

**Prolongement
ligne bleue**

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

**Opinions présentées à la commission
Séance d'expression des opinions du 5 mars 2020**

Table des matières

Par ordre de présentation :

Boubekeur, Younes	3
Bebronne, Magali– Vélo Québec	4
Côté, Denis – Jeunes Sportifs d’Hochelaga	5
Senécal-Frigon, Diane	6
Deguire, Marie-Eve – CIUSSS de l’Est-de-l’Île-de-Montréal.....	7
Bourque, Louis.....	8
Lavoie, Danielle – Cadillac Fairview	19
Galli, Jean-Paul.....	20
Larocca, Olga.....	21
Judd, Madeleine.....	22
Larocca, Anna Maria.....	23

Boubekeur, Younes

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Bebronne, Magali– Vélo Québec

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.



Le 28 février 2020

Consultation publique – Prolongement ligne bleue
Secrétariat corporatif
800, rue De la Gauchetière Ouest
Rez-de-chaussée, bureau 1170
Montréal (Québec) H5A 1J6

Par courriel à : consultation@stm.info

OBJET : Prolongement ligne bleue : le commentaire de Vélo Québec

Vélo Québec est heureux de participer à cette consultation sur le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Nos commentaires font suite à notre participation à la séance d'information tenue récemment et aux préoccupations que nous avons exprimées à différentes occasions à la Société de transport de Montréal pour mieux intégrer les déplacements à vélo et les différents services de transport en commun.

En 2015, Montréal comptait plus d'un million de cyclistes âgés de 3 à 74 ans, soit plus de la moitié de sa population. Chaque jour, à Montréal, en moyenne 116 000 déplacements s'effectuent à vélo¹, un nombre qui a connu un accroissement de 57 % entre 2008 et 2013. Ces données sont déjà anciennes, mais rien n'indique que la tendance s'est estompée. Cette augmentation notable est à mettre en lien avec le développement soutenu du réseau cyclable : partout où des aménagements pour le vélo existent, les cyclistes sont au rendez-vous, et en grand nombre. Sur la piste cyclable de Maisonneuve, à proximité de la rue Berri, on peut ainsi compter plus de 10 000 trajets à vélo certaines journées. L'augmentation impressionnante des déplacements à BIXI ces dernières années² complète le portrait. Malgré ces données, force est de constater que le potentiel du vélo n'est pas exploité à son maximum à Montréal et que le maillage avec le transport mérite d'être amélioré.

Par ailleurs, le vélo est l'allié naturel du transport en commun : en comblant le premier et le dernier kilomètre de déplacements qui ne peuvent être entièrement faits en transport en commun, il contribue à rendre le transport collectif plus efficace. La STM estimait elle-même, dans une analyse présentée au colloque À pied, à vélo, des villes actives de Vélo Québec, qu'une bonne combinaison de vélo et de transport collectif pourrait venir concurrencer l'attrait de l'auto-solo, en permettant de parcourir des distances similaires en un temps identique. C'est donc dire que la STM a un intérêt stratégique à favoriser le vélo comme moyen de rabattement, en particulier vers ses stations de métro.

¹ Agence métropolitaine de transport (AMT). Enquête OD 2013. Janvier 2015.

² BIXI. 5,8 millions de déplacements en 2019. Communiqué bilan de BIXI le 14 novembre 2019



Le prolongement de la ligne bleu, une occasion d'innover

Pour Vélo Québec, le projet de prolongement de la ligne bleu du métro de Montréal est une occasion d'augmenter la complémentarité entre vélo et transport en commun dans ce secteur de Montréal et une occasion d'innover et de s'arrimer à l'agenda de la Ville de Montréal en matière de réduction des gaz à effet de serre, réduction de la dépendance aux énergies fossiles et de réduction de l'usage de l'auto solo. Dans ce contexte, voici les propositions que nous avançons.

Pour l'ensemble des stations

Connexion au réseau cyclable

L'ensemble des nouvelles stations de métro devront être accessibles à vélo et ce, en toute convivialité. Des pistes cyclables séparées devront amener les cyclistes jusqu'aux stations, et un soin particulier devra être apporté à la cohabitation entre les bus, qui seront nombreux à accéder aux stations, et vélos. À cet égard, les pistes cyclables physiquement séparées de la circulation restent le meilleur gage de sécurité pour les usagers vulnérables. Des voies cyclables physiquement séparées limiteront l'attrait pour les cyclistes à emprunter les voies réservées aux autobus sur les grandes artères menant aux stations.

À défaut de voies cyclables sur les artères, il faudra à tout le moins prévoir des voies réservées d'une largeur suffisante pour permettre la cohabitation conviviale des autobus et des vélos.

Nous souhaitons ici réitérer que nous sommes favorables aux mesures préférentielles pour les bus, mais que celles-ci ne peuvent avoir pour effet d'interdire aux cyclistes l'accès complet à des pans entiers du réseau routier.

Des intersections conviviales

Les nouvelles stations deviendront des lieux fort achalandés par les piétons et les cyclistes, et cela devra se refléter dans l'allocation de l'espace et de temps de traverse aux intersections. Il est ainsi impensable de reproduire les erreurs du passé, comme le fait d'exiger que les piétons appuient sur un bouton pour obtenir une phase de traverse. Les phases de feux devront donc prévoir amplement de temps pour la traverse des piétons, mais aussi des cyclistes, et éviter les conflits entre les différents mouvements et types d'usagers. Sas vélos, feux à décomptes numériques, phases avancées de traverse, interdictions de virage, îlots de refuges pour les traverses... devront faire partie de la panoplie d'aménagements améliorant la lisibilité et la convivialité des intersections.

Stationnement vélo

Toutes les nouvelles stations de métro devront être dotées de stationnement à vélo en quantité abondante : supports de type râteliers dans des espaces dédiés aux vélos, à proximité des stations, dans des lieux de fort passage réduisant les risques de vol, mais aussi poteaux le long des rues avoisinantes.



Accès vélo aux stations

Les stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Nous comprenons que cela facilitera l'accès avec un vélo lors des périodes d'accès autorisées. Nous avons confiance que les préoccupations d'accessibilité universelle feront en sorte que les portes seront également larges, automatiques au besoin, et donc faciles à opérer pour des personnes transportant leur vélo.

Une offre de vélopartage suffisante

Afin d'encourager le tournant vers le transport actif et collectif, toutes les stations devront être dotées, dès leur ouverture, de stations de BIXI, non seulement aux abords immédiats des stations de métro, mais également dans tous les quartiers avoisinants, afin de devenir une option réaliste pour la dernière portion de trajet que les usagers auront à parcourir. On sait que l'apparition de nouvelles infrastructures aussi structurantes qu'un métro est un moment extrêmement propice aux changements d'habitudes de transport. En faisant en sorte que l'ensemble de l'offre de mobilité soit accessible dès les premiers jours des nouvelles stations, on favorisera un transfert plus important vers les transports actifs et collectifs, aux dépens de l'auto solo.

Anjou, pôle multimodal

Tout d'abord, nous comprenons mal l'importance qui est accordée au stationnement incitatif prévu de 1 200 places pour automobiles. Une telle approche est un peu comme si on baissait les bras et que l'on supposait qu'aucun transport collectif et actif ne pouvait prendre la relève au-delà de la station Anjou. Il faut se référer à l'orientation que prend le REM pour constater que le développement de stationnement incitatifs n'est plus l'approche à favoriser pour le rabattement vers les stations de transport en commun en milieu urbain. Nous proposons plutôt que la station de métro Anjou devienne un pôle multimodal qui priorise le rabattement par bus, par auto-partage et par transport actif.

Bien connecté au réseau cyclable de Montréal, le pôle multimodal Anjou devrait abriter une vélostation sécurisée (au moins 500 places de vélos) et à l'abri des intempéries, incluant du stationnement pour vélos cargo (de plus grandes dimensions), des stations de recharge pour vélos et vélos cargos à assistance électrique, des bornes de réparation en libre-service, des distributeurs de pièces de rechange (chambres à air...), des rampes d'accès, une importante station BIXI et des toilettes publiques.

Des supports à vélo extérieurs, bénéficiant d'une surveillance par caméra, devront également être offerts en grand nombre aux abords de la station.

Autres considérations

Nous profitons de cette occasion pour rappeler que l'intermodalité des transports actifs et collectifs peut aussi être freinée ou encouragée par de mauvaises ou bonnes pratiques



tarifaires. À cet égard, nous appelons de nos vœux une tarification intégrée qui aurait pour effet d'inclure la possibilité d'emprunter BIXI pour le premier et le dernier kilomètre des trajets. Il devrait être aussi peu coûteux de rejoindre une station de métro en BIXI qu'en bus.

Recevez, Mesdames et Messieurs, mes cordiales salutations.

Annick St-Denis
Directrice, Vélo Québec Association

Côté, Denis – Jeunes Sportifs d’Hochelaga

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d’expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.

Mémoire de Denis F Côté Jeunes Sportifs Hochelaga

Consultation publique en vue du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Comparution du 5 mars 2020, au siège social de la Société de transport de Montréal (STM), à la Place Bonaventure.

Monsieur Côté lira des extraits de ce mémoire ou, faute de temps, commentera simplement les 18 images qui sont en petit format dans les pages 1 à 9, et suivent en **format pleine page** à la fin, en pages 10 à 27, pour défilement sur écran horizontal 16/9.

Les 18 images sont numérotées, en gros, pour référence simple lors des discussions.



**Montage optimisé pour lecture sur écran
d'ordinateur, en PDF, mode plein écran**

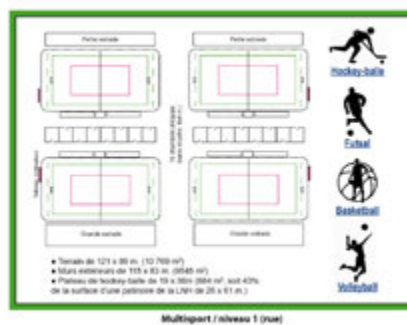
INTRODUCTION

Bonsoir madame la présidente,

Mon nom est Denis F Côté. Je témoigne à titre de **chargé de projets** pour **Jeunes Sportifs Hochelaga**, un organisme fondé en 1963 qui se spécialise dans le hockey sur glace pour les enfants. Notre bureau est à l'aréna Francis-Bouillon, juste à côté du métro Préfontaine.

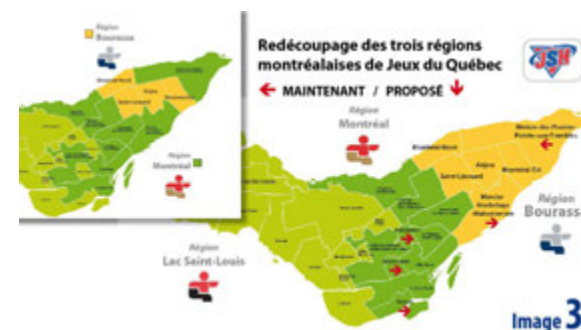
Étant donné que je suis en avance dans les deux projets dont j'ai la charge, je me permets de contribuer à votre consultation.

Mes deux projets ont rapport à l'architecture et à l'urbanisme.



Le **premier projet** est une proposition de centre multisports intérieur, axé sur des disciplines plus économiques et écologiques que le hockey sur glace, soit le hockey-balle, le basketball, le volleyball et le futsal. Les joueurs peuvent aller pratiquer ces quatre sports en transport en commun, puisqu'ils ne requièrent presque pas d'équipement personnel.

Mon **deuxième projet** est un agrandissement de la région Bourassa pour les Jeux du Québec. S'il se réalise, cette région regroupera tout l'est de Montréal, que nous avons défini comme étant les arrondissements municipaux situés majoritairement à l'est (conventionnel) du boulevard Pie-IX. Ceci désenclaverait notamment Saint-Léonard et Anjou, que vous connaissez bien par cette prolongation de la ligne bleue.



NOMS DES STATIONS

Arrivons aux sujets de votre consultation. D'abord le nom des cinq futures stations.

Pour **Lacordaire** et **Anjou**, les noms temporaires semblent bien appropriés.

Concernant les stations appelées temporairement Pie-IX, Viau et Langelier, on constate un dédoublement avec trois stations de la ligne verte.

Dans notre quartier de Homa, nous pourrions nous départir des noms **Pie-IX** et **Viau**, et les remplacer par des noms beaucoup plus appropriés et représentatifs pour ces deux stations, soit **Parc Olympique** et **Biodôme**.



Le **Stade Olympique**, avec sa tour inclinée, est de plus en plus perçu comme le principal symbole de Montréal. Récemment, il a fait l'objet d'importantes rénovations, avec l'arrivée de bureaux du Mouvement Desjardins dans sa tour. Dans un avenir assez proche, le stade sera doté d'un toit permanent, solide, permettant d'accueillir des événements douze mois par année.

Aussi, l'avenue **Pierre-de-Coubertin** est en rénovations importantes, afin que l'expérience piétonne ou cycliste soit plus facile et agréable.

Le nom **PARC OLYMPIQUE** conviendrait parfaitement à la station de métro située presque sous le Stade Olympique, en soulignant autant les Jeux Olympiques de 1976 que l'ensemble des installations modernes et rénovées qu'on y retrouve maintenant.



Quant à la station Viau qui, en fait, est située au coin de Théodore, soit deux rues à l'ouest de Viau, elle pourrait être renommée station **BIODÔME**, en l'honneur bien sûr du Biodôme tout rénové qui rouvrira ses portes avant l'été 2020.

Compte tenu de l'urgence climatique, il devient prioritaire de mettre l'accent sur l'écologie, ce qui est la spécialité du Biodôme.

Il est à signaler que le Quartier olympique est en fait divisé en trois. À l'ouest, le stade, l'esplanade, le centre sportif et la tour appartiennent au gouvernement du Québec, via la Régie des installations olympiques, laquelle est sur le point de changer de statut et de nom, pour mettre l'accent sur le **Parc Olympique**.

À l'est, les lieux sont gérés surtout par la Ville de Montréal, qui détient le Biodôme, l'Aréna Maurice-Richard, le Planétarium et le Centre Pierre-Charbonneau.

En accordant un nom de station à chaque pallier gouvernemental, soit Parc Olympique pour le provincial, et Biodôme pour le municipal, tous seront ravis.

Le troisième grand opérateur du quartier olympique est l'entreprise privée, principalement le Cinéma Starcity et le Stade Saputo, destiné essentiellement au soccer.

Pour réduire la confusion parmi les usagers, il faudrait changer les noms des stations Pie-IX et Viau **au moins deux ans avant leur réutilisation sur la ligne bleue.**

Par exemple, on pourrait modifier les deux noms de la ligne verte dès 2022, à l'occasion du début du **SRB Pie-IX**, lequel nécessitera un changement complet de la signalisation de la STM.

La nouvelle station Pie-IX, en 2026, serait située juste au milieu du trajet du SRB Pie-IX, un endroit plus logique qu'à son extrémité.



STATION MONNA LISA

Sur ma deuxième carte géographique, on constate aisément que trois des cinq nouvelles stations sont situées dans l'**arrondissement de Saint-Léonard**, dont environ 40% des citoyens sont d'origine italienne.

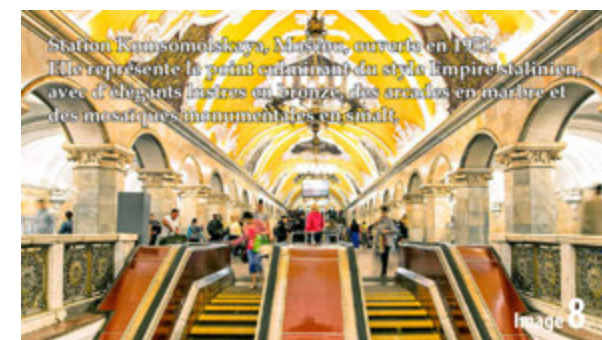
Afin de souligner la présence appréciée de nos compatriotes d'origine italienne, nous avons pensé leur dédier le nom de la station au coin de Langelier et Jean-Talon, en l'appelant **MONNA LISA**, soit l'œuvre la plus connue de l'artiste à tout faire **Léonard de Vinci**. J'ai écrit Monna en italien, avec deux N, et non pas en français ou en anglais.

De plus, Monna Lisa est une femme, une non religieuse, ce qui rehausserait la faible proportion de femmes laïques honorées par la toponymie à Montréal.

On s'est toujours demandé ce qui expliquait le sourire énigmatique de La Joconde. Nous avons maintenant la réponse. C'est qu'elle avait peine à croire qu'une station de métro porterait son nom, dans un nouveau continent, 500 ans plus tard!

STATIONS THÉMATIQUES

Le métro de Montréal est superbe avec ses stations d'architectures différentes. Il se distingue aussi par des rames sur pneus, beaucoup plus douces et silencieuses que sur rail.





Cependant, aucune station n'est dotée d'un thème vraiment remarquable, qui vaudrait la visite à elle seule. À part pour les spécialistes d'architecture, de design, de génie ou d'urbanisme, le réseau de métro montréalais est essentiellement un très bon moyen de transport collectif.

La prolongation de la ligne bleue nous permet d'oser la création de stations vraiment distinctives, qui attireraient les curieux et visiteurs d'ailleurs, et même de la région de Montréal.

La station Monna Lisa pourrait être à l'honneur de cette peinture intitulée **La Joconde**, mais aussi de l'ensemble de l'œuvre géniale et visionnaire de **Léonard de Vinci**.



Si cette directive était envoyée à une firme d'architectes, celle-ci aurait l'impression d'avoir gagné la loterie, tellement ce défi est à la fois facile et emballant.

Une autre station pourrait porter un thème assez plaisant à élaborer, soit la future station Pie-IX. Elle marquerait le **patrimoine architectural religieux impressionnant de Montréal**, de même que le **pape Pie IX, qui a été béatifié en 2000**. Nous investissons collectivement plus de 500 millions \$ pour construire le SRB Pie-IX, alors que très peu de nos concitoyens savent qui est ce Pie IX.

Puisque le pape Pie IX fut un Italien qui n'a jamais mis les pieds au Canada, reconnaître sa vie, son œuvre et son influence serait une autre



manière de saluer nos concitoyens d'origine italienne. Une station avec pour thème l'héritage catholique romain **ne devrait pas, clairement, servir à promouvoir cette religion**, ni à abaisser les autres, ni à gêner les non-croyants.

Il s'agirait de simplement de rappeler la présence très marquante de la religion catholique à Montréal, chez la majorité francophone pendant longtemps, et auprès de plusieurs autres communautés maintenant. Afin de marquer notre neutralité, on pourrait aussi souligner les modifications architecturales de nombreuses églises qui ont été bien conservées à d'autres fins.

Pour une visite plus intéressante et respectueuse, **aucune publicité commerciale ne devrait être permise dans les stations thématiques**.

De toutes manières, beaucoup de médias sont en graves difficultés financières, faute de revenus publicitaires suffisants. En se privant d'un peu de ses recettes publicitaires, la STM aiderait certains médias, dont les quotidiens Métro et 24H disponibles dans ses stations.

TROISIÈME LIEU

Trois importants centres commerciaux sont situés tout près d'autant de nouvelles stations de la ligne bleue.

La station Pie-IX (nom permanent proposé pour 2026) empiète sur le **Centre Boulevard**, dont les principaux commerces sont Canadian Tire, Metro Plus, Jean Coutu et Dollarama. Il s'agit d'un vaste centre commercial avec des stationnements tout autour.

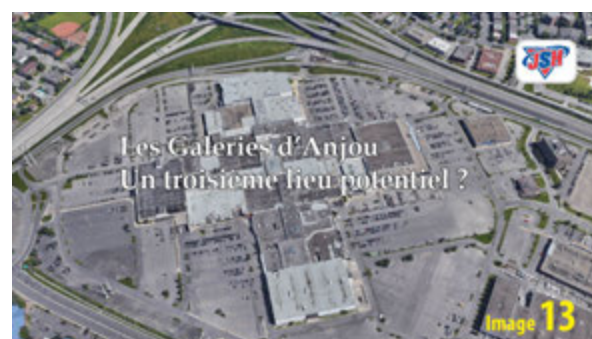


La station Monna Lisa (nom proposé) empiète sur le **Carrefour Langelier**, dont les principaux commerces sont Walmart, Jean Coutu, alimentation naturelle TAU, Ciné Starz et Dollarama.

Quant au terminus Anjou, il empiète sur les gigantesques **Galerias d'Anjou**, qui sont elles-mêmes entourées d'autres magasins, dont Rona L'entrepôt et les Halles d'Anjou.

Il serait très intéressant, pour le mieux-être de la collectivité et pour l'environnement, que ces centres commerciaux deviennent davantage des centres communautaires offrant plus de services et de loisirs, et moins d'articles importés.

Déjà, de nombreux centres commerciaux intérieurs du Québec disposent d'une offre variée, parfois surprenante. Avec la fermeture possible



de nombreux magasins de vêtements importés, pour cause de simplicité volontaire (espérée) et d'écologie, des locaux deviennent disponibles pour des activités diverses.

Nous encourageons la STM à faciliter l'accès direct à ces trois centres communautaires, sans passer par l'extérieur. Ceci est à l'avantage clair de toutes les parties concernées. Si les usagers peuvent entrer directement dans un endroit, quel qu'il soit, ils (elles) seront plus portés à y aller. L'avantage prévaut aussi pour les employés de ces centres. La STM y gagnerait puisque tous ces gens seront plus enclins à prendre le transport en commun.

En fait, les grands centres commerciaux intérieurs pourraient devenir le fameux « **troisième lieu** », entrevu par le sociologue étasunien Ray Oldenburg. Il s'agit d'un endroit communautaire, complémentaire à la maison et au travail (ou la maison d'enseignement).

Les bibliothèques publiques, surtout celles récemment construites ou rénovées, prétendent devenir ce troisième lieu, pour rassembler la population dans les loisirs et la détente. **Le concept de multisports de JSH pourrait lui aussi agir de troisième lieu.**

En revanche, ce qui serait le moins onéreux pour les contribuables, avouons-le, est que les centres commerciaux intérieurs deviennent des troisièmes lieux. Au lieu d'être financés par les taxes et les impôts, telles les bibliothèques, ils rapporteraient des taxes et des impôts!

Quant au multisports que nous proposons, il se situe à moitié chemin. Nous estimons qu'il pourrait faire ses frais, une fois construit sur un terrain public. C'est mieux qu'une bibliothèque, une patinoire intérieure ou une piscine publique, qui sont toujours très déficitaires.

FINIE LA CLASSE SARDINE

Lors des questions du public, antérieures à la présentation des opinions, plusieurs personnes ont déploré que la ligne bleue aboutisse à la ligne orange, à la station Jean-Talon, laquelle ligne orange est surchargée aux heures de pointe.

Cette surcharge, **surnommée classe sardine**, est effectivement déplorable, mais elle peut être diminuée et même éliminée de plusieurs manières.

Le SRB Pie-IX, qui entrera en fonction bien avant le prolongement de la ligne bleue, détournera une partie du trafic directement vers la station

Parc Olympique (nom suggéré) de la ligne verte.

Aussi, les lignes de bus express nord-sud, commencent à être mieux connues et utilisées.

Cependant, voici une proposition aussi efficace et beaucoup plus économique que le SRB Pie-IX, en construction et que nous appuyons bien sûr.

La ligne orange est surchargée parce que les rames du métro sont stationnées toutes les nuits dans des garages à pleine capacité. Il est donc impossible d'ajouter plus de rames avec ce système d'entretien quotidien.

Et si la mécanique des rames n'était entretenue qu'à chaque deux jours, ou deux journées sur trois, y aurait-il un problème de sécurité quelconque ?



Les avions civils, beaucoup plus compliqués et plus à risques que des rames électriques de métro, ne sont pas entretenus chaque jour. Ils font l'objet d'une inspection visuelle, et si tout s'est bien passé au dernier vol, ils poursuivent leurs trajets pendant des milliers de kilomètres.

J'ai moi-même une auto électrique, laquelle n'a presque jamais besoin d'entretien, par rapport à mes anciennes voitures à essence. Pourquoi est-il nécessaire que la mécanique des rames de métro électriques, les anciennes bleues ou les Azur, soit révisée chaque jour ?

Il serait possible, à mes yeux de néophyte, de laisser reposer une partie des rames dans les stations de métro la nuit, avec leurs portes



ouvertes pour l'entretien ménager intérieur, et puis de reporter son entretien mécanique au lendemain. Ceci permettrait de mettre en service plus de rames sur la ligne orange, ou sur les autres lignes si le besoin survient un jour.

D'autres solutions sont aussi proposées par les urbanistes, écologistes et sociologues, dont le travail à domicile, la simplicité volontaire et le transfert d'emplois en banlieue. La ligne orange déborde parce que trop d'emplois se trouvent au centre-ville.

MÉTRO ET 24H

La population de la région métropolitaine est chanceuse de disposer de deux quotidiens gratuits, de qualité, tant sur le plan journalistique que graphique. On parle bien sûr de **Métro** et **24H** qui sont offerts maintenant tous les deux dans les stations de métro, du lundi au vendredi.

Pour l'architecture du prolongement de la ligne bleue, nous suggérons que des espaces soient prévus, à l'intérieur de chaque station, afin qu'on puisse cueillir les revues.

Il est malheureux que des présentoirs soient à l'extérieur, car ils font face aux intempéries et au vandalisme, tels des graffitis et des messages douteux sur adhésifs.



La STM pourrait discuter avec les éditeurs de ces deux journaux afin que leur disponibilité soit permanente, jusqu'à l'arrivée de la prochaine édition. Une équipe de camelots devrait être au travail, au moins jusqu'à 20h le soir, afin de réalimenter les présentoirs.

En réalité, les informations et la publicité de ces journaux demeurent aussi valables à 14h, 17h ou même 21h. Pourtant, de nombreux présentoirs sont vides dès 10h le matin.

Les deux quotidiens actuels identifient d'ailleurs leurs éditions du vendredi à toute la fin de semaine, ce qui démontre qu'elles ne sont pas démodées dès 10h le vendredi matin!

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accessibilité universelle vise maintenant une large clientèle. On ne parle plus que des personnes en fauteuil roulant, mais de celles ayant de la difficulté à marcher, des papas avec une poussette, des cyclistes avec leur vélo, des déficients intellectuels, des handicapés visuels ou auditifs, etc.

Par extension, on peut même penser aux usagers qui sont intimidés par les clochards et les quémandeurs de toutes sortes. Qui faut-il privilégier? Le clochard ou le client qui souhaite un trajet paisible, en toute tranquillité?

Si l'on veut qu'une plus grande partie de la population utilise le transport en commun, il faudrait que les autobus, leurs arrêts, les stations de métro, de même que les rames, soient les plus accueillants, propres et sécuritaires que possible.

Les concepteurs de la ligne bleue devraient s'inspirer de l'aéroport Trudeau de Montréal, ou des Galeries d'Anjou, ou du parc d'amusements La Ronde, comme exemples de contrôle de foules, où les clients de tous âges se sentent généralement en sécurité.

Les agents de sécurité du métro, en pantalons de camouflage avec slogans syndicaux, ne sont pas des exemples de bonne conduite. Malheureusement, les architectes et designers des futures stations de la ligne bleue n'y peuvent rien!

PASSAGE DE RETOUR

Concrètement, l'inclusion de passerelles de retour dans chaque station serait très utile, pour les personnes qui se sont trompées de direction, pour les touristes ou même les Montréalais qui visitent le métro.

Les personnes âgées, distraites, ou autrement déficientes, se trompent parfois de direction. Alors, il faut éviter qu'elles aient à repayer ou à s'expliquer pour rebrousser chemin.

Dans la plupart des stations du métro, on peut rebrousser chemin sans repasser par les tourniquets, mais pas dans toutes.

Les quais des nouvelles stations devraient comporter de nombreux bancs confortables, assez profonds pour bien s'asseoir, compte tenu de la population vieillissante.

La priorité devrait être accordée au confort et la sécurité des usagers, et non pas à l'ego des designers.



PONT PIÉTONNIER SUR L'AUTOROUTE 25

Il semble évident que les cinq nouvelles stations auront des ascenseurs pour les personnes qui en ont besoin et autres usages appropriés.

En revanche, à l'extérieur, pour une passerelle, lorsque l'espace ne manque pas, il serait possible de prévoir des rampes, au lieu de **deux ascenseurs qui sont évidemment extrêmement coûteux à installer, surveiller et entretenir.**

Même si personne n'ose le dire franchement, il arrive souvent qu'on se prive d'une passerelle pour tous les utilisateurs potentiels, parce qu'on n'a pas le budget requis pour installer deux ascenseurs très dispendieux.

Dans les cas de rampes inclinées, qui font bien l'affaire des cyclistes, il serait possible de suggérer **aux utilisateurs d'aider les personnes en fauteuil roulant**, comme on le fait pour les personnes âgées en leur offrant notre place dans l'autobus ou le métro.

S'il devenait la mode de pousser les gens en fauteuil roulant, il ne manquerait pas de bénévoles enthousiastes pour le faire!

Cette proposition est inspirée par le manque de passerelle allant de la **station de métro Parc vers le parc Jarry et le Stade de tennis IGA**. Pourtant, la station Parc n'est qu'à quelques mètres du parc Jarry. Il y a une brèche dans la clôture, à l'est des voies ferrées, pour les connaisseurs.

Si aucune passerelle n'est disponible à cet endroit, c'est probablement à cause du coût très élevé des deux ascenseurs requis par l'accessibilité universelle. En revanche, avec des rampes peu inclinées, le passage deviendrait possible, correctement et économiquement.



Comme modèle sur mes photos, j'ai choisi un nouveau passage sur l'autoroute 132, à Longueuil, près du Chemin Chambly. J'aime bien la pente prévue pour les vélos. Malheureusement, c'est fermé en hiver et les deux ascenseurs ont dû coûter une fortune aux contribuables.

Des barres témoin horizontales devraient être installées devant la passerelle, pour que les véhicules trop élevés s'arrêtent avant celle-ci. Cette mesure éviterait de graves accidents, comme ceux qui arrivent assez régulièrement dans Homa, sur Notre-Dame à l'est de la rue Viau, lorsque le pont du Canadien National est frappé par un camion d'une hauteur excédentaire.

TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

Il m'apparaît superflu d'insister sur le développement dense autour des futures stations de métro. Construire en hauteur, mais avec de la végétation (souvent sur les toits), avec le moins d'automobiles possible, c'est la tendance à suivre.

Ce genre de message est courant dans les conférences, études et revues spécialisées.

J'ai plutôt porté mon mémoire sur des concepts originaux et complémentaires, avant-gardistes peut-être, qui ne sont pas souvent soulevés.

Nous sommes bien sûr disponibles pour plus de renseignements ou collaboration.

Ce mémoire, avec ses images en haute définition, est en ligne à : www.hockeyb.ca/bleu.pdf

Version du 5 mars 2020

Denis F Côté

Chargé de projets

Jeunes Sportifs Hochelaga

Aréna Francis-Bouillon

3175, rue De Rouen

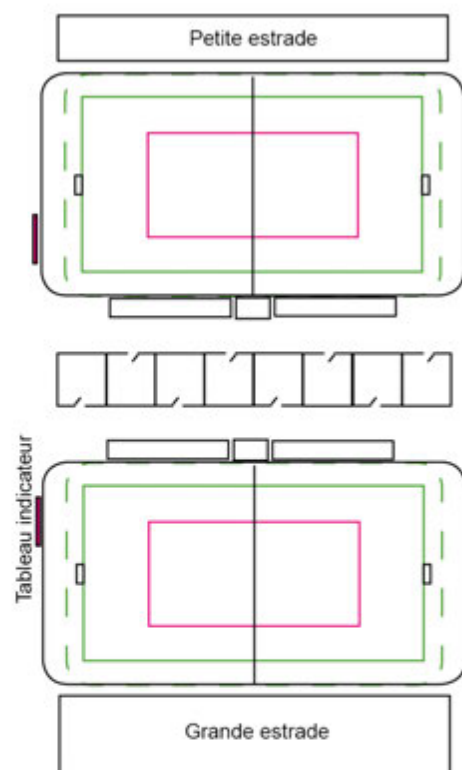
Montréal QC H1W 1K8

dcote@hockeyb.ca

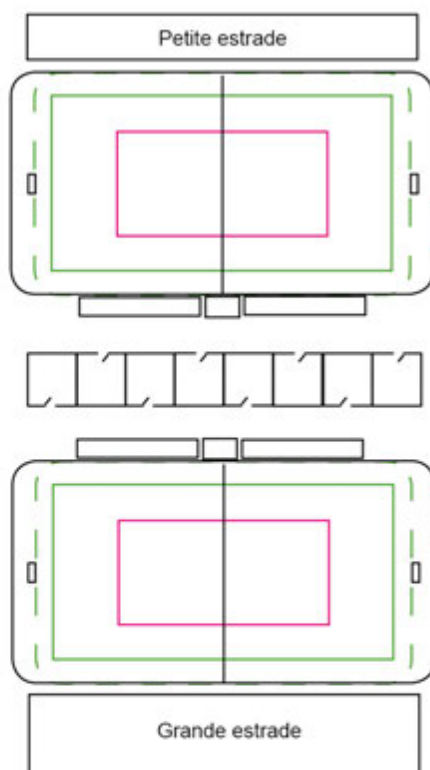




Image 1



16 chambres d'équipe
(sans douche, 4x4 m.)



Hockey-balle



Futsal



Basketball

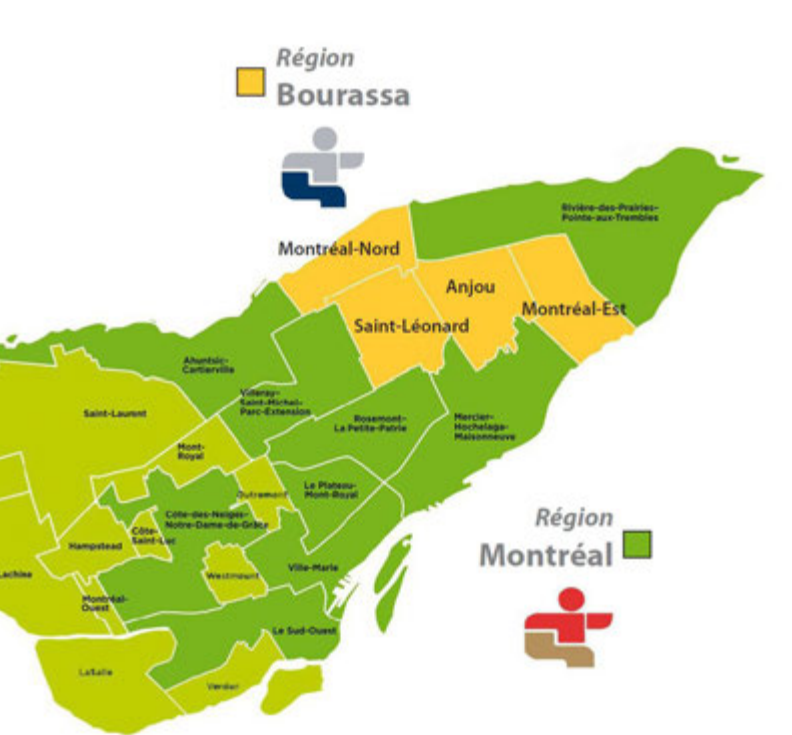


Volleyball

- Terrain de 121 x 89 m. (10 769 m²)
- Murs extérieurs de 115 x 83 m. (9545 m²)
- Plateau de hockey-balle de 19 x 36m (684 m², soit 43% de la surface d'une patinoire de la LNH de 26 x 61 m.)

Multisport / niveau 1 (rue)

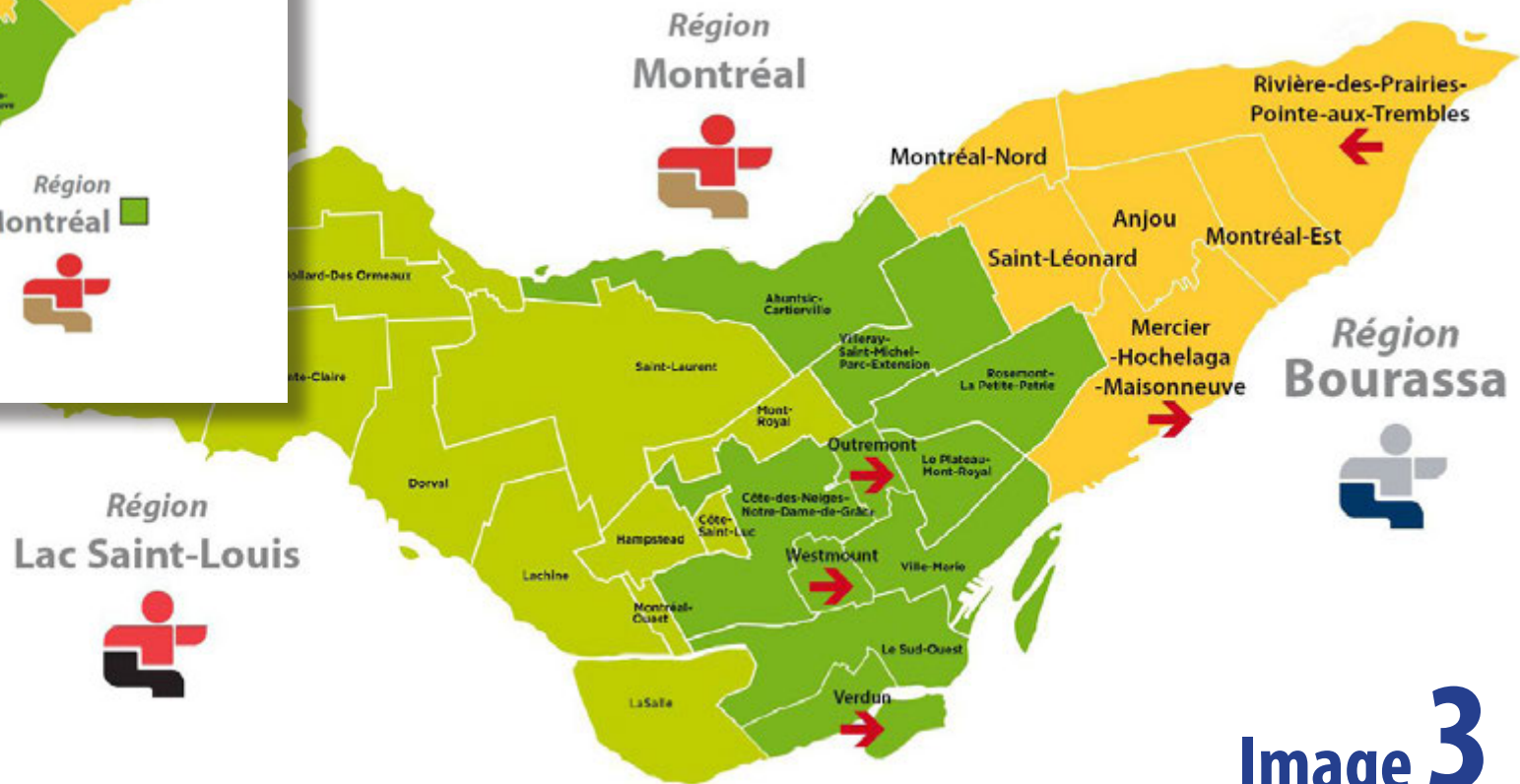
Image 2



Redécoupage des trois régions montréalaises des Jeux du Québec



← MAINTENANT / PROPOSÉ ↓





PRÉFONTAINE

JOLIETTE

PARC OLYMPIQUE

BIODÔME

ASSOMPTION

CADILLAC

Arrondissement de Mercier - Hochelaga-Maisonneuve

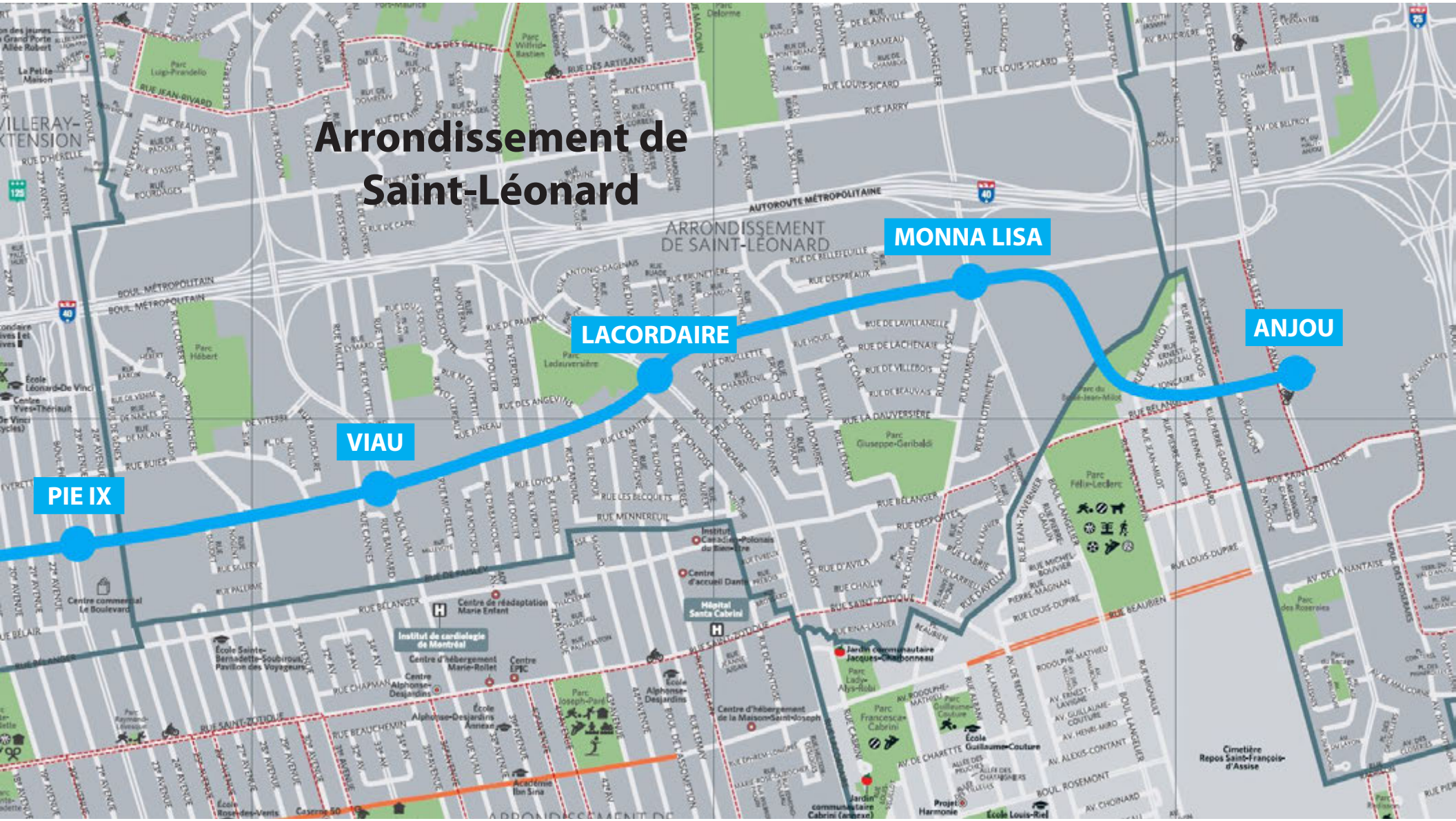


Image 5



Image 6

Arrondissement de Saint-Léonard



PIE IX

VIAU

LACORDAIRE

MONNA LISA

ANJOU

The image shows the interior of the Komsomolskaya Metro Station in Moscow. The architecture is highly ornate, characteristic of the Stalinist Empire style. The ceiling is a series of vaulted arches, painted in a bright yellow color with intricate white and gold mosaics. A large, multi-tiered chandelier hangs from the center of the ceiling. The walls are made of light-colored marble, and the floor is also polished. In the foreground, there are two sets of escalators with red handrails and yellow steps. People are seen walking and standing throughout the station, some blurred due to motion. The overall atmosphere is one of grandeur and historical significance.

Station Komsomolskaya, Moscou, ouverte en 1952.
Elle représente le point culminant du style Empire stalinien,
avec d'élégants lustres en bronze, des arcades en marbre et
des mosaïques monumentales en smalt.

Station de métro Museum,
Toronto, ouverte en 1963.



Image 9



Monna Lisa (en italien)

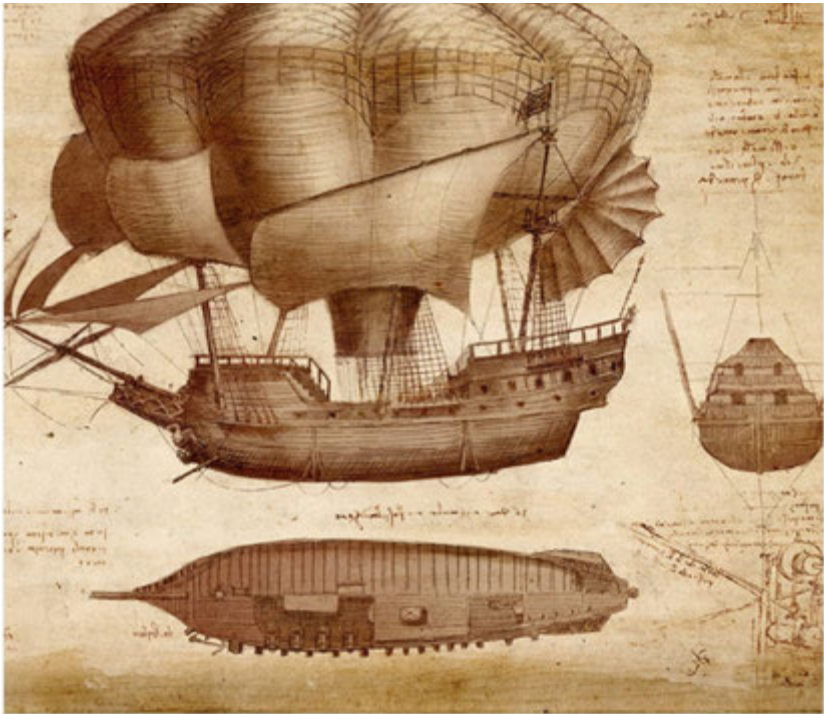


Image **10** et Léonard de Vinci



Cathédrale Marie-Reine-du-Monde
(1894)



Pape Pie IX
(1792 - 1878)



Image 11



QU'EST-CE QUE LE TROISIÈME LIEU ?

Le troisième lieu, notion forgée au début des années 1980 par Ray Oldenburg, professeur émérite de sociologie urbaine à l'université de Pensacola en Floride, se distingue du premier lieu, sphère du foyer, et du deuxième lieu, domaine du travail.

Il s'entend comme volet complémentaire, dédié à la vie sociale de la communauté, et se rapporte à des espaces où les individus peuvent se rencontrer, se réunir et échanger de façon informelle.

Image **12**



Les Galeries d'Anjou Un troisième lieu potentiel ?

Image 13



Image 14



Image 15



Image 16



Image 17

www.hockeyb.ca/bleu.pdf



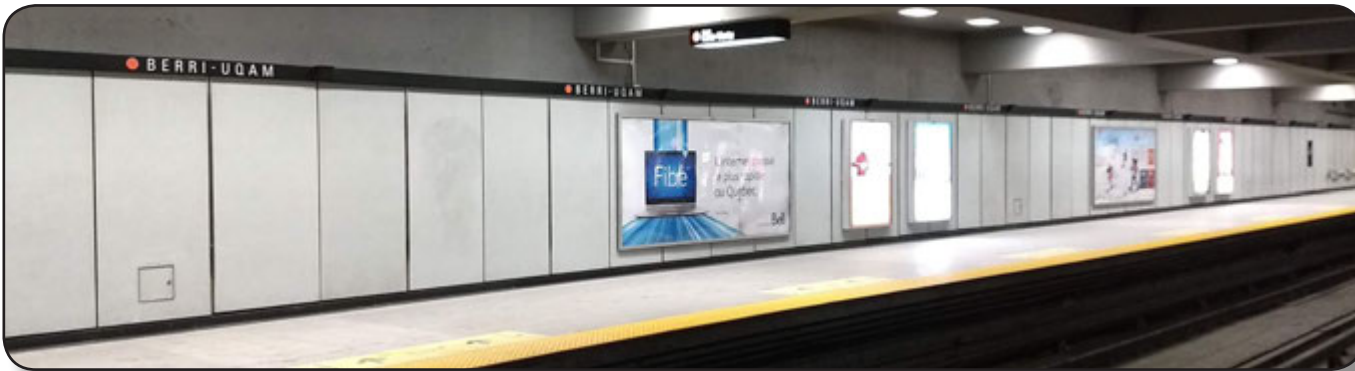
★ ★ ★



★ ★



★



★

Image 18



PRÉFONTAINE

JOLIETTE

PARC OLYMPIQUE

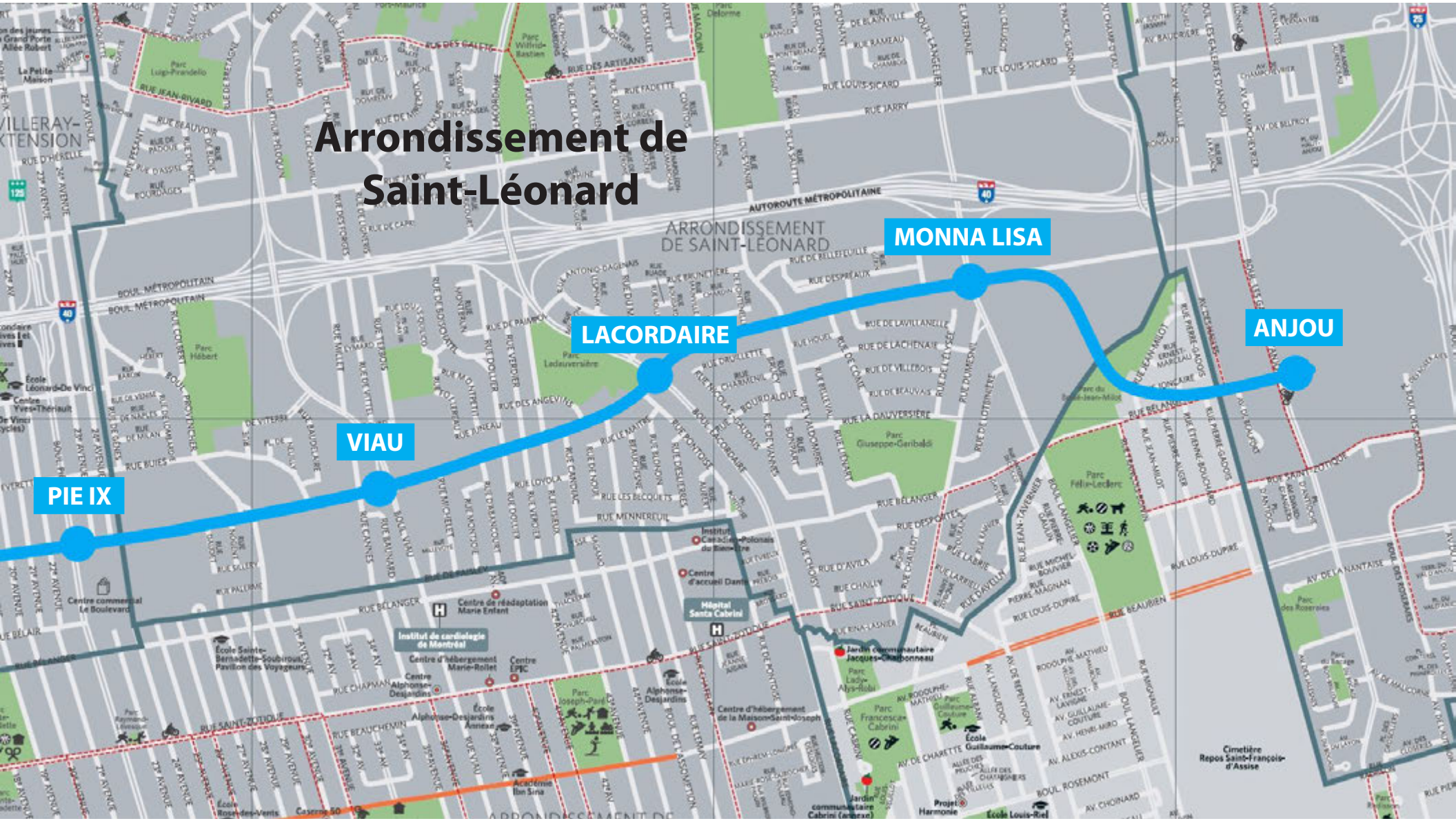
BIODÔME

ASSOMPTION

CADILLAC

Arrondissement de Mercier - Hochelaga-Maisonneuve

Arrondissement de Saint-Léonard



PIE IX

VIAU

LACORDAIRE

MONNA LISA

ANJOU

Senécal-Frigon, Diane

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.

Prolongement de la ligne bleue : séance d'expression
d'opinion du 5 mars 2020

Voici plus de 30 ans que je voyage avec la Société
de transport de Montréal, autrefois la Commission de
transport de la Communauté urbaine de Montréal.
Je prend des métros ~~des~~ autobus à chaque jour et ce
depuis plus de 10 ans. Pour les études, le travail, la
famille & amis, les commissions etc...

Je veux remercier la STM d'avoir accepté le mandat
du prolongement de la ligne bleue que beaucoup
d'entre nous attendions avec impatience depuis 30 ans.
Merci à la Direction principale - Prolongements &
grands projets métro, d'avoir choisie Madame
Maha Cloutier, architecte, directrice de projets
principale, interfaces, municipale & commerciales,
comme présidente de ce projet. Sa maîtrise des dos-
siers, sa sensibilité humaine malgré son jeune âge
son assurance quand au succès de l'entreprise
inspire confiance.

Fort de vos expériences ultérieures, je suis convaincue
que le prolongement de la ligne bleue se réalisera aussi
bien sinon mieux que celui de la ligne orange vers Laval
inauguré en 2007.

Je vous seconderais le mieux possible maintenant et tout
au long des prochaines années & même au-delà. Déjà
on parle de prolongement de la ligne orange!!!

Je vous offre le cadeau suivant

le Li-Fi pour le prolongement de la ligne bleue et pour l'ensemble de la STM et de ses objets
Je m'explique.

Le Li-Fi ou Light Fidelity est basé sur la transmission de données par la lumière projetée par des LED ou diodes lumineuses. Les fréquences utilisées sont illimitées, gratuites, ne génèrent aucune onde radio et permettraient jusqu'à 80% d'économie d'énergie. Une solution autre plus écologique et économique que le Wi-Fi pour transmettre à distance un contenu multimedia (texte, image, son...) à une tablette, téléphone intelligent ou à un ordinateur. Le Li-Fi offre de nombreux avantages, dont celui de réduire considérablement la pollution électromagnétique ce qui préserve la santé publique

En France, à Paris, le Li-Fi est le nouveau Wi-Fi des 66 stations de Métro de Paris + 302 stations souterraines ;

Ont été remplacés tous les points lumineux :

250,000 lampes, 100 km de quai + 303 stations de métro + 65 gares de RER

10 millions de DEL, durée de vie de 5 ans en 2016

3 fois supérieur à un éclairage classique

Après 4 ans de partenariat, il y a 50% d'économie d'énergie

Le Li-Fi avec des applications permet :

- de communiquer dans les transports des info d'urgence
- aux clients de se géolocaliser en plusieurs langues
- la géolocalisation pour les personnes malvoyantes à travers une application audio-guide
- de créer un réseau intranet sécurisé pour les employés

Voilà pour les transports, ici metro, des solutions innovantes pour améliorer la satisfaction des usagers - metro de la STM à déployer des systèmes de transport intelligent (STI) pour rendre les infrastructures plus efficaces, plus fiables & plus écologiques.

Le Li-Fi, un réseau de communication sécurisé permet d'interconnecter aussi les objets à travers le réseau d'éclairage

Ensuite pour la STM, elles peuvent être utilisées dans les bureaux et un peu partout!

Enfin il y a des compagnies québécoises, des start-up affiliées d'Oledcom, française pour répondre & installer le tout.

Mon cadeau est cette idée pour vous remercier et accompagner votre entreprise & notre satisfaction d'usagers du Metro de Montréal ici ligne bleue prolongée à toute la STM & sa clientèle.

Oiane Sénéchal

Deguire, Marie-Eve – CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.



Le prolongement de la ligne bleue...

un bon point de départ

Consultation publique de la STM
5 mars 2020

*En collaboration avec Patrick Morency et Sophie Goudreau
de la Direction de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal*



Environnements

- Infrastructures de transport
- Forme urbaine



Usage de l'automobile
(GES, pollution, collisions)

Usage des transports collectifs
(activité physique, sécurité)



Enjeux de santé publique

- Maladies respiratoires
- Maladies cardiovasculaires
- Cancers
- Diabète
- Traumas (blessures)



Quelles autres fonctions que l'accès au métro pour les sites d'implantation des stations?

- **Idéalement, des fonctions qui répondent au besoin de la population locale, par exemple :**
 - Commerces, incluant marchés
 - Locaux communautaires
 - Logement social
 - Place publique
 - Etc.
- **Préserver la propriété publique des terrains, des bâtiments et des locaux, pour tenter de compenser :**
 - La rareté des terrains, bâtiments et locaux disponibles
 - La pénurie de logements abordables



Améliorer l'efficacité des transports collectifs au-delà de la station de métro

- **Profiter de l'implantation pour bonifier le réseau d'autobus**
- **Améliorer l'efficacité (ex : vitesse, fiabilité) des autobus sur le réseau routier**
 - Exemple : par un réseau de voies réservées permettant d'éviter la congestion
- **Prévoir le rabattement d'autobus vers les stations et vers de nouvelles lignes**
 - Par exemple pour désenclaver le « bas-Anjou »



Revoir la place accordée à l'automobile

- **Sur le site des stations :**

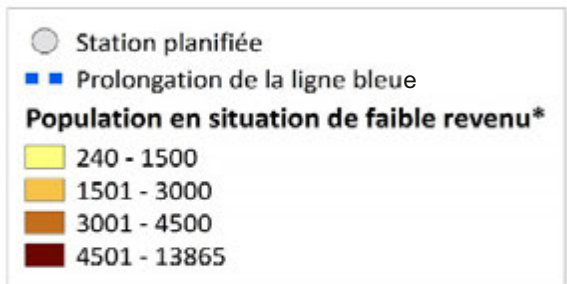
- Favoriser l'accès à pied et à vélo par des aménagements appropriés
- Exclure le stationnement, sauf pour accès (court terme)

- **Autour des stations :**

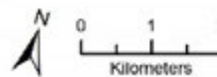
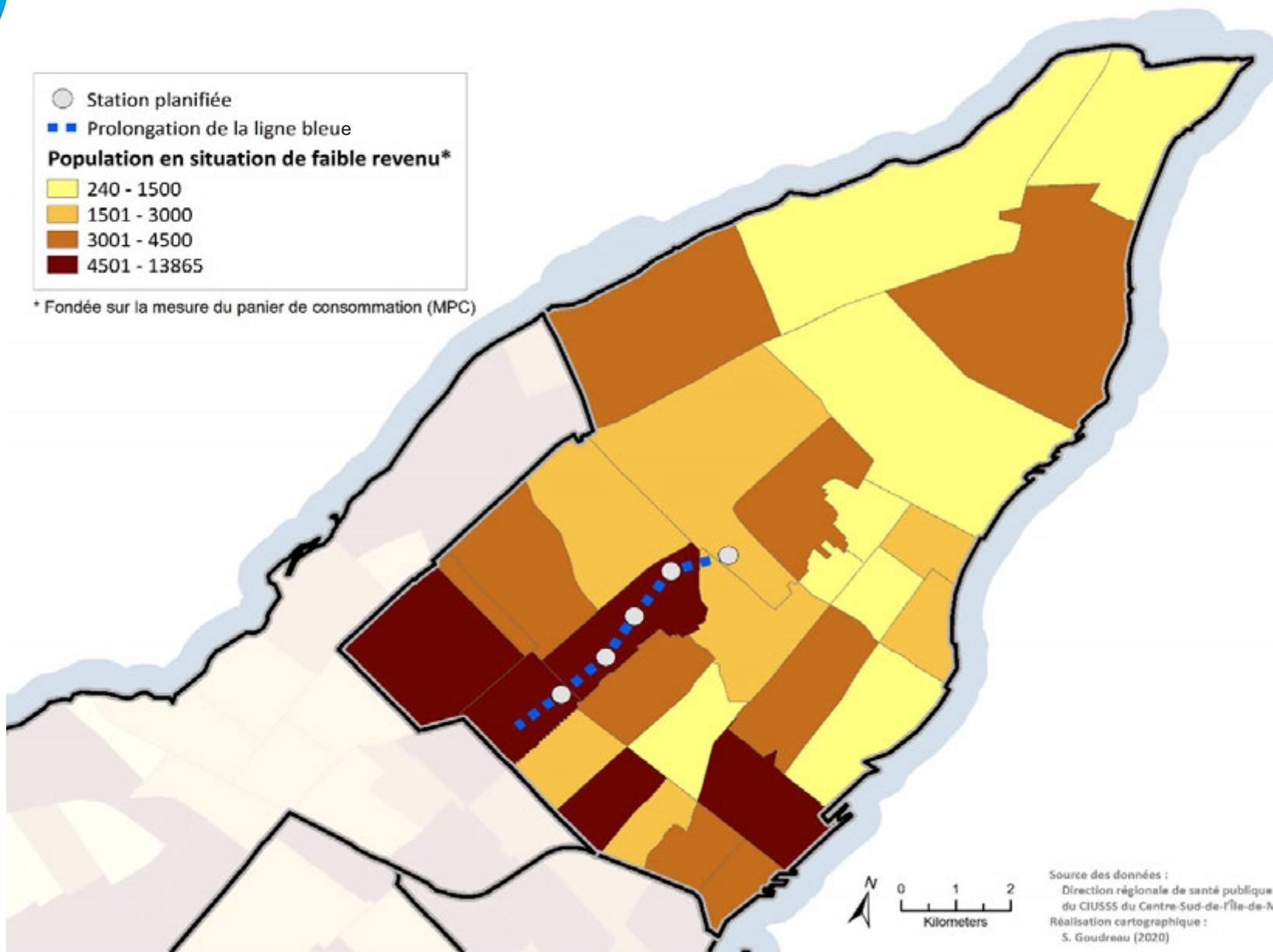
- Implanter des aménagements physiques sécuritaires pour les piétons et cyclistes, en priorité sur les routes majeures (Jean-Talon, Langelier, Lacordaire, etc.)
- Réallouer de l'espace (ex : voies de stationnement) et du temps (ex : phase des feux de circulation) accordés à l'auto en faveur des transports actifs et collectifs
- Éliminer les bretelles de virage où les véhicules circulent de façon continue (ex : Langelier et Jean-Talon)

- **Dans les quartiers avoisinants :**

- Limiter la circulation de transit par de l'apaisement de circulation



* Fondée sur la mesure du panier de consommation (MPC)



Source des données :
 Direction régionale de santé publique
 du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
 Réalisation cartographique :
 S. Goudreau (2020)

Centre intégré
 universitaire de santé
 et de services sociaux
 de l'Est-de-
 l'Île-de-Montréal

Québec



L'accès au logement et, pour les locataires, le droit au maintien dans les lieux

- Actuellement, grave pénurie de logements abordables
- Nouvelles stations de métro associées à l'accroissement des coûts d'acquisition et de location... expulsions prévisibles
- Le marché privé ne répondra pas aux besoins de logements des plus pauvres :
 - Initier dès maintenant des mécanismes pour protéger les locataires actuels d'une expulsion
 - Prévoir accroître l'offre de logement abordable à propriété publique



Quelles sont les mesures d'atténuation prévues?

- Les travaux se feront sur plusieurs années et assurément, ils auront un impact sur les résidents autour des futures stations.
- Êtes-vous déjà en mesure de fournir une liste des mesures d'atténuation qui seront mises en place en fonction des travaux?



CIUSSS
de l'Est-de-l'Île-de-Montréal
www.ciuss-s-estmtl.gouv.qc.ca

*Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de l'Est-de-
l'Île-de-Montréal*

Québec 

Bourque, Louis

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Le projet prévoit l'installation de la Ligne Bleue sous la rue Jean-Talon, une artère majeure adverse à la marche. Les stations seront logiquement installées aux coins d'intersections artérielles, où Jean-Talon croisera Pie-9, Lacordaire, Langelier, etc.

Un problème crucial posé par cette figure vient du fait que l'on accède au Métro à pied. Sinon que l'on court après son autobus à pied en traversant l'intersection.

Dans ces circonstances pédestres au fondement du transport collectif, il faut rappeler que la Direction de la santé publique de Montréal indique que le danger de collision imposé aux piétons par les intersections artérielles est entre deux à trois fois plus important, à débit égal, que celui posé par les intersections de rues tertiaires. Cela, sans parler de la gravité des blessures, qui croissent exponentiellement à la vitesse et à la masse des véhicules, comme l'énergie transmise à l'impact.

Or, le débit des artères est, typiquement, dix fois plus important que celui des petites rues. Concrètement, de 5000 à 50 000 véhicules par jour, et l'énergie des impacts passe d'un facteur de 9 à 25, soit le carré de 30 et 50 km/h respectivement. Cela signifie, statistiquement, que les intersections artérielles seraient au moins 20 fois plus dangereuses pour les piétons que les intersections de petites rues. Or, vu la durée de vie du Métro, les conséquences sécuritaires de sa localisation doivent être appréhendées d'un point de vue statistique.

La réalisation de ce danger inhérent aux intersections artérielles milite pour que l'on installe la Ligne Bleue sous la rue Bélanger. Cette option ne serait pas sans fondement, d'un point de vue économique et social (urbanistique) puisque la rue Bélanger loge beaucoup d'équipements publics, davantage que la rue Jean-Talon.

La rue Jean-Talon, actuellement observée, loge des résidences très denses. Toutefois, pour concerter les motifs de déplacement (tendre vers le TOD), les secteurs d'emploi doivent être desservis avant les destinations résidentielles. D'ailleurs, l'utilité sociale du travail n'est pas égale. La détention de biens de consommation dans le commerce n'a pas la même utilité que les soins ou la recherche en cardiologie. Cela, si la desserte du tissu urbain actuellement constitué primait.

Cependant, l'effet structurant, futur d'une ligne de métro est tel qu'il nous semble prépondérant à la desserte actuelle. Or, dans l'évolution d'une ville, les bâtiments sont remplacés mais la largeur des voies, le genre et le comportement de la circulation qui s'y trouve, son appartenance à l'aire de rayonnement de l'autoroute métropolitaine ou au tissu urbain coutumier d'un quartier demeureront. Pour de multiples raisons tenant à la sécurité balistique et psychologique, à l'agrément, à la valeur du temps des personnes ou, plus amplement, des interactions fines, fréquentes et denses inhérentes au contexte urbain, l'appartenance du Métro à un quartier (à la centralité d'un milieu comme Bélanger) nous semble principale.

Pour mesurer l'intérêt d'une localisation à un lieu offrant le potentiel de devenir un milieu, on peut comparer subjectivement et objectivement l'expérience, et l'environnement urbain aux abords des stations. Par exemple, en périphérie du centre, comparer l'environnement des stations Mont-Royal à Jarry aux abords des stations trouvées près du réseau du MTQ telles que Namur, De la Savanne ou Georges-Vanier. Ou encore entre environnement centraux respectifs, considérer que la ligne Orange, entre les stations Bonaventure et Lionel-Groulx, n'a pas eu l'effet structurant escompté, de valorisation immobilière. La nuisance mais aussi l'incompatibilité de l'automobile de masse au milieu urbain l'expliquant-il. Qu'au

contraire, le boulevard Maisonneuve et sa ligne Verte, offrant une pratique piétonne comparable à la rue Bélanger, a provoqué une redéfinition du centre-ville en un milieu mixte très dense, perméable, où les condos de luxe et hôtels récemment érigés expriment la "qualité" de l'expérience urbaine. Parallèlement, les hôtels trouvés au métro Bonaventure ont fermé ou muté en résidence étudiante.

Fondamentalement et d'un strict point de vue de l'accessibilité, la rue Jean-Talon se trouve dans l'aire de rayonnement proche de l'autoroute Métropolitaine. Or, la façon dont on accède aux bâtiments depuis l'autoroute, en automobile, est entièrement opposée (et adverse) à la façon dont on accède aux bâtiments depuis le transport en commun.

L'accessibilité automobile demande une gestion de l'inertie balistique et de la destruction de l'attention cognitive, des capacités interactives, inhérentes à la conduite automobile. Elle s'accomplit via le stationnement, de rayons de courbures rapides (périlleux) aux intersections, et la création d'un environnement culturellement inerte, relativement opaque et distal, aux entrées distantes entre elles et surtout, de la voie publique.

Aux stationnements et sur les voies où s'agglutinent les automobiles (leurs conducteurs impatientes), les piétons courent des dangers considérables, avérés par la cartographie de la DSP (Morency et Cloutier, 2005). Sinon qu'ils subissent des inconvénients considérables, par l'éloignement des entrées, la grossièreté des conditions interactives et du paysages propres à l'environnement automobile et autoroutier. Le sentiment de sécurité, tel que défini par les travaux de Sophie Paquin pour la DSP, la capacité de voir et d'être vue, d'entendre et d'être entendue, de trouver rapidement asile et ainsi de suite, en est fortement dégradé.

Au contraire depuis le transport public, on accède à pied rapidement, par des entrées collées sur la voie publique, rapprochées entre elles, dans un environnement sans danger balistique, audible, densément référencé et proche des gens, où les interactions peuvent, à différence des interactions automobiles, être sensibles et raisonnables. Autrement dit, on y accède de façon civilisées et communales qui favorisent la sécurité civile. Encore, nous l'avons proposé, la sécurité balistique y est augmentée, dramatiquement selon la DSP, théoriquement par un facteur de $20 \times 25/9$.

Encore ici, il importe de considérer que les infrastructures de transport lourdes, tels qu'une autoroute ou une ligne de métro, ont un effet "structurant" important. C'est-à-dire qu'elles influencent, sinon qu'elle déterminent la façon par laquelle les bâtiments seront disposés à la voie d'accès, la nature des accès, la fréquence des entrées, la largeur des voies à traverser à pied, la densité culturelle du paysage, etc.

Donc afin de tirer les bénéfices d'un mode de transport collectif, il importe avant tout de ne pas confondre son "aire de rayonnement", l'aire où son effet structurant se manifeste dans la mise en forme du milieu de vie, avec l'aire de rayonnement du transport automobile de masse.

Dans un autre ordre, aux arguments valides voulant qu'une artère vouée au transit comme Jean-Talon, assure un meilleur relais en autobus lors de pannes du métro, nous proposerions la chose suivante. Pour jouer leur rôle à Montréal, les bus n'ont pas besoin de circuler côte à côte, ni rapidement. Ils peuvent circuler à la queue-leu-leu, sur une rue comme Bélanger. Pour le faire efficacement, il suffit de donner au bus le contrôle des feux de circulation, une technique à laquelle on a amplement recours. Puisqu'ils donnent très rapidement accès aux destinations d'une rue, les autobus peuvent être efficient à 30 km/h dès que non-entravés par l'automobile. Ainsi, la gestion fine des conditions de circulation motorisée en surface est très propice au transport collectif, qu'il s'agisse du bus ou du métro. Or, une telle "gestion", c'est-à-dire la création positive d'un cadre valorisant l'usage corporel (pédestre, cognitif, affectif) de la voie publique, est beaucoup plus acceptable dans un quartier, et sur une rue comme Bélanger où le transit automobile est moins intense. Vu notre évolution démographique, cette "gestion" de la voie publique donnant accès au transport collectif de masse nous semble incontournable.

...

Dans un tout autre ordre évoqué, il importe également de considérer l'utilité sociale des destinations. Non experts en économie régionale nous avançons prudemment pour suggérer que les destinations productives ou de "caring" ont une utilité sociale supérieure aux destinations de consommation, d'une part. Et que, d'autre part, l'évolution des pratiques consuméristes transforme radicalement et rapidement la fonction du lieu d'achat. Pour ne pas dire que cette évolution transforme rapidement les lieux commerciaux en friche. Cette capture et cette mise en friche du milieu de vie par le commerce n'est pas récente mais accélérée par l'informatique. L'abandon récent, par la Caisse de Dépôt de son porte-feuille dans les Centres d'Achat canadiens et européens (G\$) en est symptomatique. Autant que cette consultation publique récemment complétée par Montréal sur l' "avenir des espaces commerciaux" sur rue.

D'un point de vue macroéconomique et géopolitique toutefois, il est clair que le rendement financier offert facticement par le flottement des devises (Bretton-Woods, 1972) et les paris sur la valeur de titres (15% annuellement) concurrence dangereusement le rendement de l'agriculture ou de l'industrie (3% annuellement). Cette concurrence déloyale s'ajoute évidemment au moindre coût du travail asiatique et carcéral (voir à cet égard le Lao Gaï Research Foundation).

Or l'Assouplissement quantitatif, l'arrangement "économique" actuel où l'occident imprime de la monnaie pour importer des biens produits à très faible coût ne peut se poursuivre éternellement. Ou le souhaiterions-nous. La demande pour le pétrole (dont le marché international contrôlé par les armées de l'OTAN garantit la demande et la valeur du Dollar) croît d'abord en Asie, qui ne tolérera pas éternellement le pouvoir d'achat factice de l'Occident. Souhaiterions-nous, en réponse, devenir une "armée avec un pays".

Plus conservativement, il semble évident qu'une collectivité s'appauvrisse dès qu'elle importe ses biens, surtout durables. De même, qu'un écosystème industriel diversifié et intégré au milieu de vie soit un facteur de résilience économique et de contrôle de l'innovation. Qu'au delà d'une "balance commerciale équilibrée" par l'extraction des ressources, une collectivité s'enrichisse par le mariage de la culture et de la techniques en activités productives localement maîtrisées.

Ainsi, ce détour pour proposer qu'il soit de loin préférable, collectivement, d'avoir pour terminus de la ligne Bleue le parc industriel d'Anjou qu'un centre d'Achat.

Positivement, la desserte structurante d'un parc industriel déprimé aurait pour effet de le transformer en milieu de vie, du moins en milieu mixte. Plus particulièrement, en "écosystème" attrayant pour les chercheurs, les ingénieurs, les artistes et certaines résidences domiciliaires.

Inscrire le travail technique au sein d'un milieu de vie nous semble nécessaire pour valoriser socialement ce travail, ces vocations en "demande" mais actuellement confinées et facteur d'isolement socio-culturel. La publicité (la centralité) du travail technique en ce milieu mixte aurait une valeur enseignante (touristique) pour compléter, légitimiser l'école ou pour mieux arrimer le développement des méthodes productives à la recherche au sein de l'apprentissage.

Dans une société atomisée, assujettie à la technique, l'agencement ouvert de la culture et de l'industrie, la fécondité créative et le contrôle de l'innovation par l'usage et l'appel du public nous semblent des valeurs démocratiques non-négligeables... Même, des ramparts à la dérive telle que la stérilisation des semences ou la guerre verte lorsque la bio-ingénierie évolue derrière ses murs, hors de la collectivité.

La situation géo-sociale actuelle du travail technique est cuisante, à Montréal-Nord par exemple. Un milieu de vie ségrégué, dangereux au cadre insignifiant, pourtant densément peuplé de jeunes esprits énergiques prometteurs. Un milieu qui produit le désœuvrement (dévalorise et marginalise l'oeuvre), et l'administre en obligeant une circulation automobile, assiégeante et sans propriété enseignante. Nous aimerions mettre en cause cette façon de parvenir à la stabilité politique par l'assiègement des jeunes dans l'insignifiance ordonnée, en proposant une réponse urbaine prudemment résiliente à la destruction du travail utile par le capitalisme financiarisé. La desserte civilisée d'un parc industriel pour sa transformation en milieu habité (culturellement) n'en n'est qu'un facteur.

En résumé, pour un mode de transport vers et duquel on marche, on favorisera une rue agréable et sans danger à pied., les intersections artérielles sont deux à trois fois plus dangereuses pour les piétons que les intersections de petites rues. Parallèlement, acheminer une desserte structurante au sein d'un parc industriel où s'exercent les tâches d' "utilité publique" nous semble propice à la valorisation sociale du travail technique, à sa fonction enseignante autant qu'à la fécondité de l'industrie et au contrôle informel de l'innovation par l'usage. Tout cela nous semble propice à la production d'un milieu de vie plus doux, liant, et à la conception de la ville comme une modalité enseignante.

ANNEXE

la source des figures projetées à l'écran est indiqué en URL au fil du texte sous le vocable «VISUEL»); merci!

Introduction : Appréhender le contexte d'insertion par la sécurité physique

VISUELS d'ouverture, 1, 2 et 3: «Île de Montréal, Piétons blessés» centrée sur Saint-Léonard.

La «Cartographie « Blessés de la route 2003-2012 sur l'île de Montréal» qui sert cette annexe est disponible, ainsi que la distribution pour chaque arrondissement, à l'adresse : <https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/sujets-de-a-a-z/transport/documentation/blesses-de-la-route-2003-2012-sur-lile-de-montreal/>

Note : le lien pour l'arrondissement Villeray-Saint-Michel Parx-Extension est cassé; je l'ai bricolé à l'adresse suivante, dont je présume la source valide : https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Transport/Carto_Blesses_routeMtl/StMichel_saaq20032012Pied.pdf

Ici comme dans le reste de l'île, la dangerosité marquée des artères pour les piétons est remarquable. Ce danger importe du simple fait que l'on accède ou sort des stations de métro à pied.

Dans l'ordre du danger corporel, il est facile de repérer la rue Jean-Talon sur la cartographie des Piétons blessés dressée par la Direction de la Santé publique de Montréal (DSP). En fait d'axe Est-Ouest (conventionnels), la rue Jean-Talon ressort, avec la rue Sherbrooke, comme les deux axes les plus dangereux de l'île de Montréal.

Ce statut exceptionnel est une excentricité dans le cas de Jean-Talon puisque toute la présentation statistique accompagnant la Cartographie de la DSP (Morency et Cloutier, 2005, Distribution des blessés) montre que le danger de collision entre véhicule et piéton croît en fonction de la proximité du centre-ville. Cela, à mesure que décroît la sévérité des blessures infligées par les véhicules. Or pour autant qu'elle loge une fréquence de blessures similaire à une voie centrale, la sévérité des blessures sur Jean-Talon doit être à la mesure de la vitesse supérieure, et d'un effet contextuel de nombre (de piéton) inférieur comparativement aux grandes voies du centre où la circulation est régulée par la saturation.

De ce point de vue, la rue Jean-Talon apparaît le contexte le plus périlleux, et le plus défavorable à la localisation d'un système de transport collectif. Et son apparence au système autoroutier - à son aire de rayonnement continueront de miner le rôle structurant que l'on souhaite d'une ligne de métro, que l'on peut observer autour du boulevard Maisonneuve par exemple. Ainsi un centre de quartier, même assurant un rôle de transit inter-quartier comme la rue Bélanger, nous semble beaucoup plus sûr, et plus approprié.

Puisqu'elle se prête mieux au rehaussement d'une vie de quartier, aux circulations véhiculaires douces qui l'approprie, la rue Bélanger nous semble aussi plus propice à la plus value foncière issue de l'implantation du Métro, et escomptée pour aider à payer la ligne. Cela, de façon connexe aux

comparaisons dressées précédemment, entre la valeur foncière produite par le Métro lorsqu'il est éloigné de l'autoroute (boulevard Maisonneuve, ou ligne Orange entre Mont-Royal et Jarry), ou lorsqu'il y est proche (stations Georges-Vanier, Namur, De la Savanne ou même, l'Acadie et Snowdon et dans un autre ordre, Place d'armes et Champs-de-Mars par leurs investissements d'État socialement nécessaires.

...

Une mesure de l'exposition au danger routier

En prenant le centre des classes statistiques prises à même la cartographie, Jean-Talon présente 176 piétons blessés sur l'intervalle 2003-2012 contre 96 pour Bélanger, de Pie-9 à Langelier. C'est 80 piétons blessés de plus sur 15 ans, ou 266 piétons sur 50 ans. Vu la vitesse des véhicules et la fréquence de leur virage aux intersections projetées, ces piétons seraient exposés au risque d'un impact sévère.

Sur 15 ans, la dangerosité des intersections artérielles sur Jean-Talon est légèrement supérieure à celles avec Bélanger. C'est plutôt la dangerosité des intersections avec les voies tertiaires que l'on remarque sur Jean-Talon. On le constate dans les arrondissement Saint-Léonard et Saint-Michel.

Près de la station de métro Saint-Michel, le petit segment du boulevard Shaughnessy affiche un nombre inquiétant de piétons blessés, ponctuellement concentrés. Du moins, étonnant pour une voie «collectrice» de même largeur qu'une rue tertiaire. La présence du Métro serait-elle précisément en cause, en elle-même et pour les nombreuses correspondances qu'elle implique au bus.

Sur un plus court intervalle, 1999-2003, des tendances plus nettes étaient lisibles quant à la dangerosité du contexte. Elles suggèrent qu'une station de Métro expose les piétons au danger véhiculaire dans son contexte, par leur comportement attendus vers et de puis la station.

VISUEL 4 - Distribution des piétons blessés, 1999-2003, arrondissement St-Léonard, carte tirée de la p.121 de la « Distribution géographique des blessés de la route sur l'Île de Montréal (1999-2003) ; Cartographie pour les 27 arrondissement, Patrick Morency & Marie-Soleil Cloutier, Juin 2015 :

<https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications/publication-description/publication/distribution-geographique-des-blesses-de-la-route-sur-lile-de-montreal-1999-2003-cartographie-po-1/>

Ainsi entre 1999 et 2003, l'intersection d'Iberville avec Jean-Talon est cinq fois plus dangereuse que celle d'Iberville avec Bélanger, peut-être à cause de la présence du Métro qui augmente le nombre de piétons à l'intersection artérielle.

Au contraire, le danger des intersections de Papineau avec Jean-Talon ou Bélanger est identique, peut-être puisque le Métro n'est pas à l'intersection artérielle.

Shaughnessy toutefois comporte entre 1 et 2 blessés, cinq fois moins que l'intersection artérielle voisine de Jean-Talon et Saint-Michel, avec entre 6 à 10 piétons blessés.

L'intersection Pie-9 et Jean-Talon est la plus dangereuse de l'arrondissement. Sur l'île, on compte seulement 37 intersections où plus de 8 piétons furent blessés dans l'intervalle 1999-2003. Celle-là en compte plus de 11.

VISUEL 5a) - Graphique « Les artères posent un risque supplémentaire », tiré de la p.8 d'une présentation de la DSP de Montréal aux JASP, 2008, intitulée : « Utilisation de données probantes dans un contexte de prise de décision politique - Un cas appliqué au niveau régional : apaisement de la circulation à Montréal » :

https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/jasp/archives/2008/15_30_PMorency_LDrouin.pdf

VISUEL 5) - graphiques montrant la dangerosité fonction de la largeur des chaussées et du nombre de voies par chaussées, tirés de l'Enquête : « Sécurité des piétons en milieu urbain : Enquête sur les aménagements routiers aux intersections », ASSS de Montréal, 2013 en p.17 :

<https://santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp/publications/publication-description/publication/securete-des-pietons-en-milieu-urbain-enquete-sur-les-amenagements-routiers-aux-intersections-rap/>

Les artères sont beaucoup plus dangereuses pour les piétons que les voies tertiaires ou secondaires. Ainsi, pour citer la DSP de Montréal :

« Sur l'île de Montréal, à volume de circulation automobile égal, les intersections avec artère(s) comptent 2,4 fois plus de piétons blessés et 3,5 fois plus d'occupants de véhicules à moteur blessés que les autres intersections »

(Morency, Gauvin, Plante, Fournier & Morency, 2012 », - Enquête sur les aménagements routiers aux intersections », ASSS de Montréal, 2013 pp.1,2).

Cette dangerosité accrue s'explique-t-elle par plusieurs facteurs, notamment la largeur des voies qui conditionne la durée de traverse - d'exposition des piétons aux véhicules, ainsi que la vitesse accrue, contextuellement permise des véhicules.

En effet, selon le MTQ (vidéo présenté en classe de Transport par Pr. Paul Lewis), les véhicules n'obéissent pas tant aux limites statutaires de vitesse qu'aux permissions environnementale, d'abord à la largeur de la voie, puis à la signification culturelle et à l'occupation de son cadre.

D'autres facteurs que la vitesse et la durée d'exposition piétonnière explique-ils aussi la dangerosité accrue des artères. Par exemple, le fait que les destinations piétonne s'y trouvent, ou le nombre de piéton, conjugué à leur double vocation, de desserte de proximité et de transit sous-régional.

VISUEL 5aa) - Graphique «nombre de blessés aux intersections en fonction du débit». Tiré de la p.7 du Mémoire « Pour une approche globale de la sécurité routière » de la DSP de Montréal à l'égard des Projets de Loi no. 42 et 55 :

https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Transport/Memoires_et_avis/Securite_routiere.pdf

J'aimerais attirer l'Analyse sur l'opinion de la DSP, présentée à l'introduction de ce Mémoire, et pertinente lors de la planification des réseaux de transports :

« cette approche néglige une réalité prépondérante : il faut en premier lieu réduire l'exposition au risque, afin d'améliorer globalement et substantiellement le bilan routier. Une revue de la littérature scientifique conduit à prioriser des mesures passives qui interviennent plus en amont dans la chaîne qui mène du design du système de transport au comportement des usagers, plutôt que de privilégier des mesures comme la surveillance, les sanctions, l'éducation/sensibilisation ».

L'image qui suit montre en effet que la dangerosité des artères est fonction du débit véhiculaire (sa racine carrée) mais aussi, croit pratiquement linéairement en fonction du volume de piéton à l'intersection. L'espace séparant les deux courbes est un peu moins du double pour le doublement du nombre de piétons. L'effet contextuel de nombre explique-t-il la non-linéarité de la relation. Parallèlement, selon la DSP de Montréal :

«Il est reconnu que la mixité des fonctions – mobilité et accès – sur les routes majeures en milieu urbain (c'est le cas sur Jean-Talon et Bélanger) pose des problèmes de sécurité routière (AIPCR, 2003) ».

Ainsi :

« Aux intersections, le volume de circulation automobile est l'un des principaux déterminants du nombre de piétons blessés (...) Cette relation varie en fonction du volume de piétons et de la configuration des intersections, mais, d'une manière générale, le nombre moyen de piétons blessés est proportionnel à la racine carrée des volumes de circulation automobile aux intersections (Garder, 2004; Lee & Abdel-Aty, 2005; Lyon & Persaud, 2002) ».

- Enquête sur les aménagements routiers aux intersection », ASSS de Montréal, 2013 pp.1,2

...

La sévérité des blessures

VISUEL 6 - Graphique «probabilité de décès en fonction de la vitesse d'impact» tiré de la p.7 du Guide à l'intention des municipalités; gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain, MTQ, 2015 :

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf

Le nombre de blessés est une mesure de l'exposition à la fonction destructive d'un impact routier. Cependant, la sévérité des blessures infligées est fonction de la vitesse des véhicules. Plus nettement, la sévérité des blessures est fonction de l'énergie transmise par l'impact, au carré de la vitesse du véhicule.

Ainsi, entre une voie tertiaire (30 km/h) et une artère (50 km/h), le facteur de sévérité accrue est de 3, ou 50 au carré / 30 au carré. Théoriquement, les artères exposent les piétons à des blessures trois fois plus sévères que les rues tertiaires. Cette relation est exprimée autrement par le MTQ selon les chances de décès en fonction de la vitesse. 30 km/h et 50 km/h bordent respectivement les points d'inflexion exponentielle sur la courbe.

D'où l'importance, qui me semble absolument prépondérante, de localiser les générateurs de déplacement piétonnier comme les stations de Métro, sur des voies tertiaires. Ou sur des voies où il est socialement acceptable d'apaiser la circulation véhiculaire par des décélérateur, et la création d'un cadre convivial usé socialement.

VISUEL 8 - diagrammes à bande intitulés « Évolution temporelle des hospitalisations d'usagers de la route région métropolitaine de Montréal », tirés du guide : Prévenir les blessures à la tête sur le réseau routier; pertinence des stratégies environnementales, DSP de Montréal, 2016 en p.11 :

https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Transport/20170627_Prevenir_blessures_tete_reseau_routier.pdf

Note : en p. 12 du «Portrait des décès et hospitalisations attribuables aux traumatismes routiers au Québec, 2017» on trouve présentation aux conclusions similaires : l'hospitalisation des occupants de véhicules à moteur a dramatiquement diminué entre 1994 et 2015. Durant l'intervalle, l'hospitalisation des piétons et cycliste reste pratiquement inchangée :

https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/documents/securite/portrait_des_deces_et_des_hospitalisations_attribuables_aux_traumatismes_routiers_au_quebec.pdf

Cette importance nous semble raisonnablement tenir la prospective : En présentation de son Bilan Routier de 2018, la SAAQ admet que la réduction progressive des blessures observée ces 40 dernières années vacille, et que les gains seront plus difficiles à obtenir en fait sécuritaire. D'un point de vue de la gravité des blesures, elle ne semble pas s'estomper significativement depuis 2006 chez les piétons et

les cyclistes. Les diagrammes à bandes en «visuel» montre une stagnation statistique de la sévérité des blessures. Le cas des blessures à la tête est remarquable à ce titre. Autrement, Le SPVM ne fait pas de longue séries chronologiques mais montre que son nombre de blessés graves est passé de 78 à 87 chez les piétons, entre 2017 et 2018.

...

Une localisation urbaine, sûre et «gentille»

Ainsi, tant pour la fréquence que pour la sévérité des blessures, la rue Bélanger présente un avantage bien supérieur. Celui-ci s'exprime par sa largeur moindre, des vitesses véhiculaires moindres (surtout potentiellement) et le statut de l'axe dans la trame des voies : Bélanger est inscrite dans un quartier au lieu de diviser les quartiers tel un «boulevard» ou «bull werk», étymologiquement « ouvrage de fortification » ou voie de l'État. Sa continuité à l'échelle de l'île en fait une voie de transit plus lourde que la rue Bélanger, plus civile.

Malgré la fonction de transit qui afflige son rôle de centre de quartier, la rue Bélanger s'interrompt sur une voie centrale urbaine similaire, le boulevard Saint-Laurent. Localement, elle arrime les autres voies par des rayons aigus (lents), loge un tissu urbain continu et solidaire, propice à la marche et au référencement culturel.

Surtout, la rue Bélanger n'est pas connectée directement au Réseau Supérieur, à différence de Jean-Talon. Cette dernière est reliée directement aux bretelles d'engagement et de dégagement rapide à la hauteur de l'avenue Champchevrier, ou aux bretelles qui y conduisent quasi directement du Métropolitain, via Langelier, Lacordaire et Viau. Ces bretelles au grand rayon, escamotant les feux de circulation, le domaine d'usage de l'obligation citoyenne, sont absolument périlleuses pour les piétons qui doivent céder à l'accélération, à l'impératif fonctionnel du Réseau Supérieur. L'autoroute forme ainsi un système avec la «rue» Jean-Talon, comme axe secondaire du Réseau Supérieur. Les attentes, les comportements des conducteurs en sont façonnées en conséquences, de façon moins civile... Simplement moins patientes, par un champ de vision atrophié par la vitesse, une attention captivée par la stroboscopie, et l'équilibre balistique entre mobiles sur la voie rapide.

Les dangers qui en résultent, supérieurs, s'observent par la cartographie des piétons blessés de la DSP, partout où le Réseau Supérieur est connecté avec les quartiers de l'Île de Montréal.

L'appartenance fonctionnelle de la rue Jean-Talon au réseau supérieur s'observe aussi par la forme de l'établissement ou la relation des bâtiments entre eux, et aux voies. Typiquement les bâtiments - les plus récents - sont distancés entre eux, et à la voie de stationnements et autres mesures d'accommodement de l'inertie automobile. Ceux-là font obstacle à la marche et augmentent le danger corporel autour des bâtiments. Couplée à l'accommodement d'une attention altérée et captivée par la conduite, l'inertie automobile que l'on accommode résulte en un paysage insignifiant, peu référencé par l'usage, par l'expression et l'impression corporelle. Simplement, les distances et le vide sont imposés à l'usage corporel qui formerait un quartier.

On note toutefois que cet accommodement automobile, impropre à l'usage intersubjectif de la sensibilité et de la raison, se trouve sur la rue Bélanger, surtout à l'abord de Langelier, Lacordaire et Viau. Où la «fluidité de la circulation» motorisée devait emporter la marche, l'usage du corps et de la voix, selon le dogme qui entamait les quartiers, et l'urbanité.

Pour résumer, on dira que la rue Jean-Talon se trouve dans l'aire de rayonnement de l'autoroute Métropolitaine, et que certains segments des deux axes répondent à l'inertie automobile. On imagine avec ahurissement des «corridors scolaire» dans cet environnement, pourtant inévitables.

Or, pour être viable, un système de transport collectif nécessite précisément ces conditions propices à la marche, agréable et sécuritaire. Fonctionnellement, les destinations et les portes d'entrée doivent être rapprochées entre elles, et de la voie.

D'un point de vue fonctionnel, ces caractéristiques de quartier permettent de concier les déplacements à pied. Elles soutiennent des interactions claires, fréquentes, proches, où survient une meilleure interprétation, une meilleure transmission. Cela, dans un contexte mieux référencé, moins fugace, et culturellement plus dense. D'un point de vue psycho-social, elles autorisent la curiosité et la parole, l'usage intersubjectif et proximal de la raison et de la sensibilité, l'usage, l'appel, la confiance, l'appropriation de l'autre que l'automobile rendait hors de portée. En somme l'urbanité, étymologiquement «gentillesse».

Le sentiment de sécurité, autant que la réduction objective des atteintes à la personnes sont bien documentés par Sophie Paquin pour la DSP. Nous l'évoquons, ils tiennent à l'obligation citoyenne autant qu'à la possibilité d'entendre et d'être entendue, de trouver secours ou refuge immédiatement (dans un bâtiment), à l'observation informelle (immédiate) de la voie publique depuis le bâtiment, etc. Cela devient possible sur l'axe central d'un quartier mais moins sur une voie de service sous-régionale comme Jean-Talon. La corrélation inverse, scientifiquement observée entre l'intensité de la circulation (vitesse* débit) et la densité des liens sociaux locaux renforce cette adéquation sécuritaire du centre de quartier faste à la marche (voir à ce sujet l'illustration sourcée au guide de Collectivité Viable cité en Visuel 7, ou l'enquête rapportée par Donald Appleyard à son traité *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley, 1981.

On sait aussi qu'au sein des quartier centraux de Montréal, la démographie montre une dominance légère (remarquable d'un point de vue démographique) des femmes. Serait-ce précisément à cause du contexte civil qu'on trouve à leurs rues. Celui-là que l'on privatise par l'achat d'un SUV, d'une forteresse, notamment pour «protéger ses enfants».

S'il fallait dresser des comparaisons entre axes «gentils», les rues Laurier et Saint-Hubert seraient comparables à la rue Bélanger. Même si le commerce peine à concurrencer l'attrait des grandes surface pour la Classe mobile, les interactions y sont fastes, diversifiées, et la marche y est relativement sûre. Surtout ces voies, plus propices au transit que ne le seraient les rues gentilles Bernard et Saint-Viateur par exemple, se prêtent bien à l'apaisement de la circulation automobile, au renforcement du contexte urbain, propre au quartier. Il en résulte un usage central et pédestre où subsiste une vocation transitaire interquartier. C'est ce maillage vocationnel, et ce niveau de sûreté civile qui nous semble adéquat à l'implantation d'une ligne de métro.

Dirions-nous que le transport collectif de portée sous-régionale tel une ligne de métro s'accommode bien de ce conflit d'usage, ou de vocations transitaire et centrale en surface. Ne serait-ce que pour assurer le relais en bus lors de pannes. Toutefois, la marche doit y être soutenue par un quartier, pour des raisons de sécurité balistique évoquées mais aussi pour l'aspect subjectivement, et civilement sécuritaire offert par le contexte psychosocial et secouriste du quartier.

Et c'est en marchant, souvent seule et le soir, que l'on accède au Métro, vers chez-soi ou en attendant le bus. Ici, j'aimerais vous inviter à considérer qu'en tant qu'homme, il peut m'être difficile d'apprécier la pleine portée, genrée, de cet enjeu de la sécurité civile. Prière alors de vouloir consulter, à cet égard, Sophie Paquin et les Centres de femmes dans les quartiers respectif. Sophie Paquin a aussi travaillé sur le «Potentiel piétonnier» des voies et de leur contexte, pour la Ville de Montréal.

...

La production d'un contexte urbain pour l'insertion de la Ligne Bleue

VISUEL 7 - Apaisement de la circulation, schéma de mesures types

Tiré du Rapport annuel 2006 de la Direction de la santé publique de Montréal, portant sur les Transports urbain, p.57 :

https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/sujets-a-z/Transport/Transport_urbain_Rapport-2006.pdf

Si la rue Bélanger exerce les fonctions conflictuelles de transit inter-quartier et de centre de quartier, le renforcement de sa vocation comme destination de quartier (le mariage de ces vocations conflictuelles) est beaucoup plus facile (et acceptable) sur Bélanger que sur Jean-Talon.

Cela, principalement à cause du statut des deux voies que nous venons d'exposer, issu de sa position dans la trame relativement aux autres voies, du mode de raccord à ces voies, de sa longueur, de sa tectonique (largeur d'emprise, etc). Ces caractéristiques inertes sont, on l'observe, très durables dans une ville et subsistent au remplacement des bâtiments. Ces caractéristiques fonctionnelles conditionnent, en toute cohérence, les attentes des conducteurs quant à la capacité (la rapidité) de desserte de l'axe.

Puisqu'aucune modification d'échelle, de continuité longitudinale ne serait nécessaire sur Bélanger, et car l'«apaisement de la circulation» y serait socialement acceptable, la rue apparaît judicieuse pour y créer un contexte urbain. C'est-à-dire pour renforcer les protections corporelles, balistiques et psychosociales exposées.

En effet, l'«apaisement de la circulation» est souvent assimilé à l'installation de décélérateurs mécaniques et à la réduction du temps ou de l'aire de traverse piétonnière. Les dos d'âne, la chicane ou le pincement de chaussée en sont typique. Cependant, l'apaisement de la circulation relève d'avantage de la création d'un contexte urbain qui transforme le vécu subjectif du temps d'un conducteur, substitue la sociabilité corporelle à l'exercice de la force, et dérobe le monopole des Transports sur l'accessibilité. La capacité d'y concerter à pied les déplacements, autant que la sociabilité ou la pluralité des formes d'usage corporel de la voie public en font partie. Qu'il s'agisse d'un usage impressionniste ou expressionniste, d'une occupation (d'un séjour) ou de la possibilité de traverser ailleurs qu'à l'intersection.

Bien qu'elle assimile l'apaisement de la circulation à des dispositifs dont l'effet se mesure quantitativement, la DSP considère qu'

«En milieu urbain, un ensemble de mesures environnementales visant à réduire le volume et la vitesse des voitures, regroupées sous le terme d'apaisement de la circulation, sont jugées efficaces pour réduire la fréquence des collisions et le nombre de blessés. Ces mesures, dont l'efficacité est rapportée de plus de 30 ans, comprennent (...)» et leur déclinaison est illustrée en p.57 du Rapport annuel.

- DSP, Rapport annuel 2006: 58

VISUEL 7 - Apaisement - pincement de chaussée
VISUEL 7 - Traverse piétonne surélevée sur rue étroite

Photographies tirées du guide : Apaisement de la circulation par Collectivités Viables.org
: <http://collectivitesviables.org/articles/apaisement-de-la-circulation.aspx#les-differentes-strategies-dapaisement-5>

Ce contexte, qui distingue la rue de la route comme espace prolongeant en public la vocation du bâtiment, est évidemment impossible à produire sur Jean-Talon, une route en essence.

...

Produire des plus-values foncières pour aider au financement (redondance avec le mémoire initialement transmis)

Le financement du transport collectif lourd nous semble économiquement nécessaire pour garrotter la saignée capitale que l'automobile inflige au Québec (26G\$ annuellement en véhicules et carburants d'importation). Or si plusieurs tiennent à la gratuité de la circulation automobile - plus chère que le matériel roulant collectif lui-même -, l'AMT souhaite «parler tarification», soucieuse de son aspect

dissuasif. Le coût fabuleux peut être en partie transféré, subrepticement aux bénéficiaires par la captation des plus-values foncières. Les exemples ci-dessous, redondants, montre qu'il est raisonnable d'attendre des plus-values foncières plus élevées et plus sûres loin de l'autoroute, et sur une voie centrale de quartier comme Bélanger.

L'effet structurant du Métro se vérifie amplement à Montréal, comme dans d'autres villes canadiennes. Il se vérifie même dans la mesure où Montréal est la métropole canadienne la plus étendue, et la plus dotée d'autoroutes respectivement à sa population.

Toutefois la proximité de l'autoroute ou l'inclusion d'une ligne dans son aire de rayonnement fonctionnelle entrave empiriquement cet effet structurant. Nous l'évoquons par exemple, là où la valeur foncière serait la plus élevée, au centre-ville, la présence du Métro aux abords de l'autoroute Ville-Marie n'a pas permis de reconstituer le tissu tranché, sinon par des investissements d'État. Au contraire, là où le métro fut localisé à l'intérieur de quartiers populaires, ceux-là furent les premiers à se «gentrifier» dans l'histoire de la ville.

Nous évoquons aussi l'exploit du boulevard Maisonneuve, la rue De Montigny de statut respectivement comparable à la rue Bélanger, où les promoteurs de «condo de luxe» et d'«hôtels particuliers» ont transformé un segment résiduel du centre des Affaires en quartier habité. Cela, après qu'un transport en commun structurant ait, en 1930, initié le déplacement du centre-ville de la rue Saint-Jacques aux abords de la place Ville-Marie, dans la banlieue du Golden Square Mile. Enfin pour suggérer que lorsqu'il s'intègre aux voies d'un quartier, à l'écart des nuisances lourdes, le potentiel urbanisant du train et du Métro est très important.

Parallèlement et poétiquement, la dégradation des bâtiments, des portes et fenêtres jamais remplacées à Ville-Mont-Royal, aux abords du Métropolitain, donne une assez bonne idée de la dépression induite par les nuisances automobiles aux valeurs foncières.

...

VISUEL 9 - ChercheurEs ayant contribué, couverture de l'Enquête : « Sécurité des piétons en milieu urbain : Enquête sur les aménagements routiers aux intersections » citée en visuel 5 : Voir aussi les publications au :

<http://www.inrs.ca/english/marie-soleil-cloutier?f=publications>

<https://espum.umontreal.ca/lespum/equipe/personnel-enseignant/professeur/in/in16044/sq/Patrick%20Morency/>

VISUEL 10 - Couverture de : Pour un environnement urbain sécuritaire - Guide d'aménagement, Ville de Montréal, produit par Sophie Paquin

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environment_urbain_sécuritaire.pdf

Voir aussi les publications au : <http://www.urbaniste-paquin.uqam.ca/>

Enfin, je ne saurais insister suffisamment, sur l'importance de planifier la sécurité corporelle et civile dans notre «société» atomisée, réduite à la mobilisation de rapports utilitaires et contractuels. En cela, j'espère de tout coeur que vous consulterez ces chercheurEs pour votre oeuvre de planification.

Merci pour avoir considéré cette annexe. D'autant plus qu'il est plus facile de préciser ma pensée par l'écrit, à cause de l'évanouissement de ma mémoire que vous aviez eu l'amabilité d'accepter en présentation verbale. Prière de vouloir excuser les coquilles s'il y en avait, vu mon attention altérée par la collision.

Merci beaucoup pour votre analyse.

Lavoie, Danielle – Cadillac Fairview

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.



**Mémoire déposé dans le cadre de la
consultation publique sur le prolongement de la ligne bleue**

Société de transport de Montréal

2 mars 2020

Table des matières

<i>Introduction</i>	1
<i>CF Galeries d'Anjou</i>	1
<i>Projet de prolongement de la ligne bleue</i>	1
<i>Enjeux du projet STM</i>	3
Un terminus d'autobus complémentaire au métro et au développement immobilier	3
Un stationnement incitatif si requis	6
Un milieu de vie à échelle humaine et centré sur les transports actifs	6
<i>Vision potentielle de redéveloppement CF Galeries d'Anjou</i>	7
<i>Conclusion</i>	9

INTRODUCTION

Au nom des copropriétaires du centre commercial CF Galeries d'Anjou (ci-après les « Partenaires »), Cadillac Fairview présente ce mémoire dans le cadre de la consultation publique menée par la Société de transport de Montréal (STM) sur le prolongement de la ligne bleue du métro. La STM planifie actuellement l'intégration de cinq (5) nouvelles stations de métro afin de prolonger la ligne bleue de métro vers l'est. L'extrémité de ce prolongement est projetée dans l'axe de la rue Bélanger sur le site du centre commercial CF Galeries d'Anjou. Les Partenaires désirent émettre leur opinion sur la vision de développement et les orientations d'aménagement qui devraient être privilégiées dans la planification des infrastructures reliées au prolongement de la ligne bleue, plus spécifiquement pour la station Anjou.

L'arrivée prochaine de cette station de métro offre une opportunité unique de réfléchir à la revitalisation et au redéveloppement du secteur au cœur duquel est situé le centre commercial CF Galeries d'Anjou en vue de créer un véritable milieu de vie de qualité, dynamique, mixte, à échelle humaine et axé sur l'utilisation des transports actifs et collectifs. Pour les Partenaires, la vision d'intégration de la nouvelle station de métro doit permettre une optimisation de l'utilisation du sol pour favoriser une densification des espaces en continuité avec l'environnement urbain, dans l'esprit d'un développement durable et en respect des principes de développement TOD (*Transit Oriented Development*).

La réponse aux enjeux de redéveloppement actuels et futurs du secteur nécessite une participation active de toutes les parties prenantes et les Partenaires comptent bien mettre les efforts requis pour créer un milieu de vie complet et dynamique.

CF GALERIES D'ANJOU

Le centre commercial CF Galeries d'Anjou, situé au sud-ouest de l'intersection des autoroutes 40 et 25, dessert la population de l'arrondissement d'Anjou, de la ville de Montréal et de la grande région métropolitaine depuis maintenant 52 ans. Ce centre commercial est un acteur majeur dans la communauté montréalaise depuis son ouverture en 1968. La propriété est constituée d'un centre commercial fermé et de plusieurs bâtiments indépendants situés sur l'ensemble du site. Elle comprend 175 détaillants et restaurateurs, dont plusieurs bannières nationales et internationales importantes, et offre plus de 1 300 000 pieds carrés en superficie locative commerciale à la population.

En plus des 8 millions de clients qui visitent annuellement ces commerces, environ 5 000 personnes y travaillent. Les Partenaires ont investi des sommes colossales depuis sa création afin de répondre aux attentes des clients et des locataires, agissant toujours avec prudence et faisant preuve d'une grande vision dans chacune de ses phases de développement et de revitalisation. Avec une évaluation foncière de plus 460 millions de dollars, la propriété a rapporté en 2019 près de 20 millions de dollars en taxe foncière à la ville de Montréal.

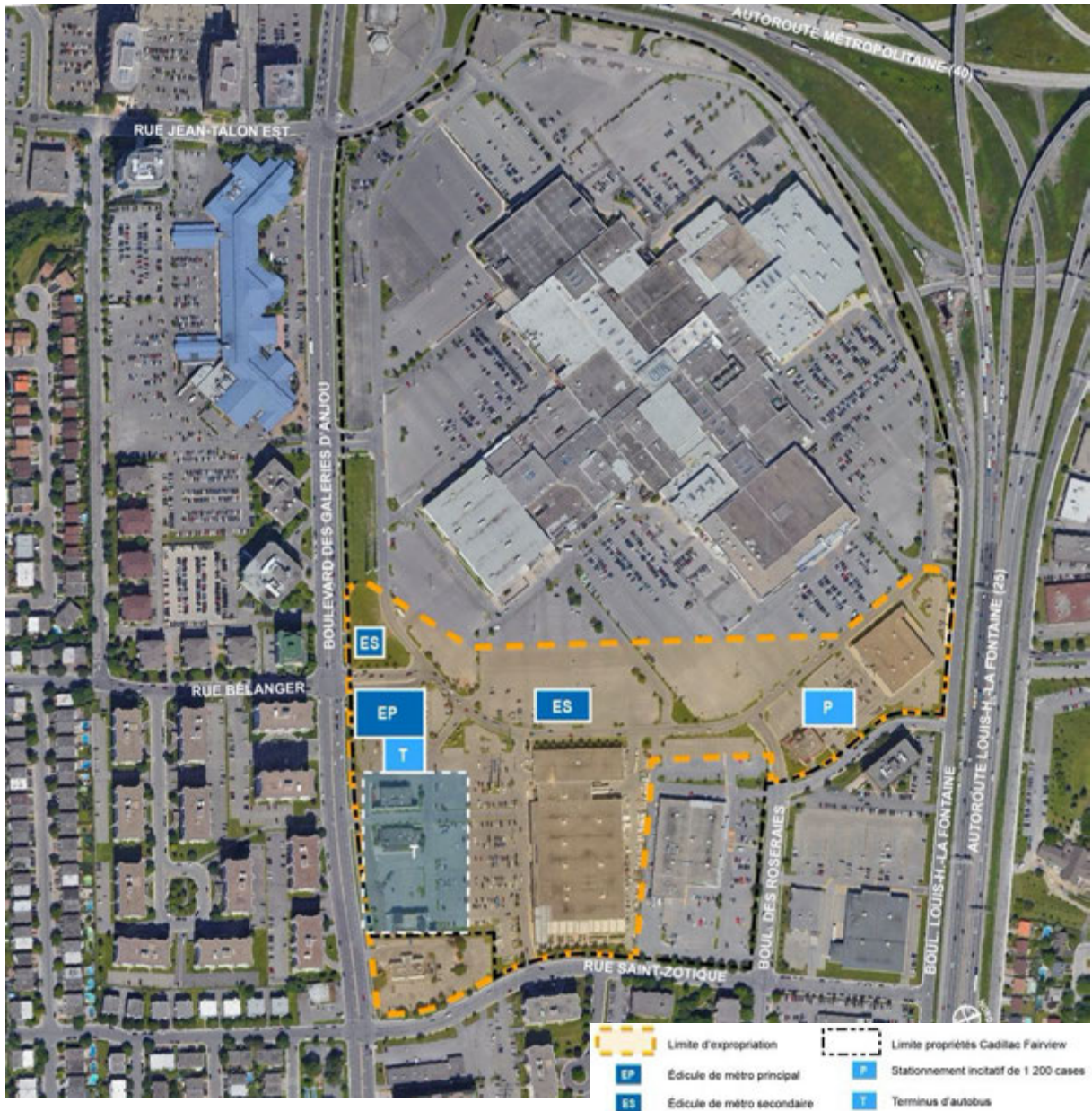
PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE

Le projet de prolongement de la ligne bleue vers l'est prévoit la construction de cinq (5) nouvelles stations dans les arrondissements de Saint-Michel, Saint-Léonard et Anjou. La station de métro Anjou agirait comme nouvelle station terminus de la ligne bleue. Pour cette station, le projet de la STM prévoit notamment la construction de trois édicules de métro (1 principal et 2 secondaires), un terminus d'autobus le long du boulevard des Galeries d'Anjou, un stationnement incitatif de 1200 cases ainsi que le prolongement de la rue Bélanger vers l'est jusqu'au boulevard Louis-H-Lafontaine.

La figure 1 ci-dessous, présentée par la STM lors des séances d'information, illustre schématiquement la localisation projetée des infrastructures pour la station Anjou. Nous notons cependant que les plans

jusqu'ici présentés par la STM n'illustrent pas l'emplacement futur de plusieurs composantes nécessaires à l'exploitation du métro telles que les sorties d'urgence, les puits de lumière et de ventilation, l'assiette du stationnement incitatif et les voies pour y accéder ainsi que le prolongement projeté de la rue Bélanger et les voies de circulation des autobus aux abords de la station. Ces composantes du projet auraient dû être présentées au cours de la consultation publique afin que les citoyens et parties prenantes puissent bien comprendre l'ampleur des travaux projetés et leur impact sur l'environnement urbain.

Figure 1 – Implantation des infrastructures projetées par la STM et limite de l'expropriation (Station Anjou)



D'ailleurs, pour assurer la réalisation de ce projet, la STM a émis un avis d'expropriation qui touche plus de 112 000 mètres carrés (1,2 million de pieds carrés) de terrain représentant près de 25% de la superficie totale du centre commercial CF Galeries d'Anjou (pointillé orange sur la figure 1). Le projet de

la STM entraînera à terme la démolition de plusieurs commerces implantés dans la communauté depuis de nombreuses années incluant : Rona l'Entrepôt, Les 3 Brasseurs, Madisons, McDonald's, L'Académie, Wendy's, Tim Hortons et Best Buy. Également, un nombre important de cases de stationnement seront abolies et le centre commercial sera amputé de quatre (4) points d'accès importants situés au sud de la propriété et essentiels au maintien de l'achalandage et à la fluidité de la circulation dans le secteur.

Considérant les impacts importants sur la propriété, ses visiteurs et ses locataires, il est primordial que le projet de prolongement s'inscrive dans une vision à long terme cohérente liée à une perspective de développement durable permettant une bonification optimale du site aux bénéfices de toutes les parties prenantes (Partenaires, STM, résidents, visiteurs, locataires, etc.) et de l'environnement urbain.

ENJEUX DU PROJET STM

Comme précisé par la STM sur son site web, « *le prolongement de la ligne bleue s'inscrit dans la foulée de la Déclaration du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour revitaliser l'est de Montréal* ». La Ville entend d'ailleurs profiter de l'arrivée du métro pour entamer un renouveau urbain du secteur, repenser la mobilité collective et active et favoriser une transition écologique. Les Partenaires partagent la vision de renouveau urbain prônée par la Ville de Montréal. Une meilleure implantation permettrait à terme la création d'un quartier complet au-dessus et autour de la nouvelle station de métro en y intégrant des fonctions résidentielles, commerciales et de bureaux et dont la trame urbaine favoriserait le développement durable, l'échelle humaine et l'utilisation des transports actifs et collectifs.

Ainsi, le projet planifié par la STM, tout en offrant un nouvel accès au réseau du métro, doit favoriser le potentiel de redéveloppement du secteur, limiter au minimum le transit automobile, favoriser le développement durable et s'intégrer harmonieusement au secteur de façon à créer un environnement à l'échelle du piéton.

Un terminus d'autobus complémentaire au métro et au développement immobilier

La STM prévoit la construction d'un terminus d'autobus au sud du futur édicule principal de la station Anjou. Ce terminus devrait permettre de créer un noyau de transport collectif extrêmement fort et agissant comme vecteur de redéveloppement du secteur. La pertinence d'un terminus d'une telle ampleur comme élément essentiel du projet doit être remise en question. Si un tel terminus s'avérait fondamentalement nécessaire et critique au projet, il doit être planifié de façon à permettre la construction au-dessus de celui-ci, à limiter les nuisances potentielles (bruit, pollution, densité de la circulation, îlots de chaleur, etc.) sur les secteurs établis et à construire ainsi qu'à assurer une connectivité optimale avec le métro et les futurs projets de développement immobilier.

Il serait inconcevable, en 2020, d'aménager un terminus à ciel ouvert tel que ceux actuellement présents ailleurs sur le réseau, tous basés sur un aménagement digne du siècle dernier et allant à l'encontre des principes fondamentaux d'un développement de type TOD (voir figure 2 à la page suivante). Un tel terminus à ciel ouvert aurait également comme conséquence directe d'empêcher toute forme de développement autour du site.

Figure 2 – Exemples de terminus d'autobus à ciel ouvert reliés au réseau du métro de la STM



La forme, la localisation des quais et des voies d'accès ainsi que les manœuvres autobus doivent être planifiées de façon à permettre la construction de bâtiments au-dessus du terminus d'autobus et ainsi créer un projet véritablement intégré et intermodal. L'intermodalité implique aussi les déplacements piétons entre les habitations, le métro et l'autobus. Le terminus doit ainsi être pensé et ses paramètres optimisés afin d'assurer la faisabilité d'un redéveloppement au-dessus et une intégration complète avec l'édicule de métro et les tours d'habitation. La figure 3 présente des exemples de projets immobiliers intégrant totalement une composante lourde de transport collectif.

Figure 3 – Exemples de projets intégrés immobiliers et de transport collectif structurant



Cardiff's City Centre, Cardiff, Royaume-Uni
Station de train et terminus d'autobus



Marine Gateway, Vancouver
Station de train Marine Drive Canada Line et terminus d'autobus South Vancouver Bus Loop



Union Station, Washington DC
Terminus d'autobus et gare de train Washington Union Station



Un stationnement incitatif si requis

La construction d'un stationnement incitatif de 1200 cases apportera un fort achalandage supplémentaire de véhicules en plein cœur du secteur sur un réseau routier déjà congestionné, notamment sur le boulevard des Galeries d'Anjou. L'arrivée du métro devrait en principe réduire cette congestion en favorisant l'utilisation des transports collectifs et non en attirant d'autres véhicules automobiles. D'ailleurs, l'implantation d'un important stationnement incitatif risque de favoriser l'utilisation de l'automobile par les résidents des quartiers à proximité. Cela va à l'encontre des principes d'un quartier TOD où les personnes habitant dans le secteur devraient plutôt se déplacer vers la station de métro par des modes de déplacements alternatifs à la voiture comme le vélo, la marche ou un autre moyen de transport collectif tels que l'autobus, l'autopartage ou le taxi.

Le nombre de cases projetées par la STM (1200) ne semble pas se baser sur une logique durable, mais plutôt sur un mode de développement d'une autre époque. Le prolongement du métro devrait en priorité étendre le territoire desservi par le réseau du métro de Montréal aux quartiers limitrophes qui n'étaient auparavant pas desservis. L'accès à la station de métro par les résidents des banlieues nord ou sud ou ceux habitant plus à l'est de l'île devrait se faire par un service de transport collectif complémentaire tel que les réseaux d'autobus. Des mesures préférentielles pour bus (MPB) sont déjà en place ou projetées sur les boulevards des Galeries d'Anjou et Louis-H-Lafontaine (voir page 21 du document présenté aux séances d'information par la STM et la Ville).

D'ailleurs, la banlieue sud-est est déjà desservie par le stationnement incitatif de 534 places de la station de métro Radisson de la ligne verte de même que par plusieurs lignes d'autobus. La banlieue nord-est est desservie par la ligne de train Mascouche-Montréal ainsi que par plusieurs lignes d'autobus. Il serait beaucoup plus simple et cohérent dans une optique de développement durable axé sur le transport collectif d'offrir de nouveaux liens par bus entre les stations Radisson et Anjou.

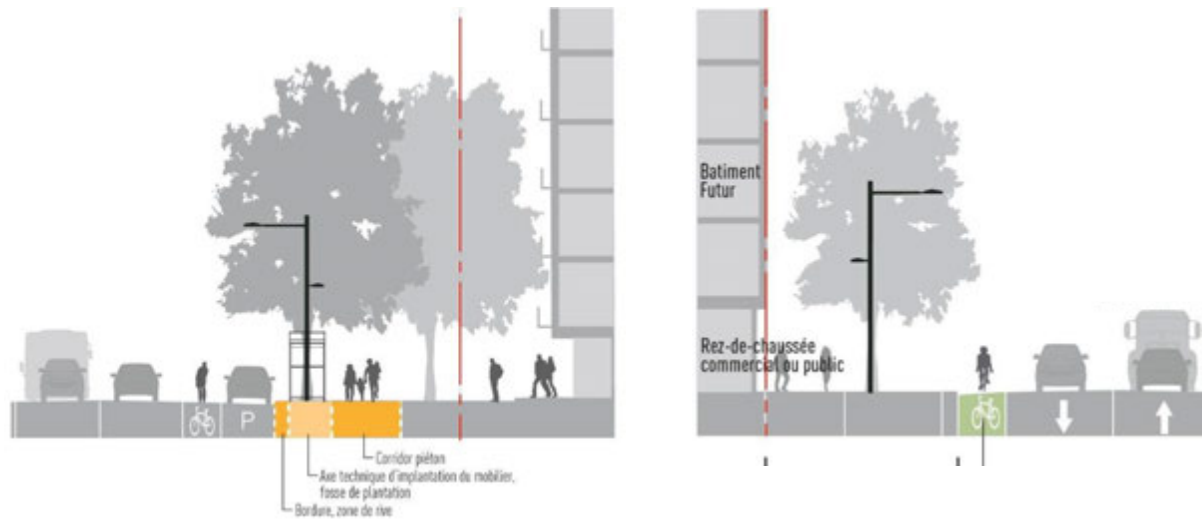
L'intégration d'un stationnement incitatif devrait se faire en dernier recours, répondre aux besoins minimaux et s'intégrer harmonieusement au projet de redéveloppement du quartier. Il est primordial qu'une intégration de places de stationnement publiques et/ou privées tienne compte des besoins actuels et, surtout, futurs. Puisqu'à long terme, considérant les enjeux climatiques et économiques, il est facile de prévoir que l'utilisation de l'autosolo diminuera dans le temps.

Un milieu de vie à échelle humaine et centré sur les transports actifs

L'arrivée de la station de métro Anjou et de ses infrastructures permettra de prolonger la rue Bélanger au cœur du secteur à redévelopper. L'aménagement de ce prolongement de rue doit favoriser la création d'un quartier urbain dynamique et axé sur les transports actifs. La largeur de la chaussée devrait se limiter au minimum requis afin de favoriser l'intégration de larges trottoirs, de pistes cyclables et de bandes techniques pour la plantation d'arbres et l'intégration de mobiliers.

L'objectif doit être de créer un environnement urbain à échelle humaine centré autour de la marche et du vélo. Considérant la proximité de l'autoroute 25, il est important que le secteur réaménagé ne devienne pas un lieu de transit automobile. Il faut donc éviter de créer un lien véhiculaire direct entre le secteur à redévelopper et le boulevard Louis-H-Lafontaine. En ce sens, la rue Bélanger ne devrait pas se prolonger jusqu'à ce boulevard, mais plutôt être connectée vers le sud via le boulevard des Roseraies. De cette façon, la circulation de transit serait évitée au cœur du futur quartier.

Figure 4 – Exemples de coupe de rue favorisant le transport actif



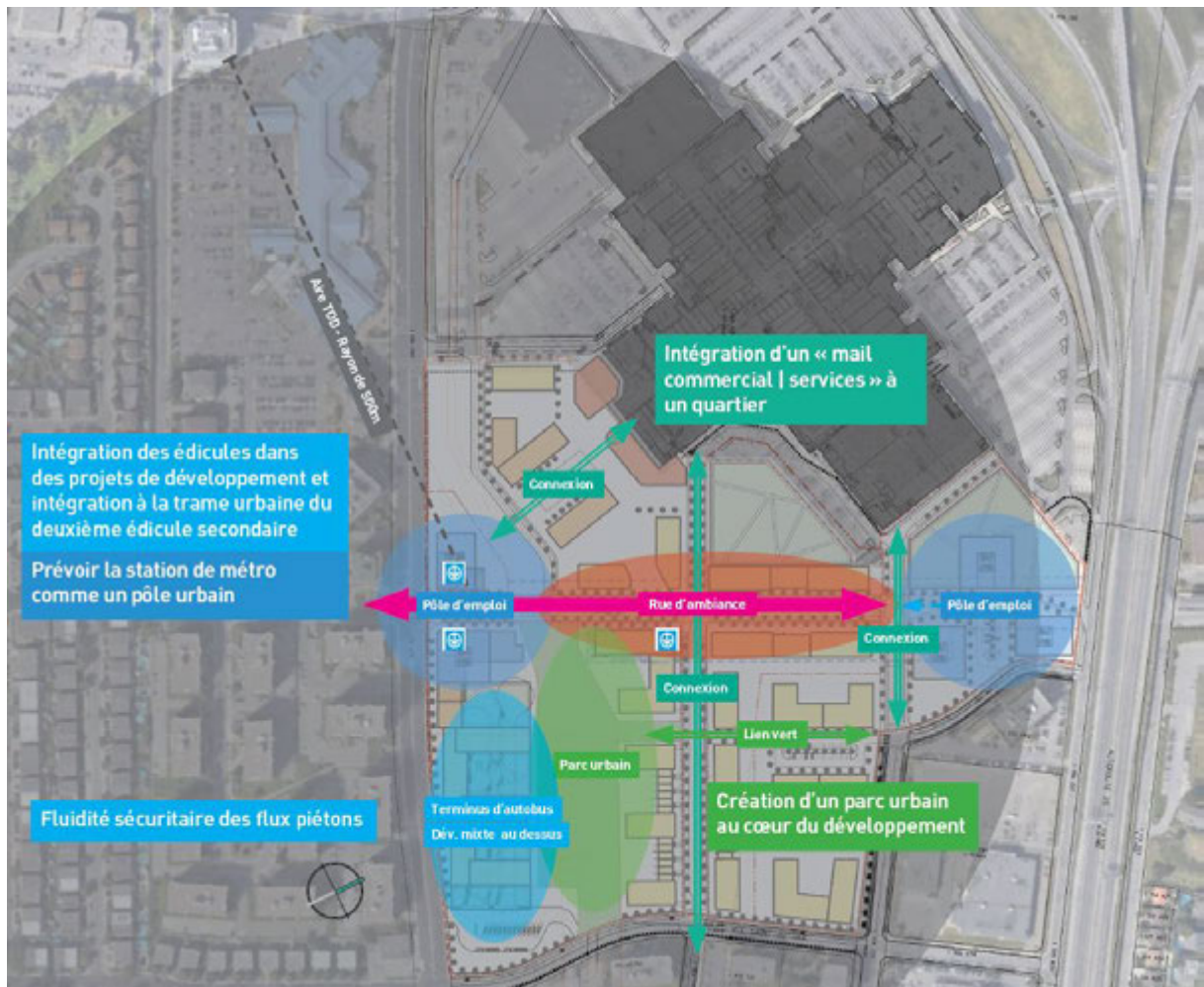
Il en est de même pour les autobus transitant par le futur terminus. L'accès à celui-ci et les trajets projetés devraient favoriser l'utilisation du boulevard des Galeries d'Anjou où des mesures préférentielles pour bus (MPB) sont déjà en place ainsi que via la rue Saint-Zotique qui offre déjà une connexion directe au boulevard Louis-H-Lafontaine. Les accès au terminus devraient aussi être limités au minimum pour réduire les nuisances et éviter le transit autobus sur la rue Bélanger.

Comme précisé précédemment, puisque la rue Bélanger doit agir comme colonne vertébrale à échelle humaine du redéveloppement du quartier en favorisant les déplacements actifs et limitant au minimum la largeur de la chaussée véhiculaire, il faut éviter l'intégration d'une voie réservée pour bus puisque celle-ci (d'un minimum de 4 mètres habituellement) augmenterait la largeur de la chaussée, donc des îlots de chaleur, et favoriserait la circulation de transit et les nuisances (pollution, bruits, trafic, etc.) sur les futurs résidents du secteur. Il faut optimiser l'utilisation du sol en évitant la perte d'espaces surtout considérant que le boulevard des Galeries d'Anjou et la rue Saint-Zotique présentent déjà une configuration permettant l'accueil de trajets d'autobus.

VISION POTENTIELLE DE REDÉVELOPPEMENT CF GALERIES D'ANJOU

En prévision de l'arrivée du métro et considérant les défis actuels auxquels font face le commerce de détail et les centres commerciaux, les Partenaires ont débuté une réflexion sur la vision potentielle de redéveloppement autour de la future station de métro Anjou. Cette vision permettrait, à terme, un redéveloppement dense et mixte de la propriété centré autour d'une rue de quartier accueillant les édicules du métro, des espaces à bureaux ainsi que des commerces et services de proximité complémentaires à l'offre du centre commercial CF Galeries d'Anjou. Dans cette vision, les composantes du métro s'inséreraient harmonieusement à l'intérieur des futurs bâtiments afin de réaliser un projet TOD totalement intégré. La trame urbaine serait planifiée de façon à favoriser les déplacements actifs au cœur du projet et vers les secteurs établis tout en assurant l'aménagement d'espaces publics (rues, ruelles, parc, places, etc.) de qualité et favorisant la création d'un milieu de vie sain et durable.

Figure 5 – Illustration de la vision potentielle de redéveloppement de CF Galeries d'Anjou



L'objectif serait de profiter de l'arrivée du métro au cœur de la propriété afin de créer un projet de redéveloppement ancré dans le 21^e siècle et pouvant répondre aux enjeux actuels et futurs de développement durable. En ce sens, l'intégration totale et cohérente entre les composantes de transports collectifs et le développement immobilier est primordiale pour la création d'un environnement urbain durable, de qualité et s'inscrivant dans les principes de quartier TOD. Cette vision des Partenaires s'inscrit d'ailleurs dans leur rôle d'acteurs majeurs de développement économique, social et urbain pour la communauté d'Anjou et la grande région métropolitaine.

CONCLUSION

Le prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à CF Galeries d'Anjou offre une opportunité unique de planifier un redéveloppement optimal du site afin de créer un milieu de vie de qualité, dynamique, à échelle humaine et répondant aux enjeux contemporains de développements urbains. Tel que visé par la Communauté métropolitaine de Montréal, le développement de quartier TOD devrait permettre de :

- Offrir une diversité de logements, d'emplois et de services contribuant à la création d'un milieu de vie attractif et complet ;
- Encourager l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture par la convivialité et la mise en réseaux des parcours piétonniers et cyclables ;
- Afficher une image distinctive par la nature et la qualité du cadre paysager et bâti.

La réussite de cette vision est cependant intrinsèquement liée à la planification des infrastructures projetées par la STM. Les Partenaires considèrent ainsi que la création d'un quartier complet et durable passe par :

- La réévaluation de l'utilité d'un stationnement incitatif de 1200 cases en fonction des besoins futurs et de l'objectif de favoriser les transports actifs et collectifs ;
- La construction d'un terminus d'autobus couvert et dont la conception permet l'intégration de bâtiments au-dessus ;
- La configuration d'une trame urbaine à échelle humaine, limitant les nuisances (sonores, pollution, îlots de chaleur, transit véhiculaire, etc.) et favorisant le développement d'un quartier dynamique pour le piéton.

La planification proposée par la STM doit s'inscrire dans une vision de redéveloppement durable tel que prônée par les Partenaires et la Ville de Montréal. La création d'un milieu de vie complet et durable passe par une planification concertée entre toutes les parties prenantes. Il est minuit moins une pour ne pas reproduire les erreurs du passé. La réflexion doit se poursuivre de façon cohérente et en collaboration avec tous les intervenants.

Prolongement de la ligne bleue

Séance d'expression des opinions – 5 mars 2020

CF Galeries d'Anjou

Ouverture en 1968



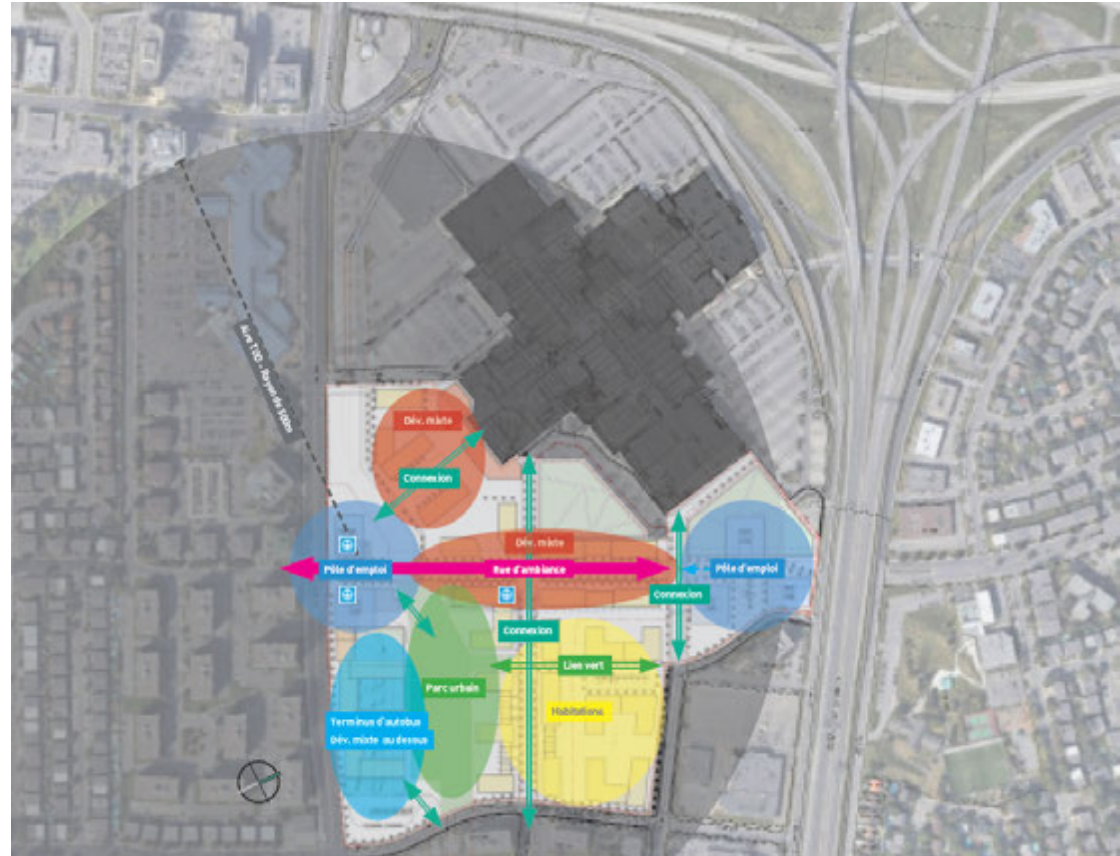
Les Galeries d'Anjou sont greffées à un des plus gros échangeurs routiers de la métropole.
1970
Gabor Szilasi et Gilles Langavin
BANQ, Centre d'archives de Montréal
Fonds Ministère de la Culture et des Communications
E6.87,SS1.9700455-1

CF Galleries d'Anjou



- 175 détaillants et restaurateurs
- 1,3 M de pi² superficie locative
- 8 M de clients annuellement
- 5 000 travailleurs
- 460 M \$ de valeur foncière
- 20 M \$ de retombées foncières

Vision de développement Cadillac Fairview



Vision de développement – TOD Inspiration

Union Station, Washington DC / Terminus d'autobus et gare de train Washington Union Station



Vision de développement – TOD Inspiration

Marine Gateway, Vancouver / Station de train Marine Drive Canada Line et terminus d'autobus South Vancouver Bus Loop



Vision de développement – TOD Inspiration

Cardiff's City Centre, Cardiff, Royaume-Uni / Station de train et terminus d'autobus



Vision de développement – TOD Inspiration

Cardiff's City Centre, Cardiff, Royaume-Uni / Station de train et terminus d'autobus



Vision de développement – TOD

À éviter – terminus à ciel ouvert



Terminus Longueuil, Longueuil

Vision de développement – TOD

À éviter – terminus à ciel ouvert

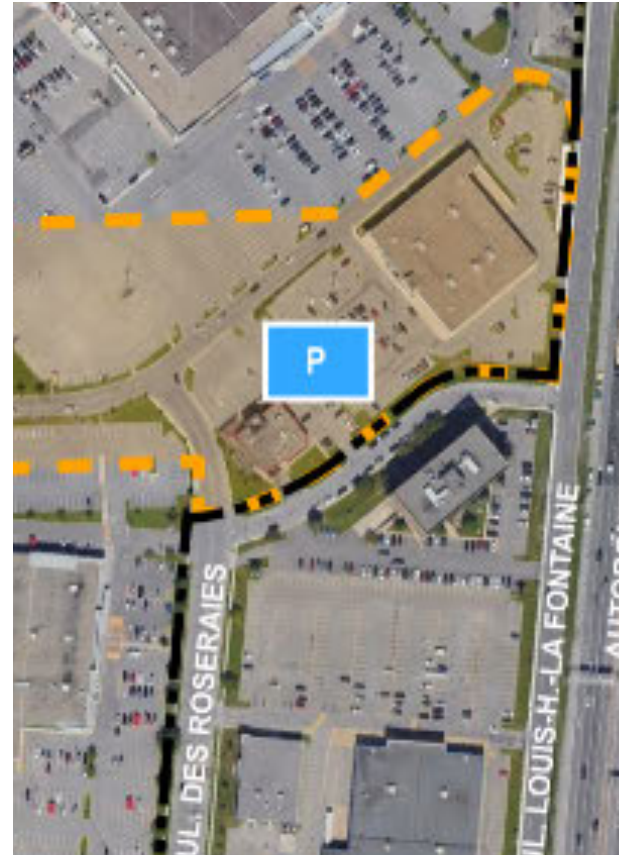


Station Montmorency, Laval

Vision de développement – TOD

À éviter – stationnement de 1200 cases

- Fort achalandage supplémentaire de véhicules
- À l'encontre du développement durable
- Stationnement incitatif déjà établi desservant la population



Vision de développement – TOD

À éviter – stationnement de 1200 cases

Plusieurs stationnements incitatifs desservent déjà la clientèle de l'est de l'île



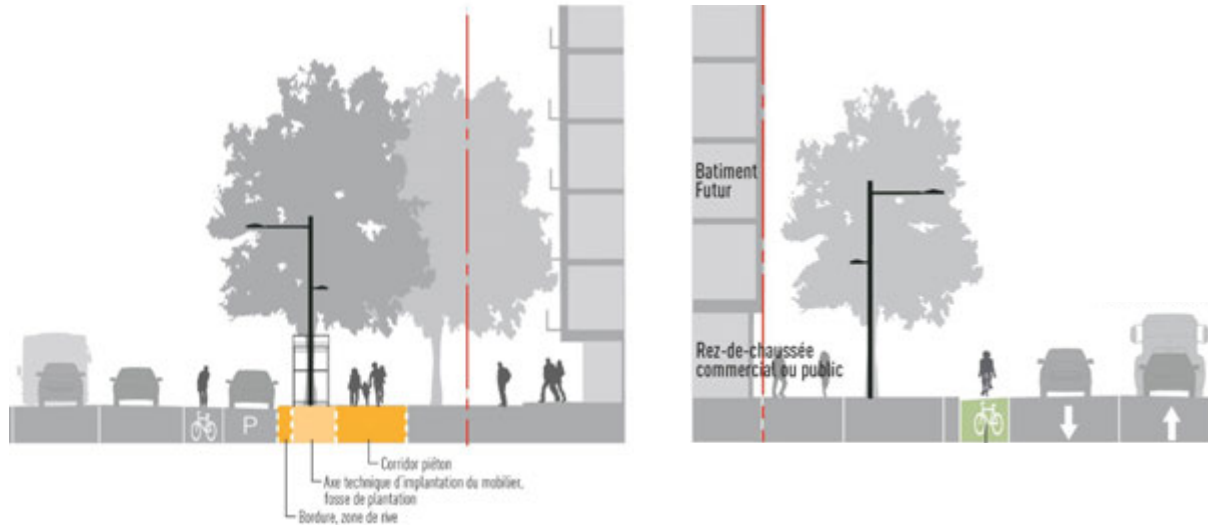
Vision de développement – TOD Prolongement de la rue Bélanger



Vision de développement – TOD Prolongement de la rue Bélanger

Trame urbaine

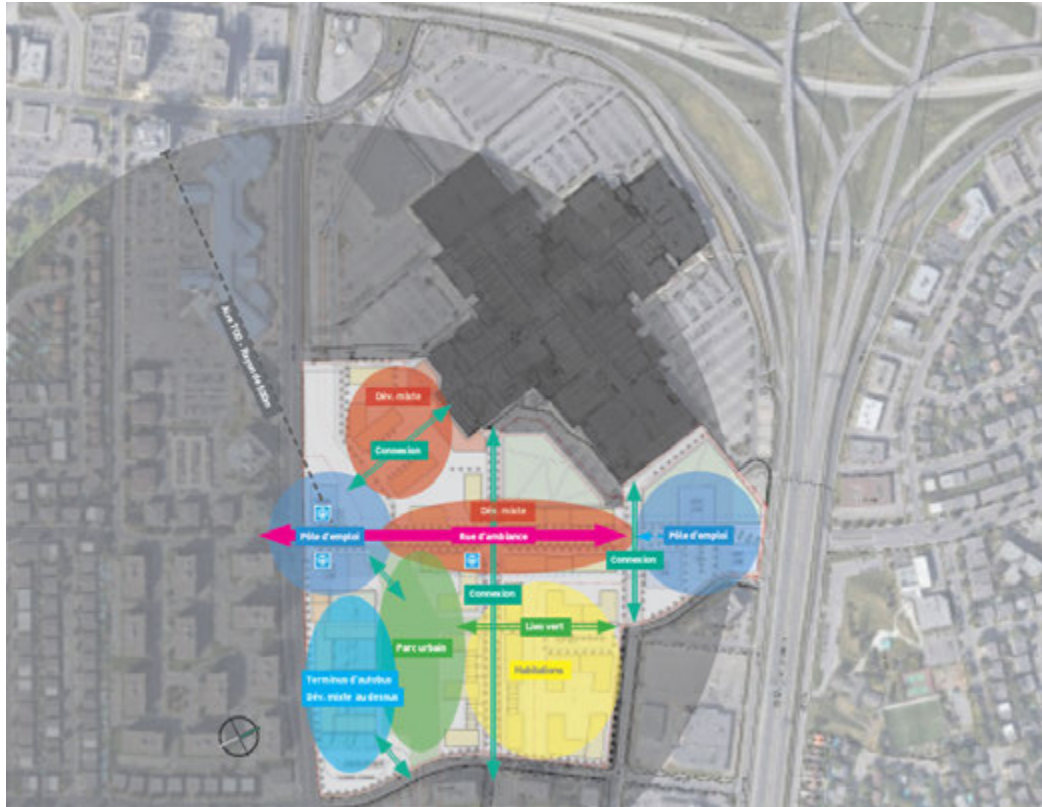
Exemples de coupe de rue favorisant le transport actif



Vision de développement – TOD Prolongement de la rue Bélanger



Vision de développement Cadillac Fairview



Principes directeurs:

- Densification du site
- À échelle humaine
- Intégration des principes TOD:
 - Milieu de vie mixte, attractif et complet
 - Mobilité active priorisée et conviviale
 - Image distinctive paysagère et urbaine



Galli, Jean-Paul

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Larocca, Olga

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Judd, Madeleine

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020

Larocca, Anna Maria

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Siège social de la STM
Jeudi 5 mars 2020