANO est soustrait de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Cette décision est basée sur le 5e paragraphe de l'article 7 de la partie II de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets, lequel soustrait tout projet d'infrastructure de transport collectif satisfaisant aux critères déterminés par le Conseil du trésor en vertu du 2e alinéa de l'article 16 de la *Loi sur les infrastructures publiques*, et dont le dossier d'opportunité a été présenté au Conseil des ministres avant le 23 mars 2018, ce qui est le cas pour le CANO. Néanmoins, la STM s'assurera de respecter en tout temps l'ensemble des exigences prévues à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, comme elle a l'habitude de le faire dans ses projets. Le projet CANO vise également une certification Envision, ce qui témoigne de l'attention particulière que porte la STM aux questions environnementales, et ce, tant en phase de construction que durant les opérations.

En ce qui concerne le volet social, bien que la STM n'ait pas spécifiquement produit d'étude d'impact, elle procède néanmoins à l'analyse des incidences anticipées durant les travaux et durant l'exploitation du CANO. Ces analyses seront jointes au dossier d'affaires du CANO qui sera remis au ministère des Transports du Québec pour approbation. Comme elles ne sont pas terminées et approuvées par le Bureau de projet, elles ne peuvent pas être partagées avec la Commission.

Toutefois, voici une 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;
- L'augmentation du nombre de camions sur le boulevard Décarie;
- La congestion que généreront 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;
- La poussière générée par les travaux;
- 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;
- Création d'une barrière visuelle pour certains résidents à proximité.

Les équipes de conception qui œuvrent sur le CANO s'affairent à développer une infrastructure réfléchie qui minimisera les incidences sur les riverains. Une attention particulière est portée à l'architecture afin que le nouveau bâtiment s'intègre bien à son environnement. Des concepts plus détaillés pourront être rendus publics au cours de l'année.

- 6. Nous comprenons que la question de l'ensoleillement a été examinée. Serait-il possible d'avoir les résultats de cette expertise, du moins en ce qui concerne l'ensoleillement des duplex du côté est de l'avenue Coolbrook, à l'endroit du futur bâtiment de surface?**

Aucune étude d'ensoleillement à proprement dit n'a été réalisée. L'évolution rapide du concept et les changements au gabarit et à la forme du bâtiment principal du CANO font en sorte que les premières modélisations sur l'ensoleillement, réalisées il y a plusieurs mois, ne sont plus valides. La STM ne peut donc donner suite à cette demande de la Commission.

- 7. Il a été mentionné que des études patrimoniales et/ou archéologiques avaient été réalisées (ou étaient en voie d'être réalisées) pour les bâtiments visés par une démolition, ainsi que pour les sites n°1 et n°2. Serait-il possible d'obtenir copie des rapports résultant de ces études?**

L'étude patrimoniale réalisée est jointe au présent courriel. Veuillez noter que la STM procède actuellement 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). Cette étude n'étant pas terminée, elle ne peut être partagée avec Commission.

- 8. La commission comprend que le futur bâtiment CANO aura une hauteur plus ou moins comparable à celle des édifices de 4 étages longeant Décarie dans ce secteur, pouvez-vous nous préciser, à ce stade, dans quelle fourchette de hauteur devrait se situer le bâtiment de surface du CANO?**

Le bâtiment principal du CANO sera d'une hauteur allant approximativement entre quinze et vingt-cinq mètres, selon la localisation des équipements, les appentis au toit et la variation du niveau du sol. Toutefois, une attention particulière est portée à l'intégration du bâtiment dans son environnement, particulièrement avec les bâtiments qui se trouvent à proximité.

- 9. Merci de confirmer que les installations souterraines consistent principalement en : deux monte-camions, un garage sous-terrain permettant de stationner jusqu'à 15 véhicules de travaux, un espace pour le chargement et le déchargement de matériaux, une voie de tunnel assurant la connexion avec le réseau de métro (la courbe) ?**

C'est exact.

10. Concernant l'implantation du bâtiment, nous souhaiterions savoir quelle est la réglementation urbanistique applicable en matière de hauteur, de marges de recul et de marges latérales pour le terrain d'implantation du futur bâtiment de surface CANO? Est-il prévu qu'il y déroge ? Dans quelles proportions?

Le processus de consultation publique du CANO vise à permettre l'adoption d'un nouveau règlement d'urbanisme pour autoriser l'implantation du CANO et de la sortie de secours. Ce règlement viendra édicter de nouvelles règles d'urbanisme que devra respecter la STM dans la réalisation de ses travaux, malgré toute disposition inconciliable, tel qu'énoncé à l'article 158.3 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*. Ce faisant, les installations du CANO ne feront pas l'objet de dérogations aux règlements en vigueur, mais seront plutôt encadrées par de nouvelles règles d'urbanisme, adoptées spécifiquement pour ce projet.

Ce règlement est en cours d'élaboration et fait l'effet d'un travail rigoureux entre la Ville, l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et la STM pour y intégrer des paramètres qui assureront une intégration urbaine optimale des installations. L'élaboration de ce règlement est intimement liée à l'avancement de la conception du CANO et se précisera au cours des prochains mois. Cette conception étant toujours en cours, il n'est pas possible d'établir les proportions des différences entre les caractéristiques du bâtiment final et la réglementation actuellement en vigueur. Toutefois, 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.