

**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 4 mars 2020**

Table des matières

Par ordre de présentation :

Vico Ramirez, Alicia	3
Turcotte, Stéphane	4
Robert, Denis – Arrondissement d’Anjou	5
Pouliot, Renée – Syndicat de la copropriété du 7200 boulevard Les Galeries d’Anjou	6
Marchione, Vincent – Comité de Vigilance environnementale de l’Est de Montréal	7
Lefebvre, Monique	8
Perreault, Nicole	9
Perreault, Michel	9
Leblanc, Richard – Arrondissement d’Anjou	10
Raux, Patrick - Syndicat de la copropriété du 7250 boulevard Les Galeries d’Anjou	11
Ronca, Doris	12
Hébert, Sylvie	13
Gagnon, Ghyslain	14
Peres, Elisabeth	15
Arnoux, Rudolph	16

Vico Ramirez, Alicia

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Turcotte, Stéphane

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.

Station Anjou (nom provisoire)





Vision de mise en valeur

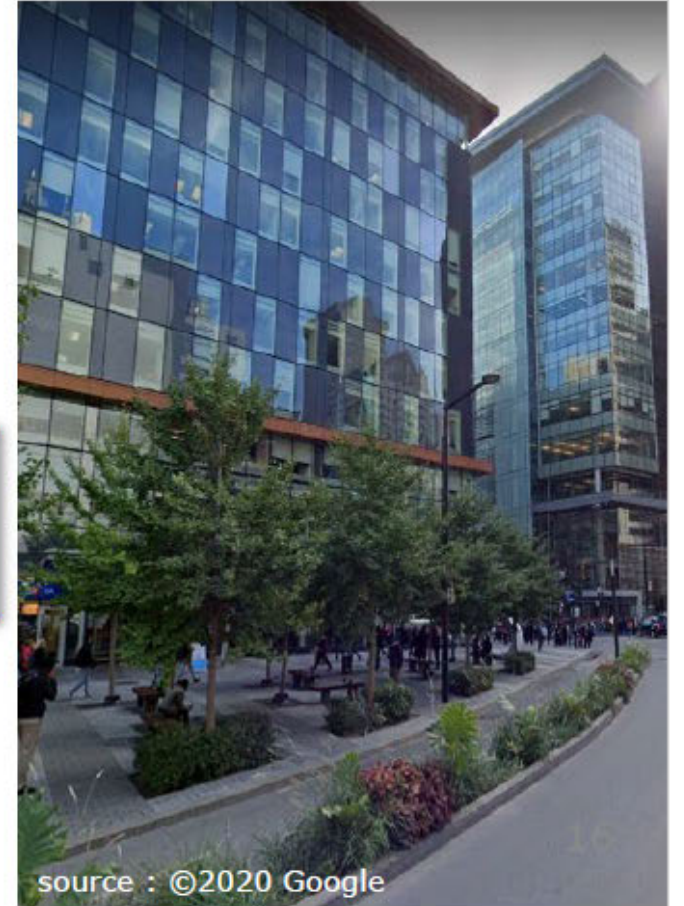


Ville de Montréal

Consultation publique
sur le projet de
prolongement de la ligne
bleue du métro

11, 13 et 18 février 2020

- Contribuera à insuffler un **nouvel élan pour l'Est** dans la foulée de **la Déclaration** du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal, pour revitaliser l'Est de Montréal
- Constitue une feuille de route pour **guider les efforts de mise en valeur** du territoire desservi par le futur métro et en **maximiser les retombées**
- Offre une occasion de **repenser l'aménagement et la mobilité** pour améliorer **la qualité de vie des citoyens**
- Oriente **le renouveau et les interventions** aux **abords des futures stations** à travers des **critères spécifiques** (balises d'aménagement)



source : ©2020 Google

Offre une occasion de **repenser l'aménagement et la mobilité** pour améliorer **la qualité de vie des citoyens**

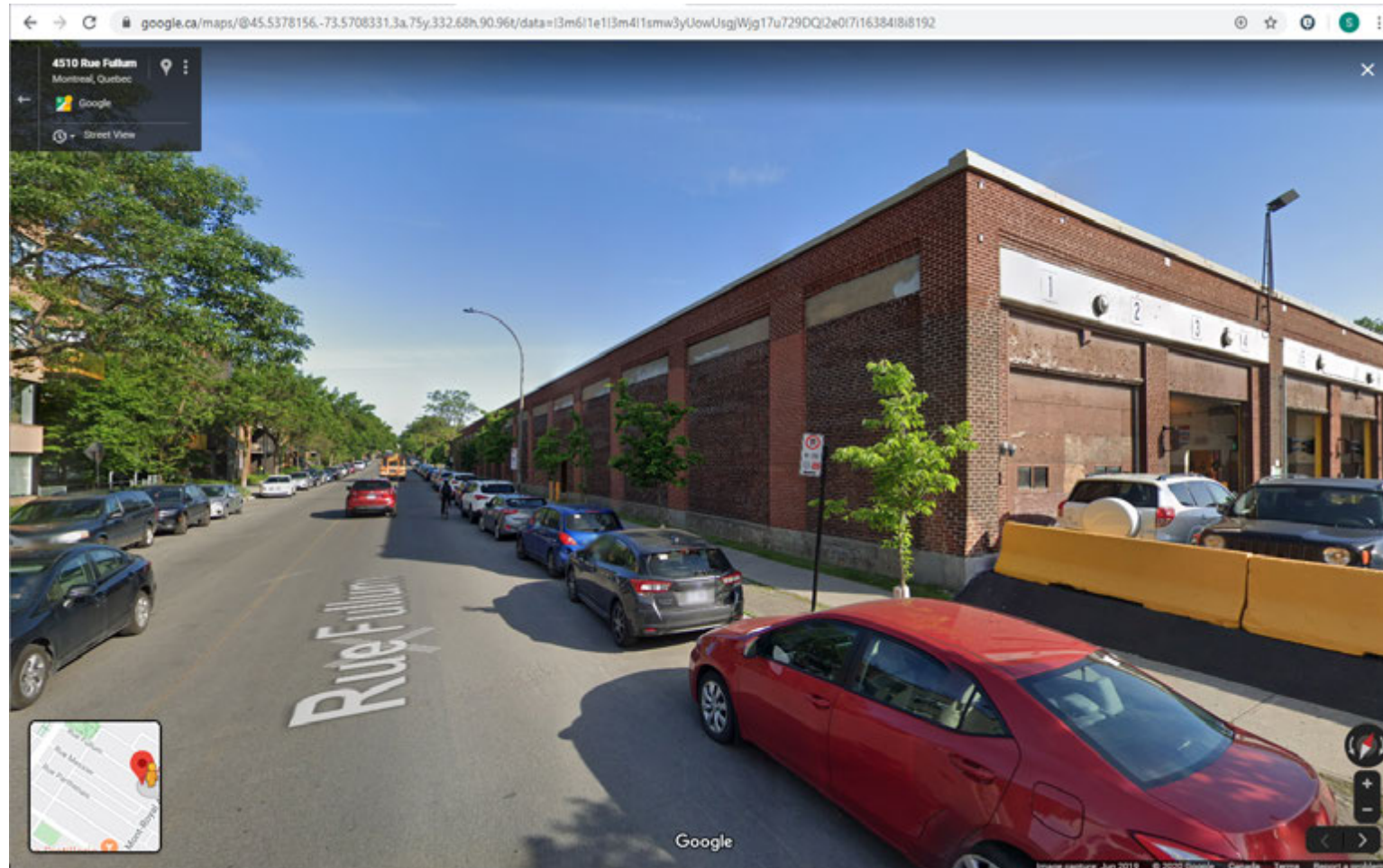
À quoi va ressembler cet aménagement?

Il n'y a malheureusement pas de maquette!



Édifice de taille similaire au futur Terminus de bus Anjou

Garage de la STM rue Fullum



Boulevard des Galeries d'Anjou
Montreal, Quebec

Google

Street View



Google

Boulevard des Galeries d'Anjou
Montreal, Quebec

Google

Street View

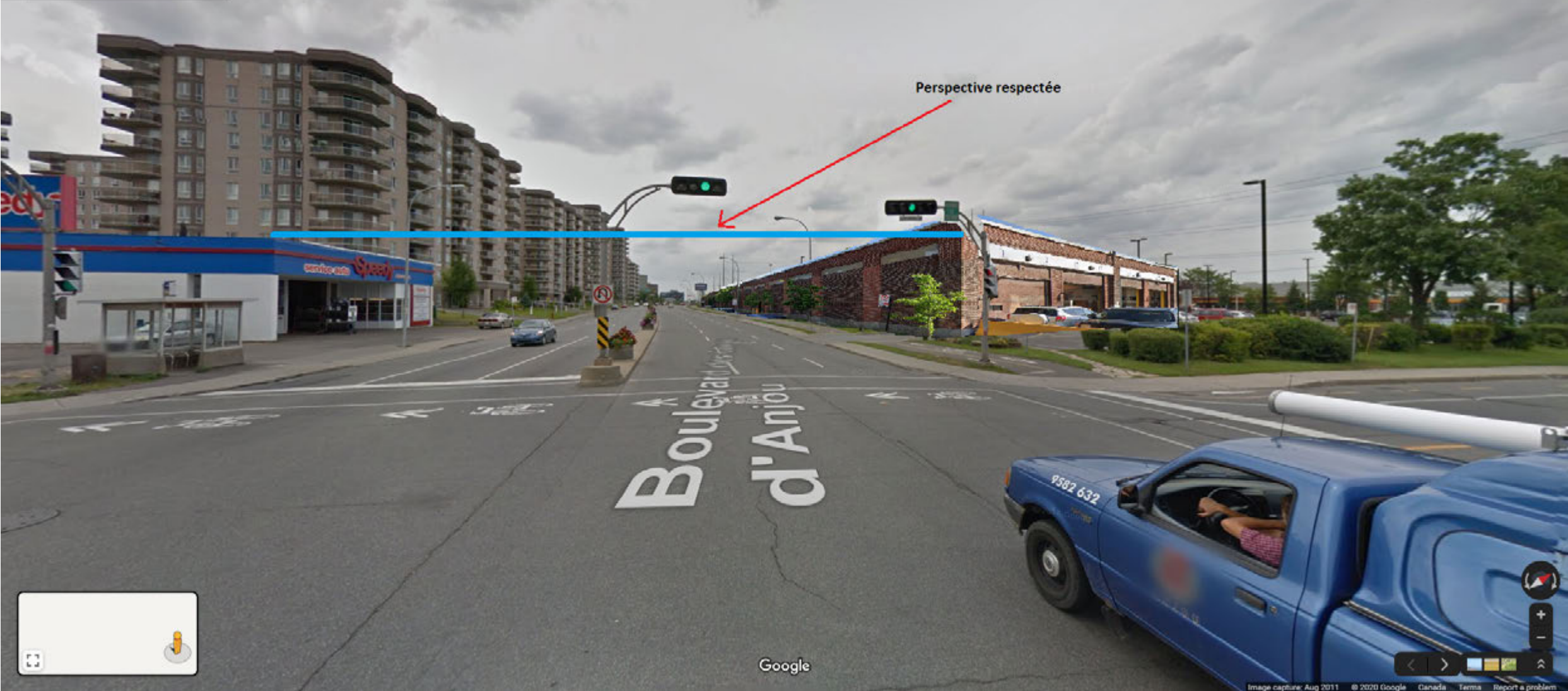


Google

Boulevard des Galeries d'Anjou
Montreal, Quebec

Google

Street View



Offre une occasion de **repenser l'aménagement et la mobilité** pour améliorer **la qualité de vie des citoyens**

En quoi la perte de restaurants et commerces utiles à proximité améliorera notre qualité de vie?

Ce projet remplacera des endroits dédiés aux loisirs par du bruit, de la pollution et une augmentation du trafic – qui feront au contraire perdre de la qualité de vie aux résidents des alentours.

C'est un quartier peuplé en majorité par des personnes âgées qui désirent conserver leur tranquillité et leur sentiment de sécurité.

Extrait du **Regards sur Anjou**, billet d'information de l'arrondissement d'Anjou Mars 2020 / Volume 47, numéro 2

Plusieurs citoyens ont remis en question le positionnement du terminus et la pertinence de prévoir un stationnement incitatif.

La STM a répondu, d'une part, que **le positionnement des édicules, terminus et stationnement était définitif**

et, d'autres part, que **les études pour assurer la cohabitation de ce terminus et du stationnement avec le quartier résidentiel adjacent n'étaient pas encore réalisées.**

Donc le choix de l'emplacement s'est fait comment?

LES CITOYENNES ET LES CITOYENS D'ABORD



Présentement, deux sujets m'interpellent particulièrement et font partie de mes préoccupations les plus importantes puisque la population angevine est directement concernée. Il s'agit de changements en termes de déneigement et du prolongement de la ligne bleue du métro.

En premier lieu, concernant le déneigement, je vous informe que la Ville de Montréal prévoit modifier les conditions des ententes pour changer le déroulement des opérations de déneigement et de chargement de la neige. En effet, la Ville-centre souhaite revoir certaines façons de faire comme réduire de moitié le nombre de parcours à Anjou et en allonger la distance, mais aussi obliger l'arrondissement à effectuer le chargement de la neige dans un délai minimal de quatre jours. Or, sur le territoire d'Anjou, cette opération s'effectue pour le moment en deux jours seulement, ce qui démontre notre efficacité. Les parcours plus courts sont plus faciles à gérer. Nous sommes même prêts à apporter notre aide aux arrondissements limitrophes afin de rendre leurs opérations aussi efficaces qu'ici. Exiger d'Anjou d'accomplir le chargement de la neige en quatre jours et plus revient à diminuer la qualité du service qui vous est offert. C'est ce que l'on appelle du nivellement par le bas et, pour moi, cela est inacceptable, car les Angevines et les Angevins ont toujours bénéficié de services municipaux de qualité. Dans ce cas précis, je parle d'assurer votre sécurité et d'optimiser le déplacement des véhicules d'urgence.

En deuxième lieu, relativement au projet de prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à Anjou, la STM s'oriente vers une proposition qui ne m'apparaît pas satisfaisante. Le projet envisagé comprend bien

sûr la construction de la nouvelle station située à proximité des Galeries d'Anjou en plus d'un terminus d'autobus et d'un stationnement incitatif d'environ 1 200 véhicules. D'un point de vue pratique, la STM prévoit un étalement des travaux sur cinq années durant lesquelles l'accès aux Galeries d'Anjou par le sud sera fermé, ce qui n'est pas à négliger comme impact. Mais d'autres inconvénients majeurs figurent également au dossier. La construction de la nouvelle station de métro et du terminus d'autobus entraînera l'expropriation de plusieurs commerces. Quant au stationnement desservant ces nouvelles installations, il viendra amputer celui des Galeries d'Anjou, ce qui restreindra d'autant le nombre de places disponibles pour les clients du centre commercial. Le 18 février dernier, j'ai assisté à la soirée de consultation publique tenue par la STM. Malheureusement, j'ai constaté que la STM n'avait pas fait ses devoirs. Plusieurs citoyens ont remis en question le positionnement du terminus et la pertinence de prévoir un stationnement incitatif. La STM a répondu, d'une part, que le positionnement des édicules, terminus et stationnement était définitif et, d'autre part, que les études pour assurer la cohabitation de ce terminus et du stationnement avec le quartier résidentiel adjacent n'étaient pas encore réalisées. C'est un projet d'envergure qui a pour but d'améliorer l'offre de transport en commun certes, mais pas au détriment de la qualité de vie des résidents vivant à proximité et qui verront un accroissement notable de la circulation dans le secteur.

Je tiens donc à vous mentionner que je suis de très près l'avancement de ces deux dossiers pour défendre au mieux vos intérêts.

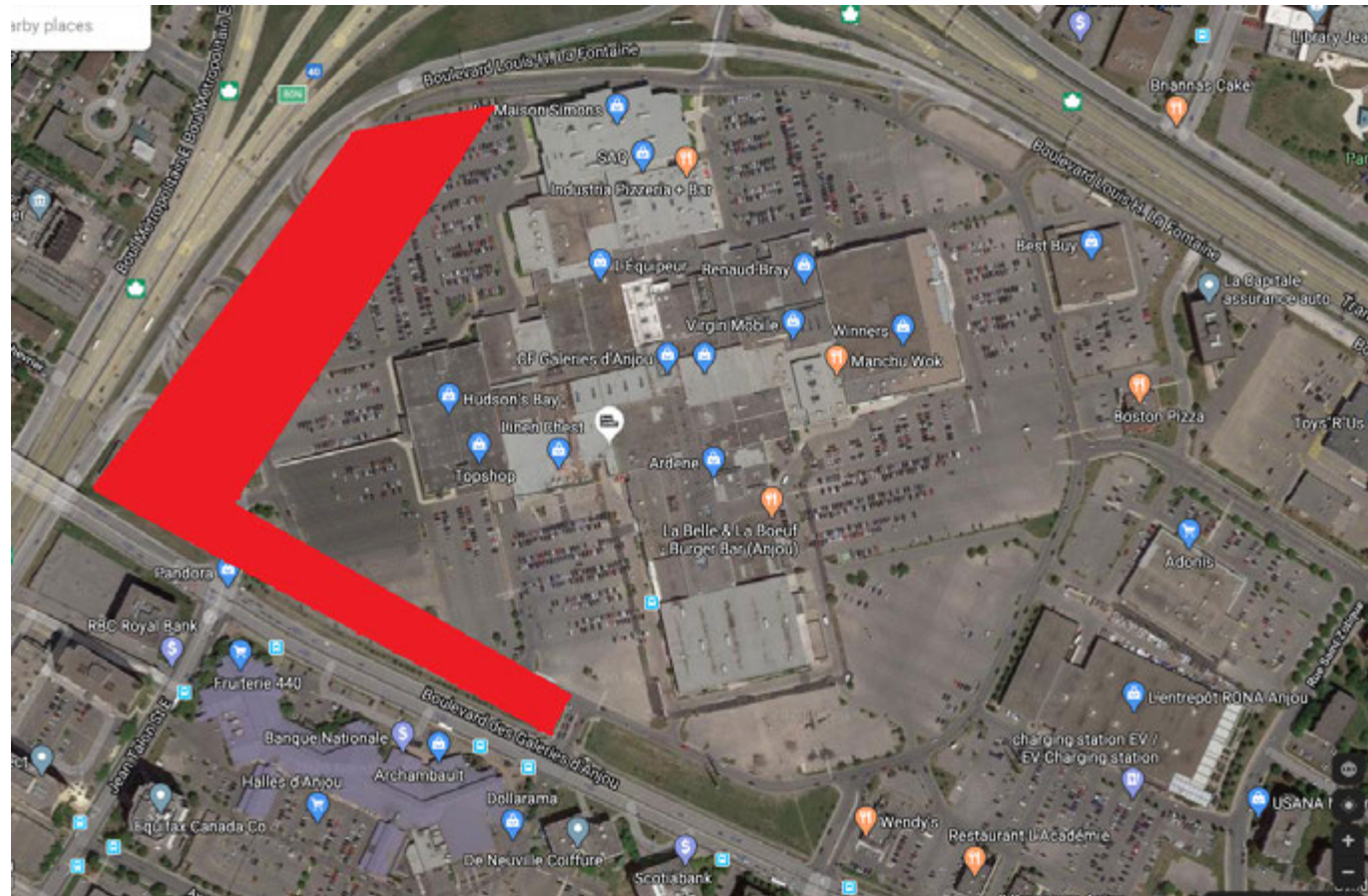
Je demeure à votre disposition pour répondre à vos questions ou discuter avec vous de sujets touchant la vie municipale. N'hésitez pas à me joindre au 514 493-8010.

Luis Miranda

Maire d'arrondissement et
conseiller de la Ville de Montréal

Le projet ne dérangerait personne s'il était situé au bon endroit: devant les Halles d'Anjou, à un coin de rue de là !!!

- Il y a assez de terrain disponible.
- **Accès direct** sur la 40 et la 25 pour les 1200 voitures dans le stationnement incitatif.
- Les Halles d'Anjou profiterait du développement économique tout comme l'artère commerciale Jean-Talon Est.
- Pas d'habitations résidentielles aux alentours
- Pas d'augmentation du trafic dans les petites rues du secteur résidentiel



En conclusion:

1) Nous souhaitons le déplacement du projet à l'endroit plus approprié, devant les Halles d'Anjou.

Cependant, si la STM persiste dans sa volonté de maintenir des édicules, terminus et stationnement de façon définitive selon ses plans, malgré toutes les propositions apportées par les intervenants lors de ces soirées d'opinion pour améliorer le projet :

2) Nous demandons à tout le moins que le terminus soit couvert et entouré de murs afin d'atténuer le bruit et la pollution dans notre environnement résidentiel.

On **ne veut pas** se retrouver avec ceci comme terminus...



Nous gardons bon espoir que la STM tienne compte de la qualité de vie des citoyens.

Merci et bonne soirée!

Robert, Denis – Arrondissement d'Anjou

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.



ARRONDISSEMENT D'ANJOU

MÉMOIRE

**Concernant le processus de consultation publique
relativement au prolongement de la
ligne bleue sur le territoire d'Anjou**

**Déposé et présenté par le maire d'arrondissement d'Anjou
Le mercredi 4 mars 2020**

Table des matières

1. INTRODUCTION	3
2. PRÉSENTATION DE L'ARRONDISSEMENT D'ANJOU	3
3. CONTEXTE DU SECTEUR D'INSERTION	5
4. HISTORIQUE DU PROJET	5
5. PROJETS EN COURS	5
6. APPUI À LA LIGNE BLEUE ET AU DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR	6
7. ENJEUX SPÉCIFIQUES AU PROJET	6
7.1 Le terminus	6
7.2 Le stationnement incitatif et éviter de créer une barrière dans les parcours piétons ...	6
7.3 Les édicules	7
7.4 La mobilité (amélioration transport actif, commun, auto libre-service, Bixi et autres)...	7
7.5 Lien entre les secteurs de l'arrondissement (passerelle, tunnel)	7
7.6 La création d'un milieu de vie urbain complet dynamique et attrayant (TOD)	7
7.7 Mise en valeur et sécurisation du domaine public	8
7.8 Mesures de mitigation	8
7.9 Développement du secteur bordant la station Anjou	8
8. CONCLUSION	9

1. INTRODUCTION

Le prolongement de la ligne bleue sur le territoire de l'arrondissement d'Anjou offrira aux Angevins une meilleure accessibilité au centre-ville et en particulier aux campus et centres hospitaliers du pôle Côte-des-Neiges. Il améliorera également considérablement la desserte du pôle industriel et commercial d'Anjou. Conscient des répercussions positives qu'aura le prolongement de la ligne bleue sur la mobilité des Angevins et sur l'accessibilité à son territoire, l'arrondissement d'Anjou appuie donc le projet de prolongement de la ligne bleue, et ce, en amenant tout le soutien nécessaire afin de promouvoir le projet auprès de ses résidents et en accompagnant la STM lors des travaux de construction de la station Anjou, de ses édicules et de ses équipements connexes.

Ce mémoire est aussi l'occasion pour l'arrondissement d'adresser certains enjeux par la mise en chantier de la station de métro Anjou, notamment le positionnement du terminus, la présence d'un stationnement incitatif, la constructibilité des édicules, la mobilité et la création de nouveaux liens entre les parties morcelées du territoire de l'arrondissement par l'autoroute 25.

L'objectif final du présent mémoire est de favoriser à terme le transport actif et collectif sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement d'Anjou et, en ce sens, la création d'un tel nouveau milieu de vie urbain dynamique, innovateur et complet au pourtour de la future station de métro Anjou.

2. PRÉSENTATION DE L'ARRONDISSEMENT D'ANJOU

Situé dans la partie est de l'île de Montréal, au carrefour de deux grands axes autoroutiers, soit l'A-40 (métropolitaine) et l'A-25 (Louis-H.-La Fontaine), l'arrondissement d'Anjou bénéficie d'une position géographique qui favorise son accessibilité véhiculaire et sa visibilité à l'échelle métropolitaine faisant ainsi de ce dernier le quatrième pôle économique de la CMM derrière le centre-ville de Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent et la Ville de Laval. Considérant que le 14 décembre 2018, la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec ont signé une déclaration visant à revitaliser l'Est de la métropole et que par la suite, une somme de 100 M\$ a été mise à la disposition de la Ville de Montréal par le Gouvernement du Québec aux fins de la mise en valeur des espaces industriels de l'Est, le dynamisme du pôle d'emplois de l'arrondissement d'Anjou est assurément appelé à gagner en importance.

La population de l'arrondissement d'Anjou est répartie sur un territoire d'une superficie de 13,7 kilomètres carrés. Elle se concentre notamment à l'est de l'A-25 et au sud de l'A-40. Selon le recensement de 2016 traduit dans le Profil sociodémographique produit par la Ville de Montréal, ses 42 796 habitants représentent 2,5 % de la population totale de la ville de Montréal et ont enregistré une croissance démographique de 2,1 % entre 2011 et 2016. La proportion de ses enfants de 0 à 14 ans y est plus élevée que dans l'ensemble de la ville de Montréal. Ce sont par ailleurs les familles avec enfants qui ont connu la plus forte augmentation au cours de cette période, soit 4 %. Parmi les 11 315 familles recensées en 2016, on dénombre 7 020 familles avec enfants, ce qui équivaut à près des deux tiers des unités familiales. L'arrondissement a enregistré un gain de 745 familles avec enfants entre 2001 et 2016, soit au cours des 15 dernières années. Par contre, le groupe des 25-34 ans est proportionnellement moins présent. La

concentration d'aînés, âgés de 65 ans et plus, y est particulièrement importante. La population d'Anjou est d'ailleurs la plus âgée des 19 arrondissements de Montréal.

On dénombre 18 050 résidents qui occupent un emploi au moment du recensement de la population en 2016. Le taux d'activités de l'ensemble de la population de 15 ans et plus s'établit alors à 58,1 % et le taux d'emplois atteint 52,4 %. Une part de 9,8 % de la population active était à la recherche d'un emploi en 2016. Près de neuf travailleurs sur dix ont un lieu de travail fixe.

Dans le cas des déplacements entre le domicile et le travail, l'automobile demeure le mode de transport privilégié par près des deux tiers de la population qui occupe un emploi. Le tiers des travailleurs choisit toutefois d'emprunter les transports en commun. Plus précisément, un total de 10 735 personnes, soit 62 % de la population occupée de 15 ans et plus, utilisent l'automobile pour se rendre au travail, soit à titre de conducteur ou de passager.

L'organisation spatiale et la forme urbaine du territoire d'Anjou ont été largement définies depuis les années 1956 en fonction de l'automobile, mais on assiste aujourd'hui à une demande sociale de plus en plus forte pour la mise en valeur d'une mobilité durable intégrant les modes actifs (marche, vélo, etc.), collectifs et alternatifs à l'auto solo (covoiturage, autopartage, etc.). Plus de 32 %, ou 5 525 individus choisissent plutôt d'emprunter les transports en commun. Cette proportion est plus élevée chez les femmes où elle atteint 40 %, alors qu'elle est de 24 % chez les hommes. La part des déplacements actifs, soit la marche et la bicyclette, représente 5 % du total, ce qui correspond à 830 individus.

Si la durée du trajet domicile-travail de la population active de 15 ans et plus de l'arrondissement varie d'un individu à l'autre, la plus forte proportion observée se situe dans un intervalle de 15 à 29 minutes, soit l'équivalent de 27 % des travailleurs. Les personnes qui affirment accorder de 30 à 44 minutes pour se rendre au travail représentent également une part significative de 24 % des travailleurs.

Près de 47 % des déplacements domicile-travail de la population active de 15 ans et plus sont effectués entre 7 h et 8 h 59, soit 31 % entre 7 h et 7 h 59, et 16 % entre 8 h et 8 h 59.

L'arrondissement d'Anjou avec une trame typique des banlieues, traversé par la A-25 et la A-40, accueillant un parc d'affaires majeur ainsi qu'un centre de commerces régional et situé non loin d'un autre centre de commerces d'importance, connaît déjà, notamment aux heures de pointe, une congestion chronique de ses deux autoroutes et de son réseau artériel. Son réseau local accueille le plus souvent une circulation de transit d'importance.

Le développement du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île annoncé par la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec accroîtra cette problématique. Or, sa réalisation requerra un réseau de transport efficace et structurant.

3. CONTEXTE DU SECTEUR D'INSERTION

Les édicules de la station de métro Anjou sont prévus dans le prolongement de la rue Bélanger, du côté est du boulevard des Galeries-d'Anjou face à un secteur résidentiel de haute densité, d'un pôle commercial d'envergure métropolitain et de tours de bureaux. Ainsi, les édicules sont prévus à l'ouest de l'A-25 et au sud de l'A-40 dans un vaste stationnement accessoire du centre commercial Les Galeries d'Anjou. Une ligne de haute tension d'Hydro-Québec traverse cette section du stationnement.

Plusieurs autres vastes stationnements extérieurs accessoires à des établissements gravitent au pourtour de l'emplacement choisi pour les édicules. En périphérie se dressent différents quartiers résidentiels. L'école Jean-Eudes, la moins loin, mais difficilement accessible puisque située à l'est de l'A-25, est située à 1 kilomètre. Il faut compter 1,5 kilomètre pour rejoindre l'école anglophone Dalkeith. L'école des Roseraies, la plus facile d'accès, est située à 1,5 kilomètre.

Le pôle civique composé de la mairie, de la bibliothèque Jean-Corbeil et de la future maison de la culture est situé à l'est de l'A-25 vis-à-vis le prolongement de la rue Bélanger, donc du prolongement de la ligne bleue.

4. HISTORIQUE DU PROJET

En 1962, les deux premières lignes du métro de Montréal, les principales, soit la verte et la orange, sont mises en chantier. Avant même leur inauguration en 1966, des lignes additionnelles sont déjà prévues. En 1972, la Communauté urbaine de Montréal décide de créer la ligne bleue, mais ce n'est qu'en 1986 que le tronçon composé de cinq stations liant de Castelnau à Saint-Michel est inauguré. En 1987 et 1988, la ligne bleue est prolongée. Depuis, la ligne bleue relie la station Saint-Michel à la station Snowdon et totalise 12 stations.

Dès 1989, Québec annonce le prolongement de la ligne bleue vers Anjou. Pour différentes raisons, ce chantier ne se concrétise pas. Différents gouvernements l'annonceront par la suite. En 2018, les gouvernements du Canada et du Québec s'engagent financièrement. En juillet 2019, ils procèdent à la confirmation du prolongement de la ligne bleue jusque dans l'arrondissement d'Anjou.

Ainsi, lors de son inauguration en 2026, les Angevins auront attendu le métro sur leur territoire pendant 54 ans.

5. PROJETS EN COURS

Le projet de prolongement de la ligne bleue vers Anjou prévoit cinq stations pour une longueur de tunnel d'environ 6 kilomètres. Plus précisément, sur le territoire de l'arrondissement, le projet prévoit une station à quai central, un édicule principal pouvant soutenir une construction de grande hauteur et deux édicules secondaires pouvant être englobés par une construction de grande hauteur, un stationnement incitatif souterrain de plusieurs niveaux comptant 1 200 cases, un garage mitoyen à la station doté d'un stationnement pour ses employés, un terminus d'autobus extérieur totalisant 26 quais et le

prolongement de la rue Bélanger jusqu'au boulevard Louis-H.-La Fontaine. Un développement urbain mixte important y est également attendu.

Par ailleurs, à la demande de l'arrondissement, la Ville de Montréal étudie la possibilité de construire une passerelle au-dessus de l'A-25 dans le prolongement de la rue Bélanger afin de favoriser la mobilité active. De plus, un développement urbain mixte privé important aux abords de la station Anjou y est également attendu.

6. APPUI À LA LIGNE BLEUE ET AU DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

L'arrondissement appuie le prolongement de la ligne bleue sur son territoire. Il devrait favoriser les déplacements actifs et en transport en commun en ces temps de modifications climatiques. À terme, la station Anjou devrait accueillir des milliers de personnes en période de pointe. De plus, elle devrait être l'occasion de développer un milieu de vie axé sur les déplacements actifs et collectifs en lieu et place d'une aire de stationnement extérieure. Ce projet est également l'occasion d'enfouir la ligne de haute tension longeant le boulevard des Galeries-d'Anjou afin de lui donner son plein potentiel. Il offre également l'occasion de lier les deux parties de l'arrondissement séparées par l'A-25.

7. ENJEUX SPÉCIFIQUES AU PROJET

7.1 Le terminus

Le positionnement du terminus devra limiter ses impacts sur le niveau de services des voies de circulation de l'arrondissement ainsi que sur la quiétude des occupants des logements existants, et ce, tout en permettant la construction d'un nouveau milieu de vie. À cette fin, l'arrondissement est d'avis qu'il devrait être construit dans l'emprise de la ligne de haute tension à la suite de son enfouissement, au nord du prolongement de la rue Bélanger. De plus, il devrait être intégré dans une construction permettant d'ériger un bâtiment de forte densité à vocation mixte.

L'enfouissement de la ligne bleue sur une longueur de moins 4 km du nord de la A-40 au poste Longue-Pointe, est évalué à environ 6 millions par ligne par km pour un total d'environ 95 000 000 \$. Comme mentionné plus haut, cet enfouissement vise essentiellement à assurer la quiétude des copropriétaires demeurant du côté opposé du boulevard des Galeries-D'Anjou en permettant le déplacement du terminus au nord de la rue Bélanger.

Il faut toutefois également mentionner que l'enfouissement de la ligne de haute tension permettrait de construire plus de dix (10) bâtiments de 20 étages, d'occupation mixte (commerces, logements et terminus) dont les revenus en taxes après 20 ans totaliseraient plus de 180 millions sur la base d'une inflation de 2 % par année.

7.2 Le stationnement incitatif et éviter de créer une barrière dans les parcours piétons.

L'arrondissement est d'avis que le stationnement incitatif devrait être construit à l'extérieur de l'île de Montréal afin de décongestionner ses ponts et tunnels lui donnant accès et ainsi faciliter le transport des marchandises et soutenir l'essor économique du parc d'affaires, notamment celui d'Anjou.

Le cas échéant, l'économie générée par la non-construction sur le site de ce stationnement permettrait de financer l'enfouissement de la ligne de haute tension. Effectivement, il faut souligner que les frais de construction d'un tel stationnement s'élèvent à un minimum de 50 000 \$ par case de stationnement. Ainsi, la construction du stationnement incitatif projeté de 1 200 cases devrait coûter au moins 60 millions, plus les frais de l'expropriation. Or, rappelons que l'enfouissement de la ligne devrait coûter près de 95 millions de dollars.

S'il devait être construit à proximité de la station de métro Anjou, l'arrondissement est d'avis que son parcours d'accès ne devra pas comprendre sur les voies publiques des virages à gauche aux intersections afin de ne pas ralentir la circulation (files de véhicules en attente sur les voies publiques). Il est également d'avis qu'il doit être intégré dans un bâtiment à vocation mixte de forte densité et dont l'implantation visera à préserver la quiétude des citoyens, notamment de ceux qui résident présentement sur le boulevard des Galeries-d'Anjou.

Le cas échéant, l'arrondissement soutient la construction d'un stationnement souterrain étagé, comme proposé.

7.3 Les édicules

L'arrondissement est d'avis que l'ensemble des édicules doit présenter une architecture de qualité innovatrice dont la structure permettra leur intégration dans un bâtiment de forte densité, miser sur l'efficacité énergétique et offrir l'accessibilité universelle pour tous.

7.4 La mobilité (amélioration transport actif, commun, auto libre-service, Bixi et autres)

En plus de l'accessibilité universelle attendue, l'arrondissement est d'avis que l'intégration du projet de prolongement de la ligne bleue doit permettre un environnement plus favorable au transport actif. L'implantation des édicules doit donc prévoir leur accès en autobus, à pied, en auto, mais aussi en vélo et par les différents modes de transport actif ou auto en libre-service/partage (vélostation, espaces pour vélos, service de vélopartage, bornes interactives, station de réparation pour vélos, bornes de recharge électrique, poste de taxi, débarcadère, station d'autopartage en privilégiant le mode libre-service, aires d'attente et de covoiturage, etc.). L'arrondissement est également d'avis que les lignes d'autobus de la STM devront également être adaptées de manière à desservir efficacement les pôles d'emploi et civique de l'arrondissement, en fonction notamment des horaires variables. La révision de la piste cyclable du boulevard des Galeries-d'Anjou aux abords des édicules prévus afin de sécuriser les déplacements et d'éviter les conflits entre les cyclistes et les piétons est également souhaitée.

7.5 Lien entre les secteurs de l'arrondissement (passerelle, tunnel)

L'arrondissement est d'avis que le projet de la ligne devrait prévoir un édicule de métro dans le prolongement de la rue Bélanger, à l'est de l'A-25 puisque la majorité de sa population y réside et qu'on y retrouve son pôle civique. À cette fin, il est d'avis que le tunnel de service

prévu sous l'A-25 ainsi que la sortie réservée aux employés de la STM prévue à l'est de l'A-25 doivent être repensés à cette fin. L'arrondissement rappelle qu'elle est propriétaire de deux terrains dans le prolongement de la rue Bélanger à l'est de l'A-25 où se situe son pôle civique composé de la mairie, de la bibliothèque Jean-Corbeil et de la future Maison culture.

7.6 La création d'un milieu de vie urbain complet dynamique et attrayant (TOD)

L'arrondissement soutiendra la construction d'un milieu de vie complet et diversifié de forte densité axé sur les déplacements actifs et en transport en commun (TOD) aux abords de la station d'Anjou. L'arrondissement est aussi d'avis que ce quartier TOD devra prévoir des liens directs avec son milieu d'insertion, dont le pôle civique situé à proximité à l'est de l'A-25. L'arrondissement est également d'avis que ce développement devra soutenir la vitalité économique du centre commercial Les Galeries d'Anjou.

7.7 Mise en valeur et sécurisation du domaine public

L'arrondissement est d'avis que ce projet doit étudier le milieu d'insertion et prévoir s'il y avait lieu une sécurisation du domaine public dans un rayon de 700 mètres des édifices. La réalisation de ce projet est aussi l'occasion de mettre en valeur le domaine public. L'arrondissement est d'avis que le projet offrira l'occasion de créer des espaces verts et autres espaces publics et d'accroître l'importance du couvert végétal dans le secteur et ainsi, lutter contre les îlots de chaleur.

7.8 Mesures de mitigation

Les travaux préparatoires du prolongement de la ligne bleue doivent débuter au printemps 2020 et le lancement de la construction en 2021 pour se terminer en 2026. Les travaux dans le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine débuteront à l'été 2020 pour se terminer en 2024. D'autres travaux sont prévus sur l'A-40.

L'arrondissement est donc d'avis qu'il est impératif que la Ville de Montréal, la STM et le ministère des Transports du Québec ainsi que leurs partenaires respectifs agissent de concert pour assurer des mesures de mitigation efficaces qui assureront la qualité de vie de ses résidents ainsi que la pérennité des commerces et industries de son territoire.

Par ailleurs, afin d'assurer la survie économique du centre de commerces régional, l'arrondissement est d'avis que les travaux devraient se faire en sous-sol et non en chantier.

7.9 Développement du secteur bordant la station Anjou

L'arrondissement favorise le développement d'un milieu de vie diversifié de haute densité, distinctif et de grande qualité, incluant :

- une diversité d'usages et de typologies adaptés aux besoins de l'arrondissement;
- une diversité de typologies résidentielles répondant aux diverses catégories de ménages;
- une trame des rues, de passages piétonniers et de voies cyclables perméables et verdoyantes favorisant les déplacements actifs;
- des parcs et des espaces publics.

8. CONCLUSION

L'arrondissement d'Anjou se réjouit du prolongement de la ligne bleue sur son territoire en 2026. Cette nouvelle offre de transport collectif augmentera la qualité de vie de ses résidents et favorisera son développement économique en offrant à tous un moyen de transport collectif majeur. Avec cette ouverture en 2026, son territoire pourra se densifier et soutenir un développement durable. Son pôle commercial régional sera redynamisé. L'arrondissement tient donc à remercier les gouvernements, la STM, la Ville de Montréal et tous les partenaires de ce projet de prolongement.

Le prolongement de la ligne bleue attirera des milliers de nouveaux usagers du métro et devrait retirer presque autant de voitures des secteurs centraux. Cependant, son attractivité, notamment celle de son stationnement incitatif, sans oublier le transit des autobus qui gagneront le terminus pourront congestionner l'A-25, l'A-40 et de nombreuses artères et routes de camionnage de l'arrondissement d'Anjou. À terme, le prolongement de la ligne pourrait ne pas être sans conséquence sur la vitalité économique du parc d'affaires de l'arrondissement.

Pouliot, Renée – Syndicat de la copropriété du 7200 boulevard Les Galeries d'Anjou

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.

Villa Latella

Phase XII

Syndicat de la copropriété du 7200 boulevard Les Galeries d'Anjou

Montréal,

Sujet : Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal – pétition demandant de déplacement du terminus d'autobus du côté nord de la future rue Bélanger

Destinataires

Monsieur François Bonnardel, ministre des Transports

Monsieur Jonatan Julien, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles

Madame Chantal Rouleau, ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal

Madame Andrée Laforest, ministre des Affaires municipales et de l'Habitation

Monsieur Luc Tremblay, directeur général de la Société de transport de Montréal (STM)

Madame Valérie Plante, mairesse de Montréal

Monsieur Luis Miranda, maire de l'arrondissement d'Anjou

Mesdames,

Messieurs,

Nous sommes un groupe de résidents qui habitent un complexe de condominiums, Villa Latella, qui est situé sur le boulevard des Galeries-d'Anjou, entre les rues Bélanger et Saint-Zotique, dans l'arrondissement d'Anjou à Montréal. Le complexe Villa Latella – phase 11 – 12 – 13 & 14 comprend quatre tours qui varient d'une hauteur de 10 à 14 étages, regroupant un total de 500 logements.

Dans le cadre du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, il est prévu à ce jour d'aménager un terminus d'autobus pouvant accueillir 30 véhicules simultanément au sud du prolongement de la future rue Bélanger, directement en face de nos condominiums (vous trouverez un plan ci-joint). Cette localisation devant des immeubles résidentiels nous inquiète beaucoup.

Tout d'abord, la venue de la station de métro à Anjou amènera une augmentation du débit des véhicules circulant dans le secteur. Ajoutez à cela l'aménagement du terminus en face de nos résidences, qui sera accompagné d'un va-et-vient incessant des nombreux autobus qui utiliseront ce lieu. Nous craignons fortement une baisse de notre qualité de vie. Pensons entre autres au bruit des véhicules, en journée et en soirée, aux odeurs ainsi qu'à l'augmentation significative du trafic.

Nous croyons que le terminus d'autobus devrait être aménagé du côté nord de la rue Bélanger, soit en face d'immeubles commerciaux, comportant principalement des bureaux. Le terrain est vacant et appartient à Hydro-Québec et n'est pas développable dû à la présence d'une ligne à haute tension. Il serait toutefois possible d'enfouir cette ligne de haute tension et ainsi procéder à l'aménagement du terminus à cet endroit. Ce scénario est le plus logique.

En effet, il permet également d'éviter l'expropriation de cinq commerces générateurs d'emplois, soit les restaurants Tim Hortons/Wendy's, L'Académie, Madisons, Les Trois Brasseurs et McDonald's, dont la valeur peut totaliser plusieurs millions de dollars. Les impacts financiers et urbains sont donc majeurs alors que le terrain que nous proposons est vacant et appartient à Hydro-Québec.

Notre regroupement a besoin de vous afin que ce dossier soit réexaminé par les différentes parties prenantes. Nous sommes d'avis qu'un projet de cette envergure devrait prévoir l'enfouissement de la ligne de haute tension d'Hydro-Québec considérant les nombreux avantages que cet enfouissement apporterait, dont de permettre l'aménagement du futur terminus d'autobus au nord de la rue Bélanger ainsi que la construction de nouveaux édifices commerciaux et résidentiels.

Si vous avez des questions concernant notre démarche, adressez-vous au responsable de notre regroupement, ***SDLC du 7200 boul. Les Galeries D'Anjou – phase 12 – représentante – Mme Renée Pouliot – tél : 514-464-3956.***

En terminant, vous trouverez jointe à ce courriel une pétition des résidents du secteur de la Villa Latella – phase 12 demandant le déplacement de la localisation du terminus d'autobus au nord de la rue Bélanger.

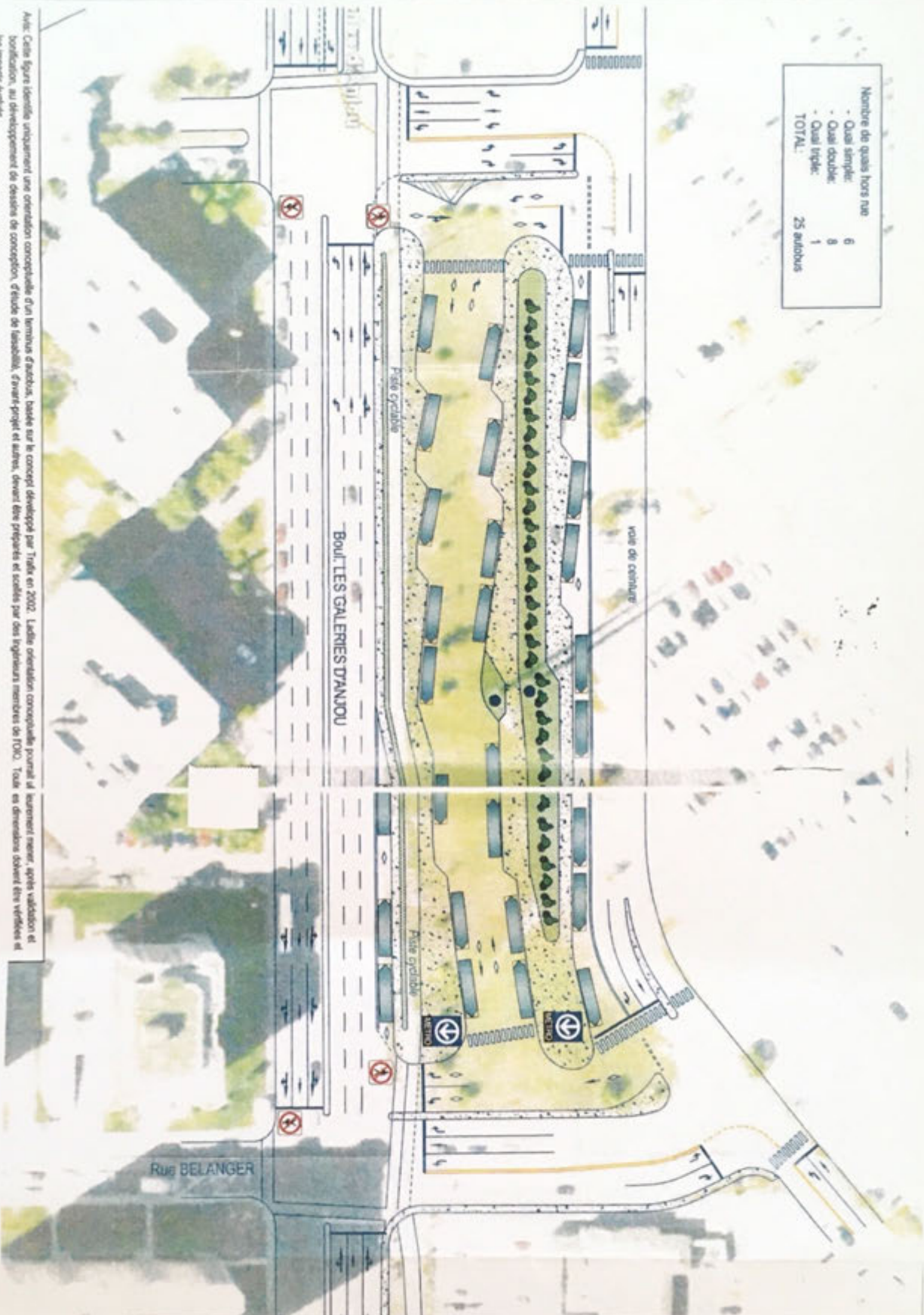
Veillez accepter, mesdames et messieurs, nos meilleures salutations.

Le regroupement des résidents du complexe Villa Latella

Veillez agréer M. / Mme , de nos sincères salutations.

Syndicat de la copropriété du
7200 boul. Les Galeries d'Anjou – Phase 12

Nombre de quais hors rue	
- Quai simple:	6
- Quai double:	8
- Quai triple:	1
TOTAL:	25 autobus



Prolongement de la ligne
 bleue (no. 5) de métro
 à Anjou

Concept préliminaire
 d'aménagement

Terminus d'autobus Bélanger

PRÉLIMINAIRE 1.0

Référence 1.0
 15 octobre 2011



A. Meltris, ing. 41964

Figure 02

Avoir: Cette figure illustre uniquement une orientation conceptuelle d'un terminus d'autobus, basée sur le concept développé par Tridax en 2002. Toute orientation conceptuelle pour un terminus d'autobus, après validation et finalisation, au développement de détails de conception, d'étude de faisabilité, d'insertion paysagère et autres, devrait être préparée et soumise par des ingénieurs membres de l'Ordre. Toute en dimension suivant les normes et les règlements en vigueur.

Marchione, Vincent – Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.



**Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal
(CVEEM)**

**Projet de terminal du métro, prolongement de la ligne bleue à
l'arrondissement Anjou.**

OPINION, DÉPOSÉ le 4 mars 2020

Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal

Objet; Prolongement de la ligne bleue.

Notre comité a toujours préconiser, le développement du transport en commun, en plus nous préconisons la gratuité pour les usagers, comme plusieurs villes dans le monde l'ont fait et le dernier pays a le faire hier c'est le Luxembourg. La gratuité du transport en commun, c'est une très bonne mesure écologique, surtout que l'OMS, (Organisation-Mondiale de la Santé) à décrété que les deux villes les plus polluées du Canada sont, Sharnia (Ontario) et la deuxième, c'est la ville de Montréal.

Mais le développement du transport en commun doit se faire harmonieusement avec le milieu de vie de notre arrondissement d'Anjou et non pas au détriment des citoyens qui habitent a proximité.

Cependant les citoyens du quartier du boulevard des Galeries d'Anjou ont été surpris d'apprendre que le terminus du prolongement de la ligne bleue sera de l'autre côté du boulevard, en face de chez-eux. Et que tout c'est fait sans avoir été consultés. Surpris surtout qu'il va y avoir un stationnement incitatif pour 1 200 automobiles et un garage pour des dizaines d'autobus.

Ce quartier qui se trouve aux abords du boulevard des galeries d'Anjou et entre la rue St-Zotique et la rue Bélanger est un milieu de vie relativement agréable avec ses restaurants qui seront démolis. La qualité de l'air et le bruit de la circulation a la limite du normal.

Ce milieu de vie assez agréable , à pris cinquante ans à se construire avec le petit parc Antioche ou plus d'une centaine de personnes âgées, vont jouer a la pétanque, faire des pic-niques et profiter du grand air en été.

Le projet de terminus du prolongement de la ligne bleue va apporter , deux sources de pollution, atmosphériques et sonores, qui sont absentes dans ce quartier et qui seront causés par une circulation intense avec le futur stationnement incitatif.

À cause de ces éléments la population à proximité ne cautionne pas ce projet tel quel.

Mais si ce projet se réalise quand même pour compenser la perte de jouissance de ce milieu de vie, les citoyens exigent.

- 1) **Construire un stationnement Vert, Paysagé et avec des arbres.**
- 2) **La flotte d'autobus avec, des BIO-BUS-HYBRIDES, en attendant que le dossier pour les autobus électriques se règle entre le gouvernement et la STM (lorsque l'électrification des autobus électriques se fera nous exigeons, une flotte électrique à 100%)**
- 3) **Qu'on installe le plus possible de bornes de chargement électriques dans le stationnement incitatif. (pour inciter les automobilistes à se procurer des véhicules électriques.)**
- 4) **Afficher dans le stationnement incitatif qu' il est défendu de klaxonner.**

Défense aussi, de jeter des ordures et de vider les cendriers à mégots dans le stationnement.

Et interdiction de faire tourner les moteurs à l'arrêt dans le stationnement, plus de 3 minutes. (c'est bon pour la qualité de l'air et cela use moins le moteur)

- 5) **Que les sorties du stationnement incitatif doivent se trouver vers le NORD, en direction de l'autoroute 40 et la Métropolitaine.**

Ces exigences sont réalisables et elles peuvent contribuer à atténuer et compenser la perte de la qualité de vie de ce quartier, causer par le projet du terminus de la ligne bleue.

Vincent Marchione, Président du Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal (CVEEM)

Tel. 514-351-4719

vincent.marchione@videotron.ca

Lefebvre, Monique

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Perreault, Nicole
Perreault, Michel

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Opinion écrite présentée ci-dessous.

**Prolongement de la ligne bleue :
Nos préoccupations quant aux enjeux de sécurité et de qualité de vie
à proximité de la station Anjou**

**Michel Perreault, angevin
Nicole Perreault, angevine
Résidents, Boulevard des Galeries- d'Anjou**

**Séance d'expression des opinions
au sujet du prolongement de la ligne bleue
4 mars 2020.**

Les sessions d'information sur le prolongement de la ligne bleue organisées par la STM ont pris fin jeudi dernier. Tel que nous y avons été invité à le faire, nous vous présentons maintenant notre opinion et nos suggestions en tant que résidents d'Anjou qui habiteront face à la nouvelle station de fin de ligne. Tout en reconnaissant que l'ajout de stations de métro contribuera significativement à la réduction du trafic automobile à Montréal, nos préoccupations abordent différents éléments qui touchent notre qualité de vie en tant qu'angevins : c'est le cas en ce qui a trait à la localisation du terminus d'autobus, à la circulation automobile à prévoir en fonction du stationnement incitatif, et des mesures de mitigation qui s'offriront à nous dans le contexte des travaux de construction de la station Anjou.

En premier lieu, on a appris que la station Anjou serait dotée d'un terminus d'autobus majeur (15 lignes regroupant un grand nombre de circuits de même que la possibilité d'ajout de transporteurs autres que la STM). Si l'emplacement a été déterminé en fonction des besoins opérationnels de la STM, il importe de souligner qu'il pose plusieurs problèmes pour ceux qui résident à proximité.

Ainsi, la STM n'a pas choisi de situer ce terminus en zone commerciale, au Nord de l'édicule de la station Anjou, sur un terrain vacant d'Hydro Québec, comme ce fut évoqué antérieurement, ou encore de le situer à un endroit plus sécuritaire et moins incommodant pour les résidents sur une des grandes portions de terrains qui seront expropriés (1, 2). La STM envisage plutôt de construire le terminus au Sud, à 50 mètres de 4 tours de condo de 500 logements (voir carte ci-jointe). Ce choix est lourd en conséquences pour les résidents dont nous sommes. Il nous impose :

- 1) La démolition d'au moins quatre édifices abritant des restaurants fréquentés par les résidents et qui sont reliés à la vie de quartier : il en coûtera plusieurs

millions de dollars, et les travaux impliqueront nous occasionneront non seulement bruits, poussières et pollution mais des difficultés accrues, voire l'obligation de nous déplacer en voiture, pour contourner le chantier afin d'atteindre les galeries d'Anjou, ou même le marché Adonis et la pharmacie Brunet, que l'on avait coutume de rejoindre à pied. Au terme des travaux, au moins 4 commerces significatifs pour la vie de quartier auront disparus et on peut supposer que d'autres n'auront pas survécu à la perte de clientèle occasionnée). Le déplacement vers un restaurant nous imposera l'utilisation de la voiture alors qu'on s'y rendait à pied. Ces commerces de proximité font partie de notre vie de quartier et en garantissent la qualité.

Suggestion : Serait-il possible de partager les informations qui ont amené à modifier le lieu initial d'installation du terminus d'autobus? Il offre toutes les possibilités pour constituer un pôle réunissant à la fois le trafic d'autobus, l'accès au stationnement incitatif et aux édicules du métro Anjou. De plus, cet espace préserve davantage le maintien de la qualité de vie pour les résidents actuels du quartier.

- 2) L'accroissement de la circulation automobile et d'autobus dans les rues que nous fréquentons quotidiennement: la situation actuelle est problématique à certains moments. La capacité du boulevard des Galeries d'Anjou et des artères adjacents tel que Bélanger atteignent déjà des limites aux heures de pointes où lors des périodes de magasinage. Le boulevard des Galeries d'Anjou est souvent bloqué jusqu'à la sortie de nos entrées et nos garages aux heures de pointe. Le terminus et les édicules adjacents et les constructions domiciliaires futures génèreront un achalandage accru de voitures, par exemple celles venant conduire ou chercher des passagers.

Les ennuis de congestion seront encore plus grands et fréquents avec l'accroissement du volume de véhicules sur cette artère. Et c'est sans compter que l'ajout de ces 1200 places compliquera, de plus, l'heure de pointe à l'intersection des routes 40 et 25 : il convient ainsi de se demander si le stationnement incitatif est situé au meilleur endroit pour faciliter l'accès au métro, dans la perspective où la tendance actuelle est d'enlever les voitures de la circulation, et non pas de les déplacer, en lots, vers des lieux en milieu urbain déjà développés.

Suggestion : Dans cette perspective, il serait pertinent de nous informer de la logique qui sous-tend la présence d'un lieu qui attirera un trafic de voitures plutôt que de l'éliminer. D'où proviendront ces autos ? De Montréal ? De la Rive Nord ou Sud ?

On comprend que les études sur la circulation sont en cours, mais aucun résultat n'a été divulgué. Ces informations sont celles que nous aurions souhaitées lors de la séance d'information. Vous pourriez les partager dans le contexte d'une consultation ultérieure.

- 3) Une exposition accrue à la pollution de l'air et la pollution par le bruit : l'emplacement prévu pour le terminus d'autobus est directement en bordure du boulevard des Galeries d'Anjou, juste devant nos logements, à 50 mètres. Ce faisant, nous serons soumis au bruit des moteurs, au va et vient des autobus et des passagers, ainsi qu'à l'exposition aux gaz d'échappement. Des données sur l'achalandage prévu du terminus n'ont pas été divulguées lors de la présentation d'information mais avec 15 lignes d'autobus et les développements à venir, il est clair que le volume d'activités sera élevé et appelé à croître avec le temps.

Suggestion : Pourquoi ne pas situer ce terminal plus loin du boulevard, ou encore orienté différemment pour éloigner les résidents de l'exposition aux sources de bruit et de la pollution ? Pourrait-on préserver un accès piétonnier vers les commerces situés à l'est du boulevard des Galeries-d'Anjou ?

En second lieu, lors de l'ensemble des travaux de construction nécessaires à la réalisation du projet de prolongation de la ligne bleue, la présence de bruit, de poussière, d'amas de terre, de ciment, et d'entraves à la circulation viendront aussi nous rappeler régulièrement que nos habitations sont proches du terrain sur lequel sera construit la station Anjou, le terminus d'autobus et le stationnement étagé. Les mesures de mitigation, si elles ont été mentionnées en termes de préoccupation lors des rencontres d'information, restent encore abstraites pour nous. Nous sommes d'accord avec le fait que la STM a su gérer par le passé des travaux entourant la construction de stations de métro, mais il reste important pour nous d'en avoir le détail en ce qui a trait au projet qui nous concerne de façon particulière.

Suggestion : Par exemple, lors des travaux d'excavation, combien de temps faudra-t-il compter pour que la terre excavée soit transportée en dehors du terrain, de manière à éviter la poussière et pour libérer l'espace ? Comment les entraves à la circulation pourront-elles permettre aux piétons et cyclistes de se mouvoir en toute sécurité ?

En troisième lieu, nous envisageons une plus grande insécurité en tant que piétons : en effet, la ligne bleue nous amènera, ainsi que ceux des tours avoisinantes, à négocier les intersections Galeries d'Anjou/Bélanger et Galeries d'Anjou/Saint Zotique à travers un

flot incessant de bus, en plus de la circulation additionnelle qui sera générée par l'achalandage des édicules sur Bélanger. Mais l'intersection Saint-Zotique/Galeries d'Anjou ayant déjà été identifiée comme étant la cinquième plus dangereuse à Montréal et classée dans le « top ten des intersections les plus accidentées – mortels et graves » par la ville de Montréal, il faut comprendre une inquiétude assez présente de notre part (3,4) : la population résidentielle qui entoure actuellement ce secteur risque davantage d'en être impactée, notamment parce qu'elle comprend une part importante d'usagers plus vulnérables en fonctions de la proportions d'aînés qui habitent le secteur

En effet, la majorité des personnes qui habitent notre voisinage, face au site désigné, est âgée de plus de 65 ans (58,2% des 1831 résidents). Cette proportion monte aux trois quarts pour ceux habitant du côté Sud (75,4% des 1950 résidents) (5). Vous pouvez voir l'emplacement prévu pour le terminus, affiché en pointillés sur le plan de site de la STM auquel nous avons ajouté de l'information sur les résidents des secteurs limitrophes (voir carte jointe). Considérant que les personnes de plus de 65 ans comptent pour plus de 50% des décès dans les collisions, même si elles ne représentent que 18,1% de la population du Québec, il y a lieu de s'inquiéter non seulement pour nous mais également pour nos voisins (voir le dossier récent de Gabriel Béland dans LaPresse (6) et le rapport de statistiques sur les piétons de la SAAQ (7), de même que l'article sur la hausse du nombre d'aînés happés mortellement à Montréal (8).

Comme piéton, le nouvel environnement que vous nous proposez nous amènera à circuler au travers d'autobus et une circulation automobile accrue lorsque nous voudrons traverser le boulevard des Galeries-d'Anjou ou nous rendre aux commerces de proximité situé à l'Est de ce boulevard. Cela nous soumet à des risques plus élevés de collisions et ne rencontre sûrement pas les objectifs de l'adhésion à la « Vision Zéro » décès et blessures graves à laquelle la ville s'est engagée (une approche qui suggère d'agir sur l'ensemble des composantes du système de circulation routière pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route : piétons, cyclistes, conducteurs et passagers de tous les âges et de toutes les conditions) (9). Le partage de la chaussée avec des autobus ne s'inscrit sûrement pas non plus de cette façon avec l'objectif de « remettre le piéton et les déplacements actifs au cœur de la mobilité dans le secteur » du projet de prolongation de la ligne bleue (10).

EN RÉSUMÉ

Les problèmes de sécurité et de qualité de vie engendrés par la grande proximité d'un terminus d'autobus majeur face à nos résidences, nous préoccupent. On comprend que cela vous préoccupe aussi.

Lors de la session d'information du 18 février, Madame Maha Clour, gestionnaire principale du projet à la STM, a résumé ainsi les enjeux de localisation :

« Avec l'arrivée d'une station de métro, forcément il y a des lignes d'autobus qui vont ces autobus la vont quelque part, vont devoir embarquer et débarquer des gens. Donc l'objectif n'est pas de créer du déplacement additionnel, de la congestion additionnelle, c'est justement de consolider ces déplacement là pour que ça devienne le moins nuisible possible donc, de consolider le tout dans un endroit (...), puis ensuite de le définir pour le qualifier (...) pour que ça devienne le moins nuisible possible pour son environnement et pour les riverains aussi qui se trouvent à proximité » (en réponse à la question de Michel Perreault).

En participant au présent exercice de consultation, nous tentons justement de voir avec vous comment rendre la venue du métro, du stationnement incitatif et du terminus d'autobus « le moins nuisible possible ». Pour ce faire, nous avons soulevé les préoccupations que nous avons sur différents aspects du projet. En l'absence de résultats d'études sur la circulation et de précisions sur certains aspects prévus, s'il est une recommandation ou suggestion à faire en plus de celle de revoir l'emplacement du terminus d'autobus. C'est aussi de mener, de compléter ou encore de nous laisser connaître les études sur l'impact potentiel des installations prévues sur le flot de circulation, le volume et l'achalandage du terminus, le niveau de bruit et de pollution qui sera produit par les travaux et le fonctionnement des installation auprès du milieu environnant pour apporter, minimalement, des mesures de mitigation pour corriger a posteriori les erreurs de planification pouvant être encourues.

Ceci nous semble important dans la mesure où la situation qui nous est présentée pourrait évoluer au fils des années et alourdir la fréquentation du terminus.

Nous vous avons soumis, globalement, nos propositions et questions qui pourront être répondues ultérieurement.

Nous vous remercions et vous invitons à communiquer avec les soussignés pour toute information,

Michel Perreault (michel.perreault@mcgill.ca)

Nicole Perreault (perreaun@videotron.ca)

Ou, pour ce qui a trait aux pétitions, vous pouvez communiquer avec :

Luis Ruivo (lruivo@cam-solutions.ca)

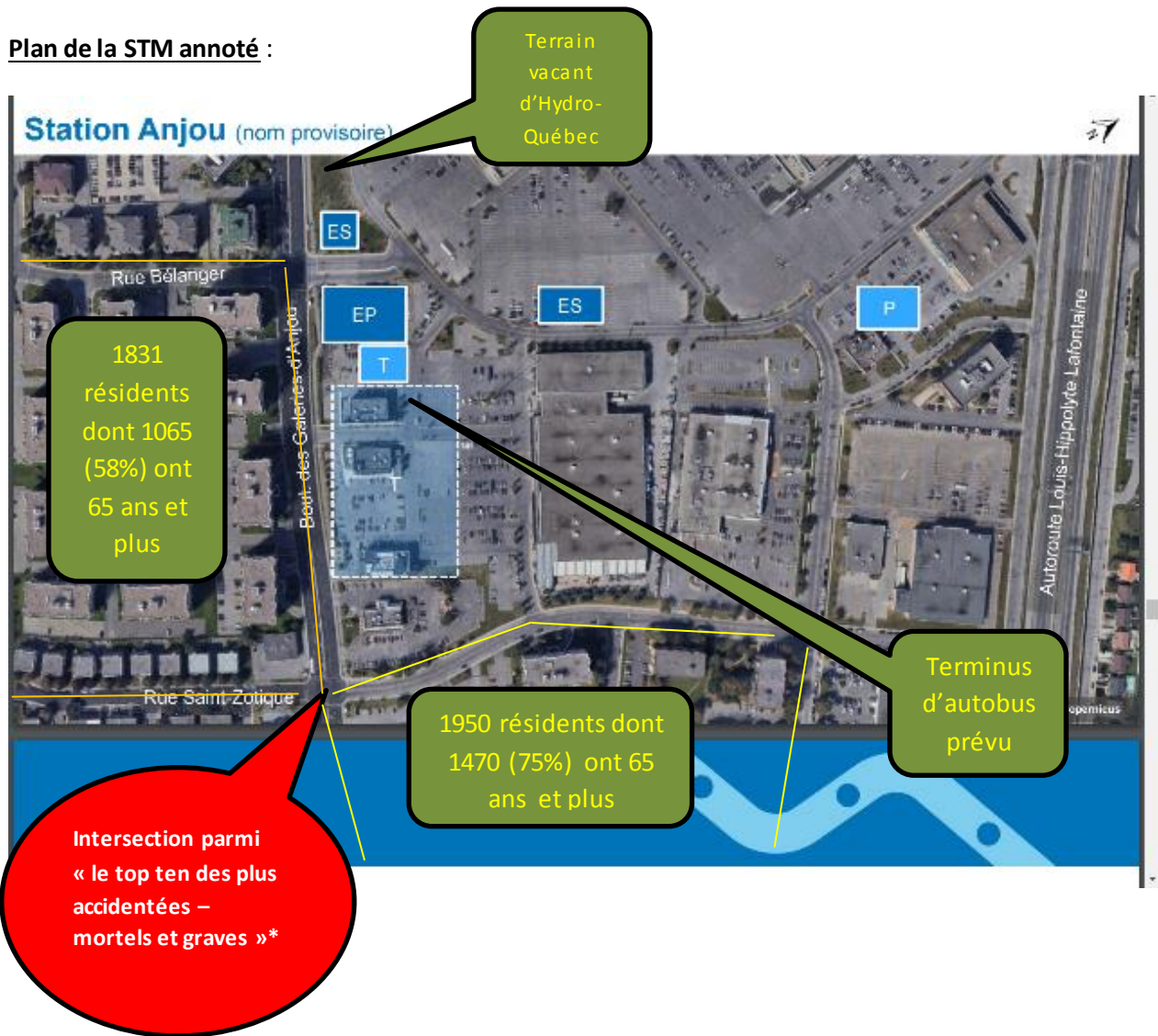
Patrick Raux (patricraux@hotmail.ca)

Liens et références :

1. <https://www.journaldemontreal.com/2020/01/30/la-stm-exproprie-une-partie-des-galeries-danjou>
2. <https://www.tvanouvelles.ca/2020/01/30/la-stm-exproprie-une-partie-des-galeries-danjou-1>
3. (http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/REF_VISIONZERO_20160914.PDF , p.15(1))
4. <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/montreal-dangerous-intersections-1.3762452>
5. Statistique Canada, Profil de recensement (2016). Aires de diffusion 24660138 et 24660205.
6. <https://www.lapresse.ca/actualites/202002/14/01-5261044-aines-tues-par-des-automobilistes-la-derniere-marche.php>)
7. Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons. Québec, Société de l'Assurance Automobile du Québec, 2016, p.14.
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/profil-detaille-statistiques-pietons.pdf>

8. <https://www.journaldemontreal.com/2019/10/29/hausse-du-nombre-daines-happes-mortellement-a-montreal>
9. https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,142798610&_dad=portal&_schema=PORTAL
10. http://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

Plan de la STM annoté :



Légende : EP=Édicule Principal, ES=Édicule Secondaire

Données populationnelles tirées du profil de recensement de 2016 (aires de diffusion 24660138 et 24660205)

*selon le portail de la ville de Montréal

(http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RE_F_VISIONZERO_20160914.PDF) p.15

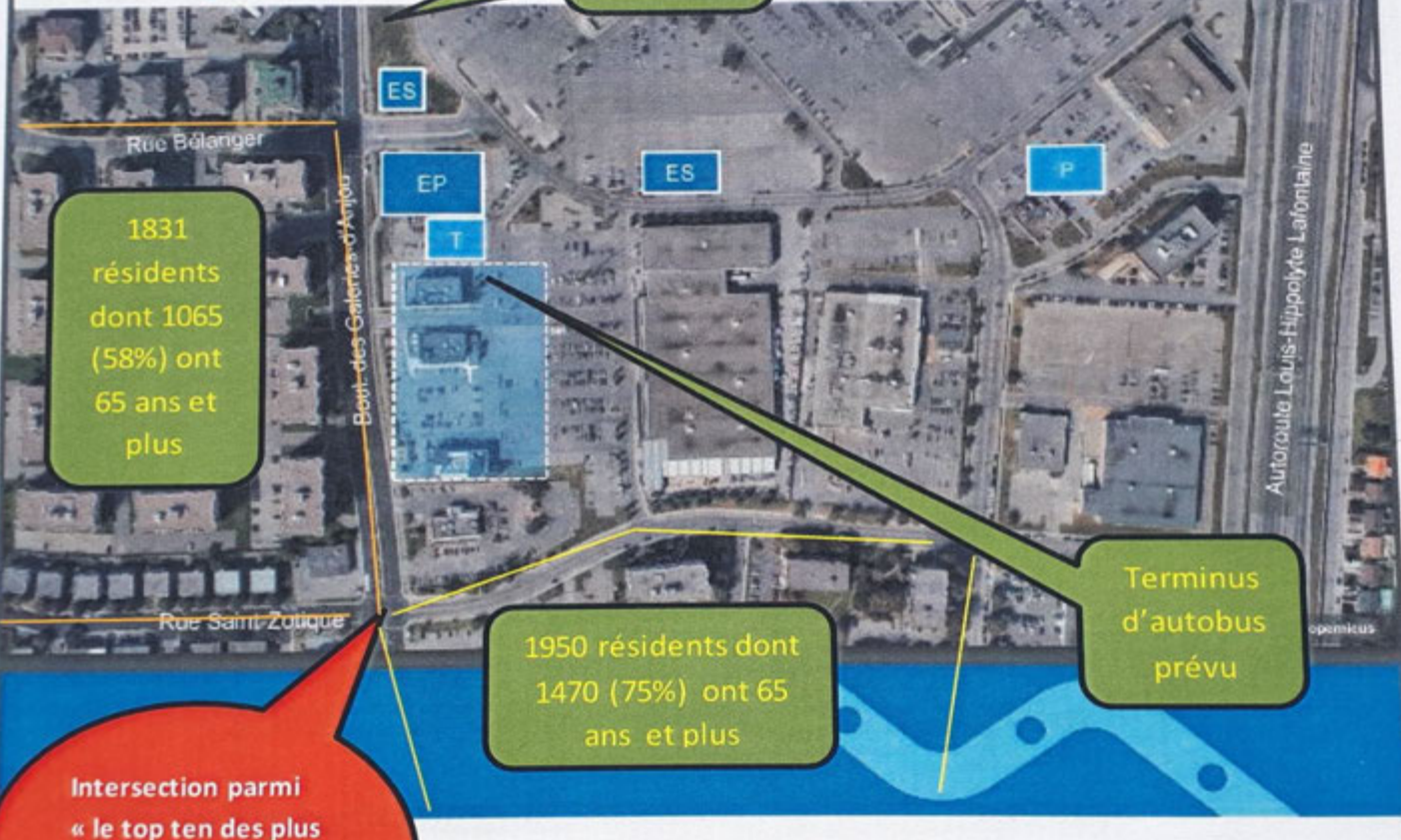
Nos préoccupations quant aux enjeux de sécurité et de qualité de vie à proximité de la station Anjou

Nicole Perreault et Michel Perreault
Residents du boulevard des Galeries-d'Anjou

Séance d'expression des opinions , Anjou, 4 mars 2020

Plan de la STM annoté :

Station Anjou (nom provisoire)



1831 résidents dont 1065 (58%) ont 65 ans et plus

1950 résidents dont 1470 (75%) ont 65 ans et plus

Intersection parmi « le top ten des plus accidentées – mortels et graves »*

Terrain vacant d'Hydro-Québec

Terminus d'autobus prévu

En face du terminus planifié

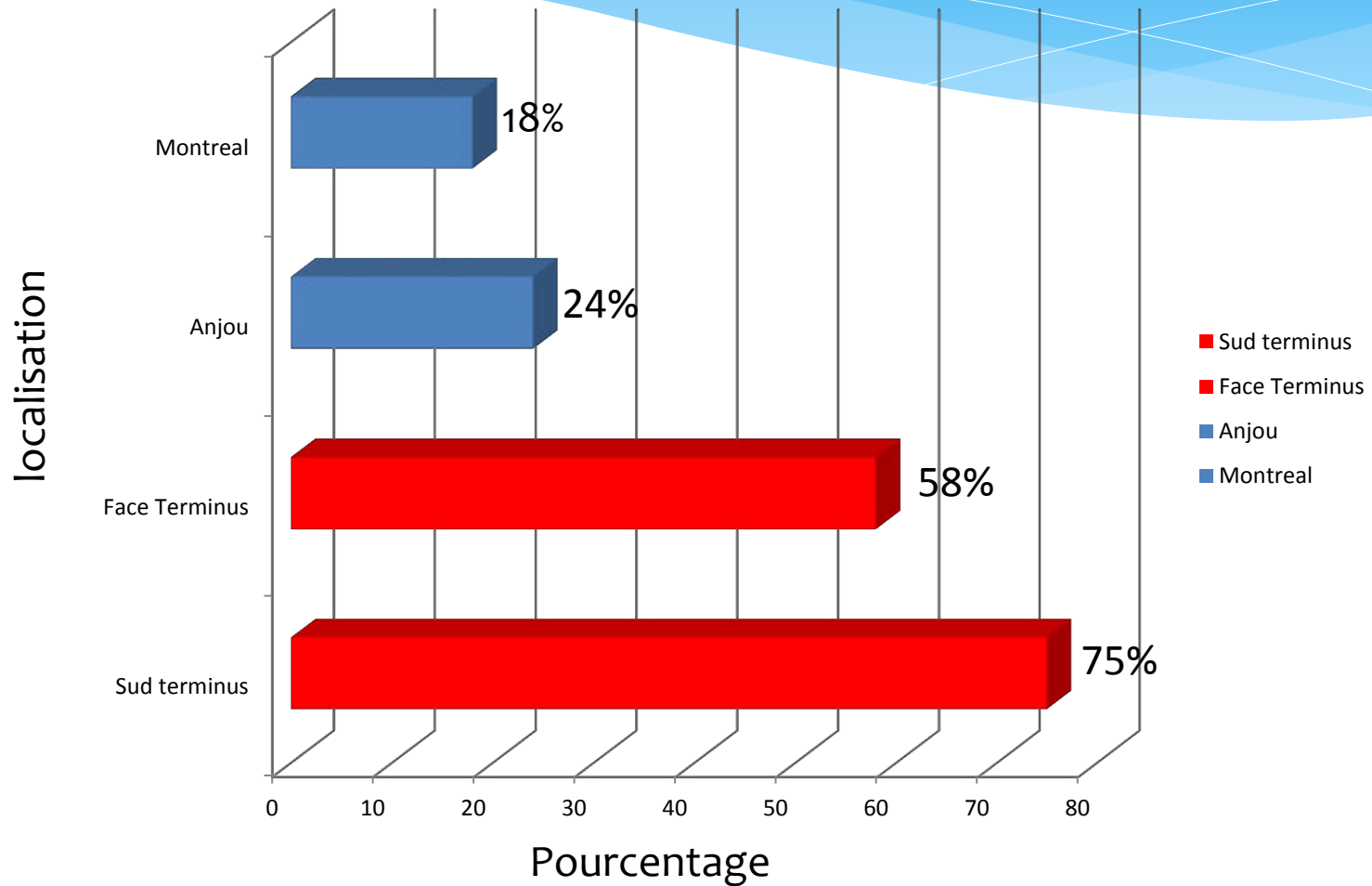


Au sud du terminus planifié



les résidents

65 ans +



La sécurité des piétons

“Les aînés de plus de 65 ans représentent seulement 18% de la population du Québec mais la moitié des piétons tués chaque année”

(Gabriel Beland, La Presse, 15 février 2020)

«La situation des piétons est fort préoccupante pour 2019. La fiche de 24 décès l’an dernier constitue un triste record dans les dix dernières années, selon les données recensées par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Le service de police avait indiqué que la majorité des piétons heurtés mortellement à Montréal depuis le début de l’année étaient âgés de 65 ans et plus».

(Valerian Mazalaud, LeDevoir, 3 janvier 2020)

Aînés tués par des automobilistes: la dernière marche

Source: La presse, 15 février 2020



PHOTO MARCO CAMPANOZZI, LA PRESSE

Les personnes âgées sont surreprésentées parmi les piétons qui perdent la vie au Québec. Alors qu'ils ne représentent que 18 % de la population, les aînés de plus de 65 ans comptent pour la moitié des piétons tués chaque année.

INFOLETTRE
LA MATINA

Un condensé d'actualité
manquer, chaque matin
courriel, du lundi au ven

Courriel

Prénom

Nom

Je m'abon

PUBLICITÉ

Impact sur les résidents du quartier

- * Accès pédestre au métro !
- * Insécurité et diminution de la qualité de vie de quartier par...
 - l'augmentation de la circulation automobile (stationnement incitatif, débarcadères pour le métro et le terminus)
 - l'accès piétonnier réduit aux commerces de proximité (démolition des restaurants les plus rapprochés et entraves associées au chantier (localisé en face du Rona, puis au terminus planifié qui représenteront un obstacle majeur pour atteindre les commerces situés à l'Est)
 - le bruit et la pollution de l'air générés par les autobus du terminus planifié et l'achalandage entourant son accès
 - à moyen et long terme: accroissement de la circulation et de l'achalandage du terminus concentrés à 50 mètres des tours d'habitation.

Impact sur les personnes en transit

L'expropriation de terrains des Galeries d'Anjou et de la démolition de commerces permettra aux personnes en transit:

- * d'utiliser leur automobile pour accéder au stationnement incitatif qui sera érigé pour les encourager à utiliser le métro
- * de faciliter leur transfert entre autobus et métro par l'entremise du terminus d'autobus qui sera érigé
- * d'accéder aux destinations locale et régionale par autobus grâce à la construction du terminus.

Au sujet du terminus...

- * *“... l’objectif n’est pas de créer du déplacement additionnel, de la congestion additionnelle, c’est justement de consolider ces déplacements-là, de consolider le tout dans un endroit (...), puis ensuite le définir pour le qualifier (...) pour que ça devienne le moins nuisible possible pour son environnement et pour les riverains aussi qui se trouvent à proximité.”*

Mme Maha Clour, en réponse à M. Perreault au sujet du terminus d’autobus, à la session d’information du 18 février à Anjou

De notre point vue, il est contre-intuitif...

- * De localiser le terminus juste en face, le long du trottoir, en bordure d'un secteur résidentiel alors qu'il y aurait certainement d'autres possibilités compte tenu de l'ampleur de la surface commerciale expropriée
- * de démolir les commerces d'en face plutôt qu'enfourer les fils du terrain vacant adjacent

De notre point vue, il est contre-intuitif...

- * d'encourager la venue d'automobiles dans notre quartier
- * de nous amener, comme piétons, à partager des intersections avec des autobus (et des camions de chargements lors des travaux), pour atteindre les commerces à l'Est du terminus (et du chantier).

On veut bien participer à la réduction des méfaits mais sans étude et engagements fermes, difficile pour nous de se prononcer autrement que par ces constats.

Leblanc, Richard – Arrondissement d'Anjou

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Raux, Patrick - Syndicat de la copropriété du 7250 boulevard Les Galeries d'Anjou

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Ronca, Doris

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

J'aimerais partager ma déception et frustration suite à la rencontre du 18 février, pour nous présenter le projet de l'extension de la ligne bleue de métro jusqu'à Anjou.

Comme citoyenne d'Anjou, j'avais l'impression que nous allions être consultés face à ce projet qui aura un impact majeur sur notre qualité de vie et que nous pouvions donner notre opinion. Toutefois, nous avons appris que nous étions devant un fait accompli.

D'ailleurs je n'ai jamais reçu ou vu une demande consultation avant que le projet soit accepté.
Il est extrêmement difficile d'accepter que notre qualité de vie à Anjou ne sera plus jamais la même. Les prochains 5 ans seront remplis de dynamitage, pollution, bruit, congestion et autres et par la suite, je n'ose imaginer le futur.

Il faut comprendre que je ne suis aucunement en désaccord avec le prolongement de la ligne bleue mais que c'est son emplacement, en tant que terminal, qui ne convient pas. Le terminal Anjou sera le point de chute de plusieurs autobus de banlieues, ce qui aura un impact important sur la circulation des résidents d'Anjou.

Pourquoi n'a-t-on pas pensé installer le terminal près du coin Bombardier et la 25 ? À cet endroit, il aurait été situé près des autoroutes, près de Rivières des Prairies et près de Laval. Ce qui aurait avantage le transport des travailleurs du secteur Industriel Anjou, si tel était réellement le but visé.

À Anjou, on aurait dû y installer une station sur le quadrilatère Jean-Talon et Galeries d'Anjou, en lien avec toutes les stations de la ligne bleue. Un emplacement plus efficace.
Pourquoi n'a-t-on pas accès aux « supposés » études stratégiques et environnementales qui ont été faites ?

Tout porte à croire que les résidents à proximité de ces axes perdront une jouissance de leur résidence. Encore une fois, les citoyens de la Ville écopent pour l'étalement urbain.
Il ne faut pas oublier que les Angevins sont déjà bien desservis par les stations de métro Radisson et Honoré Beaugrand.

Je demande à ce que l'emplacement du terminal Anjou soit repensé en faisant des études valides sur l'impact environnemental et stratégique.

Comme citoyenne de Montréal depuis plus de 50 ans dont les 20 dernières années passées dans le bel arrondissement d'Anjou, je suis déçue, inquiète et frustrée.

SVP n'insulter par mon intelligence en me faisant croire que cela sera bien pour nous.
Merci

Hébert, Sylvie

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Gagnon, Ghyslain

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Aux Commissaires de la Consultation publique.

Aux dirigeants de la STM

Bonjour

En assistant à la soirée d'information concernant le prolongement de la ligne bleue. J'ai appris qu'on y construira un garage pour y accueillir les wagons en bout de ligne.

Mes questions sont :

- 1- Pourquoi construire cette installation alors qu'à 1 km, on retrouve la même infrastructure située à la station terminale Honoré-Beaugrand?
- 2- Pourquoi dépenser des dizaines de millions supplémentaires pour un deuxième garage alors qu'on pourrait profiter d'un endroit central pour mieux répartir les wagons selon les besoins, les imprévus ou les incidents sur l'une ou l'autre de ces deux lignes.
- 3- Pourquoi ne pas tirer avantage de l'atelier de réparations Honoré-Beaugrand situé à 1 km de l'endroit où on voudrait implanter le garage Anjou?
- 4- Pourquoi faire parcourir 15 stations supplémentaires à des gens qui autrement, n'auraient qu'à emprunter la ligne bleue à partir de la station Honoré-Beaugrand, pour se rendre à l'Université de Montréal ou à l'hôpital Ste-Justine?
- 5- Pourquoi ne pas connecter ces deux lignes de métro afin de désenclaver l'Est et ainsi donner l'accès aux quartiers nord de la ville? Du même coup, cette disposition permettrait de rejoindre le SRB PIE-1X vers Laval ou à la ligne orange vers Laval également.
- 6- Pourquoi laisser derrière une station aussi importante qu'Honoré-Beaugrand qui dessert 5,5 millions de passagers/année avec ses 14 circuits d'autobus de la STM en plus de ceux en provenance de la Couronne-Est? Cette station terminale admet plus de passagers que tout autre, en heure de pointe matinale, exception faite de la station Bonaventure.

Honoré-Beaugrand pourrait devenir une station « locomotive » pour la ligne bleue en la pourvoyant des passagers, tout en allégeant la ligne verte.

Bref, il n'y a que des avantages à unir la ligne bleue à la ligne verte. On y gagnerait en fonctionnalité, en économie de coûts puisqu'une gare existe déjà, et en efficacité pour les usagers.

Merci d'avoir consacré votre précieux temps à prendre ce texte en considération. C'est un plaisir pour moi, de contribuer à rendre la vie des usagers du transport en commun plus facile.

Peres, Elisabeth

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020

Arnoux, Rudolph

Pour consulter la présentation faite à la commission,
vous référer à la vidéo de la séance d'expression des opinions :
Secteur Anjou
Mercredi 4 mars 2020