

**PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE
RAPPORT DE LA COMMISSION DE CONSULTATION PUBLIQUE**

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

Mai 2020

TABLE DES MATIÈRES

LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DE COMMISSION	4
INTRODUCTION	6
1. PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE	7
1.1. Mise en contexte	7
1.2. Nature et portée du projet	8
1.2.1. Bénéfices du projet.....	16
1.2.2. Démarche architecturale des futures stations	16
1.2.3. Certification Envision	17
1.2.4. Choix des noms des futures stations	18
1.2.5. Mesures de mitigation pendant les travaux	18
1.3. Vision de mise en valeur de la Ville de Montréal	19
1.4. Démarche de consultation.....	21
1.4.1. Portrait de la participation.....	22
2. PRÉOCCUPATIONS ET OPINIONS DES PARTICIPANTS	23
2.1. Conception architecturale des installations	24
2.1.1. Éclairage et matériaux	24
2.1.2. Commodités.....	25
2.1.3. Accessibilité universelle	25
2.1.4. Sécurité.....	27
2.1.5. Signalétique et affichage	27
2.1.6. Arts et références historiques et identitaires	28
2.1.7. Toponymie	29
2.1.8. Innovation environnementale et technologique	29
2.1.9. Unicité des stations	30
2.1.10. Terminus d'autobus et stationnement incitatif Anjou	31
2.2. Intégration urbaine des installations	32
2.2.1. Activités commerciales	32
2.2.2. Équipements collectifs.....	33
2.2.3. Espaces publics	33
2.2.4. Habitation abordable et services communautaires.....	34
2.2.5. Création de pôles d'échanges intermodaux	34
2.2.6. Déplacements à pied et à vélo.....	35
2.2.7. Déplacements en autobus	37
2.2.8. Déplacements en automobile.....	38
2.3. Autres préoccupations	38
2.3.1. Choix du tracé, des types d'installations et de leur emplacement.....	38
2.3.2. Gestion des nuisances durant les travaux	42
2.3.3. Gestion de projet.....	43
3. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION	45
3.1. Conception des stations de métro	45
3.1.1. Architecture écoresponsable et innovatrice.....	46
3.1.2. Culture, histoire, patrimoine et identité.....	48
3.1.3. Aménagements intérieurs, commodités et services	49
3.1.4. Sécurité.....	51
3.2. Intégration des installations aux milieux d'accueil	52
3.2.1. Déplacements piétonniers et cyclables vers et depuis les stations de métro	52

3.2.2.	Cohabitation des divers modes de déplacement	54
3.2.3.	Accès aux stations de métro vers et depuis les quartiers.....	56
3.2.4.	Utilisation des droits aériens	57
3.2.5.	Localisation de la station de métro Lacordaire.....	58
3.2.6.	Harmonisation des installations à Anjou	59
3.3.	Gestion des nuisances durant les travaux	60
3.3.1.	Maintien du niveau de service actuel.....	62
3.3.2.	Accessibilité et sécurité autour des chantiers	64
3.3.3.	Aménagements à l'intention des résidents et des commerces.....	64
3.3.4.	Communications et concertation	65
3.3.5.	Perspective régionale et effet cumulatif des nuisances	66
3.4.	Gouvernance	67
3.4.1.	Choix du tracé et des installations	67
3.4.2.	Documentation.....	68
3.4.3.	Insertion du projet dans une planification régionale de transport.....	68
ANNEXE 1 - LISTE DES RECOMMANDATIONS		70

LETTRE DE LA PRÉSIDENTE DE COMMISSION

Montréal,
Le 29 mai 2020

M. Georges Bourelle, président du comité
Comité de suivi des actifs du conseil d'administration
Société de transport de Montréal

Objet : Rapport de la Commission de consultation publique présenté au Comité de suivi des actifs du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal

Monsieur Bourelle,
Madame et Messieurs les membres du comité,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de la Commission de consultation publique sur le prolongement de la ligne Bleue de la STM. Cette consultation visait à informer et recueillir l'opinion des participants sur le projet présenté par la STM.

Le prolongement projeté s'étend vers l'est depuis la station de métro Saint-Michel pour se terminer au centre commercial des Galeries d'Anjou. Le projet comprend la rénovation de la station de métro Saint-Michel et la construction de cinq nouvelles stations, ce qui correspond à une longueur de tunnel de 5,8 km. Selon l'échéancier actuel, les travaux sont prévus débuter en 2021 en vue d'une mise en service en 2026.

Les citoyens ont participé activement à l'exercice de consultation : 630 personnes ont assisté aux séances d'information et aux séances d'expression des opinions, et un peu plus de 50 personnes ont rempli le questionnaire en ligne. La Commission a reçu 85 opinions écrites, dont 50 ont été présentées en personne lors des séances d'expression des opinions.

Clairement, les citoyens sont favorables à l'arrivée du métro. Comme la STM, ils estiment que ce projet, pour lequel on vise une certification *Envision*, procurera une amélioration de la mobilité à l'échelle de la région métropolitaine, un renforcement de l'intermodalité et de l'utilisation conviviale de divers modes de transport, un appui au développement économique et urbain et l'intégration d'aménagements assurant l'accessibilité universelle.

Par ailleurs, les citoyens ont vigoureusement insisté sur le fait que ces avantages seront acquis au prix de nuisances pendant la construction et de risque d'impacts défavorables sur certains éléments du tissu social et du parc immobilier des quartiers. À maintes reprises, les citoyens ont demandé que la construction des stations de métro, et éventuellement le développement des droits aériens qui s'y rapportent puissent avoir un effet de levier sur la disponibilité de locaux communautaires et de logements sociaux et abordables.

On peut articuler les commentaires, opinions et suggestions selon les axes suivants : la conception architecturale des installations, l'intégration urbaine et l'acceptabilité sociale du projet et finalement la gestion des nuisances. Les recommandations de la Commission s'articulent selon les mêmes axes.

La Commission a constaté que même si le prolongement de la ligne Bleue est inscrit à la planification municipale depuis des décennies, bien des citoyens ont l'impression de n'avoir jamais été invités à se prononcer sur le détail de son tracé et se sentent frustrés d'avoir été mis devant ce qu'ils perçoivent comme un fait accompli. Cet élément amène la Commission à formuler quelques recommandations relatives à la gouvernance et à la planification de long terme.

Les séances de consultation ont eu lieu avant la déclaration d'état d'urgence sanitaire liée à la pandémie de la COVID-19 et donc avant la mise en place des politiques sanitaires et mesures exceptionnelles de distanciation sociale pour l'ensemble de la population. Les intervenants ne pouvaient donc pas tenir compte des effets traumatiques de ces mesures et ne pouvaient pas prévoir comment et jusqu'à quel point la trame urbaine et la vie de tous les jours s'en trouveraient irrévocablement transformées. La STM n'y échappe pas : toute sa planification sera à revoir pour accommoder les nouveaux impératifs de protection du public. La Commission ne saurait se substituer aux experts qui se pencheront sur les mesures d'appariement aux nouvelles normes. On ne peut qu'insister sur le fait que toutes les recommandations du présent rapport sont subordonnées à l'application des mesures de protection post-COVID-19.

La Commission est confiante que les recommandations découlant des interventions des participants fourniront de précieux intrants aux prochaines étapes d'élaboration du projet de prolongement de la ligne Bleue. Elle est également confiante qu'il y aura amplement moyen de réconcilier les aspirations des citoyens et les contraintes issues de la pandémie dans un esprit d'efficacité, de civisme et de bien vivre ensemble. La Commission constate avec plaisir que, visiblement, le projet de prolongement de la ligne Bleue ouvre de nouvelles perspectives pour les secteurs qui seront desservis et constituera un levier pour leur transformation.

Les citoyens ont été généreux de leur temps et leur partage enthousiaste d'information et d'expérience a nourri la réflexion de la Commission.

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

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

Je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs,

La présidente



Marguerite Bourgeois

INTRODUCTION

En décembre 2019, le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM) a autorisé la création d'une Commission responsable de tenir une consultation sur le projet de prolongement de la ligne Bleue du métro. La Commission a alors reçu le mandat de réaliser une consultation publique en vertu de l'article 158.3 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*¹ et de la Politique corporative de consultation publique pour le réseau du métro de la STM (PC 1.14)².

Durant son mandat, la Commission, formée de Marguerite Bourgeois, de Joshua Wolfe et de Radouan Torkmani, a conduit des activités pour informer et recueillir l'opinion des participants sur le projet présenté par la STM. Quelque 680 personnes ont participé aux séances d'information et d'expression des opinions et ont répondu à un questionnaire en ligne.

Le présent rapport comporte trois chapitres. Le premier chapitre expose le projet de la STM selon les informations présentées lors des séances d'information. Le deuxième chapitre présente les étapes de la démarche de consultation et résume les préoccupations et les propositions des participants. Enfin, le troisième et dernier chapitre est consacré à l'analyse de la Commission et à la présentation de ses recommandations.

Par l'intermédiaire de ce rapport, la Commission souhaite communiquer au Comité suivi des actifs (CSA) du conseil d'administration de la STM les opinions et les suggestions des citoyens et espère contribuer, par son analyse, à la prise de décision.

L'ensemble de la documentation reçue et produite dans le cadre de la consultation est disponible sur le site web de la STM :

<https://www.stm.info/fr/sondage/consultations-publiques/prolongement-de-la-ligne-bleue>

¹ Pour consulter la *Loi sur les sociétés de transport en commun* : <http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/S-30.01>

² Pour consulter la *Politique corporative de consultation publique – réseau du métro* de la STM (PC 1.14) : https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/consultation_publicque_pc114.pdf

1. PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE

Le présent chapitre expose le projet de prolongement de la ligne Bleue tel que présenté durant les séances d'information. Il tient compte d'informations apparaissant dans le document principal de consultation³, dans les lettres de réponses de la STM aux questions de citoyens⁴ et de la Commission⁵ ainsi que sur la page web consacrée au projet⁶. Il décrit ensuite la démarche de consultation et les principales activités tenues par la Commission, et se termine par un bref portrait de la participation.

Il est à noter que la démarche de consultation a été conduite avant que l'état d'urgence sanitaire n'ait été décrété à Montréal en lien avec le coronavirus (COVID-19).

1.1. Mise en contexte

En réponse aux questions des citoyens et de la Commission, cette dernière a reçu de la STM à la fin du mois de mai une chronologie du projet dont les grandes lignes sont présentées dans cette section⁷.

Entre 2011 et 2015, le Bureau de projet, constitué de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et du ministère des Transports (MTQ), travaille à la définition du projet de prolongement de la ligne Bleue. Il établit le processus décisionnel menant aux choix du tracé et des types d'installations retenues, de même qu'au choix de la localisation de ces installations sur le territoire. Ces décisions sont prises de façon consensuelle par les parties prenantes impliquées⁸, sur la base d'une approche d'analyse multidomaines. L'analyse multidomaines est un outil d'aide à la décision permettant aux porteurs d'enjeux d'apprécier les avantages (bénéfices, opportunités), inconvénients (coûts, risques) et contraintes de différents scénarios⁹.

En mai 2016, la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* est adoptée à l'Assemblée nationale. L'entrée en vigueur de la Loi entraîne notamment la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), qui remplace l'AMT et les Conseils intermunicipaux de transport (CIT). Le dossier du projet de prolongement de la ligne Bleue, anciennement chapeauté par l'AMT et le MTQ, est confié à la Société de transport de Montréal (STM). Elle devient alors le maître d'ouvrage et le gestionnaire du projet, tel qu'il a été défini entre 2011 et 2015¹⁰.

³ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

⁴ STM, *Réponses aux questions demeurées sans réponse lors des séances d'information*, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_nonrepondues.pdf

⁵ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

⁶ STM, *Prolongement ligne bleue*, <http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-metro/prolongement-ligne-bleue>

⁷ STM, *Processus de décision au sein du Bureau de projet des prolongements du métro constitué par l'AMT et le MTQ de 2011 à 2015. Choix de la localisation et de l'envergure des équipements de surfaces de la ligne 5 – Bleue*, Juin 2020

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ STM, « Foire aux questions : Quel sera le rôle de la STM dans ce projet? », *Prolongement ligne bleue*, <http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-metro/prolongement-ligne-bleue>

Les jalons du projet sont posés comme suit :

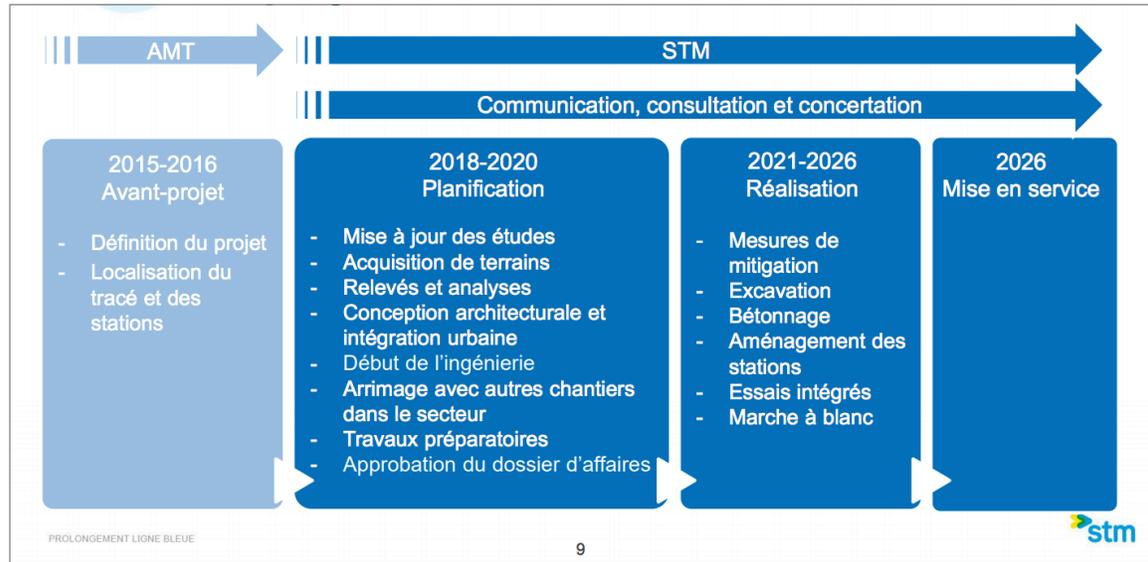


Figure 1 : Jalons du projet de prolongement de la ligne Bleue¹¹

Depuis que son mandat lui a été confié, la STM collabore avec le MTQ, l'ARTM et la Société québécoise d'infrastructures (SQI) afin d'optimiser les paramètres clé du projet. Elle tient aussi, depuis l'été 2018, des rencontres avec les partenaires du projet, dont les représentants de la Ville de Montréal (ville-centre et arrondissements concernés) à des fins de concertation¹².

1.2. Nature et portée du projet

Le projet de prolongement de la ligne Bleue s'étend vers l'est depuis la station de métro Saint-Michel pour se terminer au centre commercial des Galeries d'Anjou. Le tracé traverse les arrondissements de Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, de Saint-Léonard et d'Anjou. Il suit l'axe de la rue Jean-Talon depuis le boulevard Saint-Michel jusqu'au parc Félix-Leclerc, puis bifurque vers le sud sur la rue Bélanger jusqu'aux Galeries d'Anjou¹³.

Le projet comprend la rénovation de la station de métro Saint-Michel et la construction de cinq nouvelles stations qui correspond à une longueur de tunnel de 5,8 km. Les futures stations de métro sont planifiées à l'intersection des boulevards Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier et des Galeries-d'Anjou¹⁴. Chacune d'elles inclut un édicule principal et un édicule secondaire. De plus, la station Anjou comporte un deuxième édicule secondaire associé à un stationnement incitatif

¹¹ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 9, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

¹² STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 5, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

¹³ Ibid., p. 7

¹⁴ Ibid., p. 6-7

souterrain¹⁵. Toutes les nouvelles stations sont prévues être universellement accessibles, et donc dotées d'ascenseurs¹⁶. On prévoit au moins deux ascenseurs par station de métro.



Figure 2 : Tracé du prolongement de la ligne Bleue¹⁷

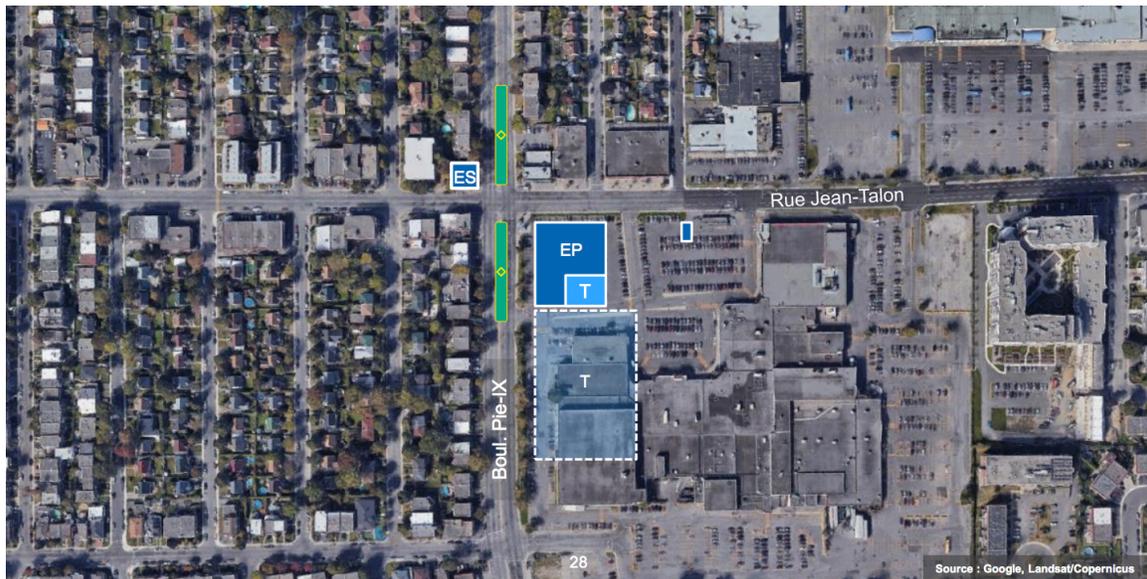


Figure 3 : Lieux d'implantation des édifices principal et secondaire de la station de métro Pie-IX du terminus d'autobus et des édifices du SRB (service rapide par bus) Pie-IX¹⁸

¹⁵ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 27-32, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

¹⁶ STM, « Foire aux questions : Les nouvelles stations seront-elles dotées d'ascenseurs? », *Prolongement ligne bleue*, <http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-metro/prolongement-ligne-bleue>

¹⁷ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 7, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

¹⁸ Ibid., p. 28



Figure 4 : Lieux d'implantation des édicules principal et secondaire de la station de métro Viau¹⁹

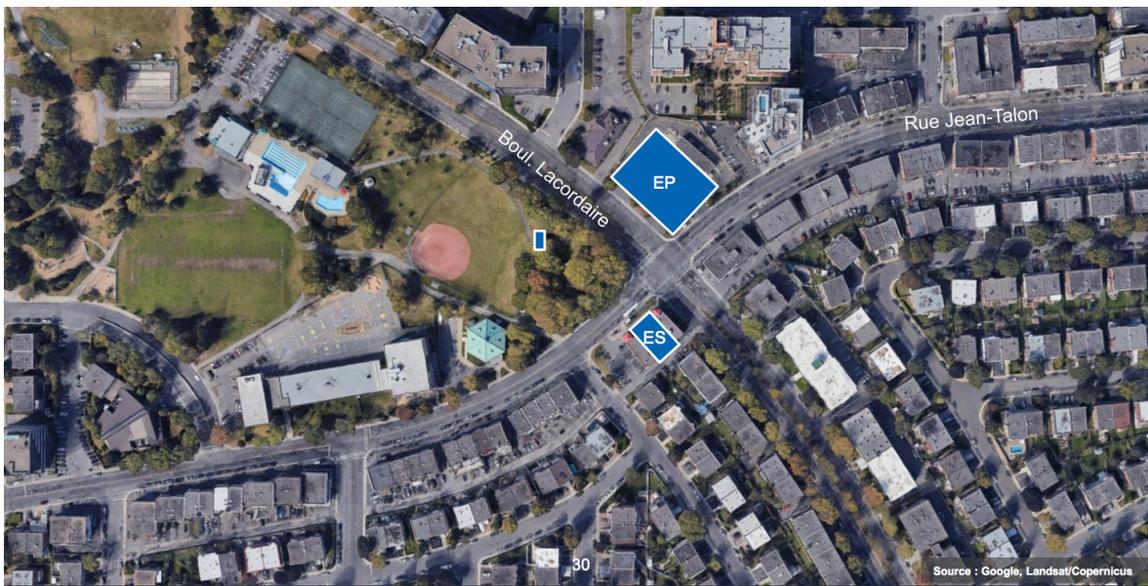


Figure 5 : Lieux d'implantation des édicules principal et secondaire de la station de métro Lacordaire²⁰

¹⁹ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 29, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

²⁰ *Ibid.*, p. 30



Figure 6 : Lieux d'implantation des édicules principal et secondaire de la station de métro Langelier²¹



Figure 7 : Lieux d'implantation des édicules principal et secondaire de la station de métro Anjou, du terminus d'autobus et du stationnement incitatif²²

Plusieurs infrastructures opérationnelles sont intégrées au projet afin d'assurer l'exploitation du nouveau tronçon. On compte parmi elles, un centre de services et un poste de district attenants

²¹ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 31, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

²² Ibid., p. 32

à la station de métro Saint-Michel, un garage intégré à l'arrière-gare à Anjou, et un centre d'attache dont l'emplacement n'a pas encore été rendu public²³.

Six structures auxiliaires (Michel-Ange, Provencher, De Lisieux, De la Villanelle, Jean-Milot et Boreau) ponctuent également le tracé²⁴. Ces bâtiments de services sont localisés entre deux stations pour relier le tunnel du métro à la surface. Elles renferment différents équipements mécaniques nécessaires à l'exploitation du métro, et servent de sorties de secours. On y retrouve notamment des appareils de ventilation, d'alimentation électrique, et de pompage des eaux de ruissellement²⁵. D'ouest en est, elles sont prévues dans le parc Michel-Ange, dans le stationnement du Centre Jean-Talon, près de l'église Saint-Gilbert, à l'intersection des rues Jean-Talon et de la Villanelle, dans le parc du Boisé-Jean-Milot et à proximité des Habitations Les Jardins Angevin²⁶.

Finalement, deux terminus d'autobus, respectivement situés le long des boulevard Pie-IX et des Galeries-d'Anjou, un stationnement incitatif souterrain de 1200 places prévu à Anjou, et un tunnel piétonnier souterrain assurant le lien avec le futur SRB Pie-IX viennent compléter le projet²⁷.

Selon l'échéancier actuel, les travaux sont prévus débuter en 2021 en vue d'une mise en service en 2026²⁸.

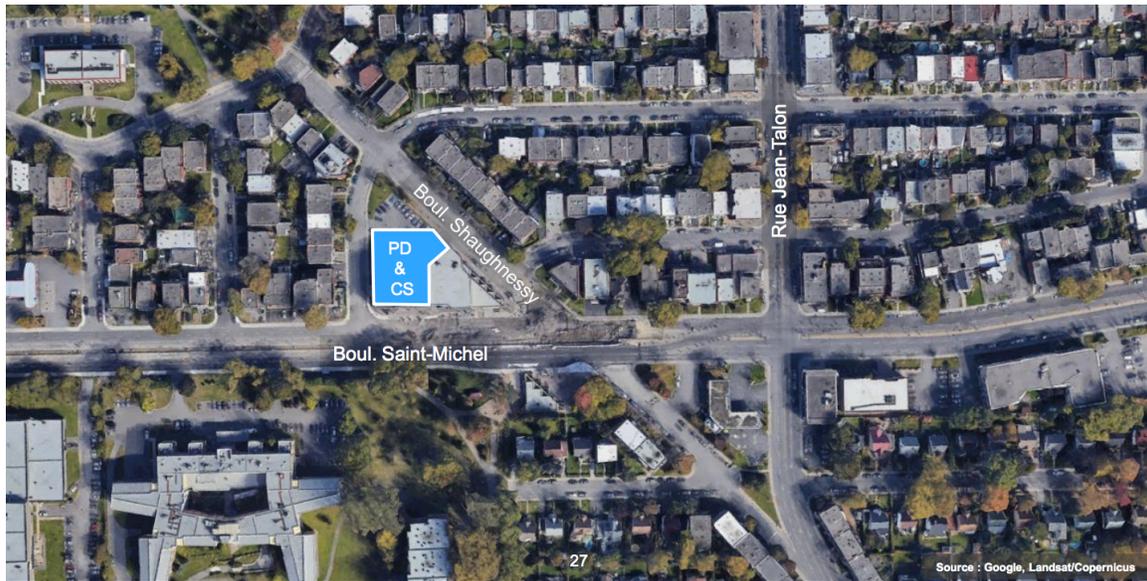


Figure 8 : Lieux d'implantation du centre de service et du poste de district associés à la station de métro Saint-Michel²⁹

²³ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 6-7, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdfibid., p.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid., p. 34

²⁶ Ibid., p. 35-40

²⁷ Ibid., p. 6-7

²⁸ Ibid., p. 9

²⁹ Ibid., p. 27

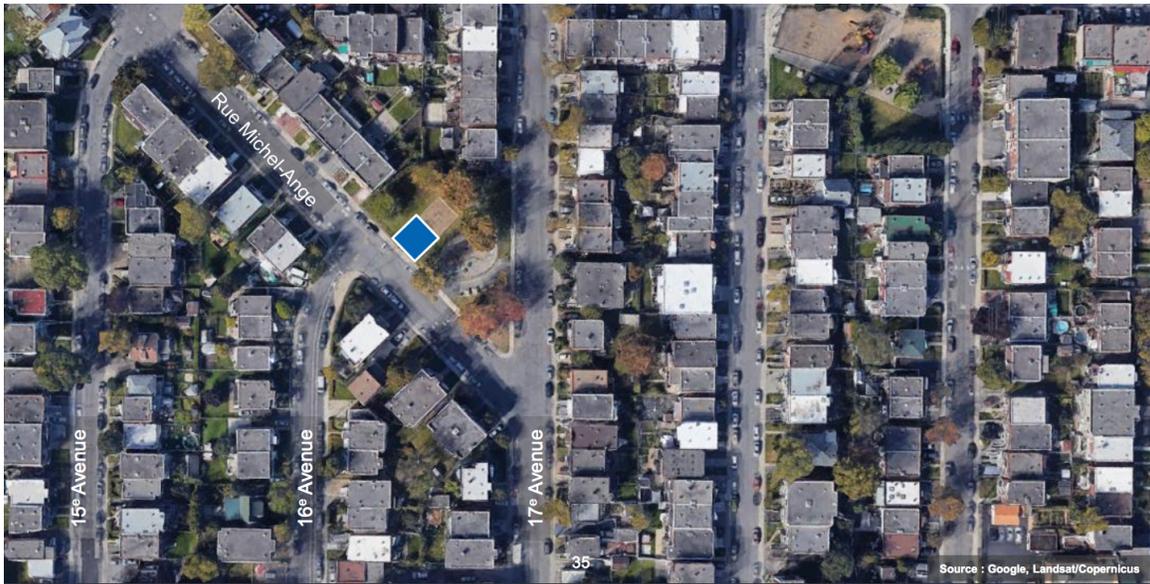


Figure 9 : Lieu d'implantation de la structure auxiliaire Michel-Ange, située entre les stations de métro Saint-Michel et Pie-IX³⁰

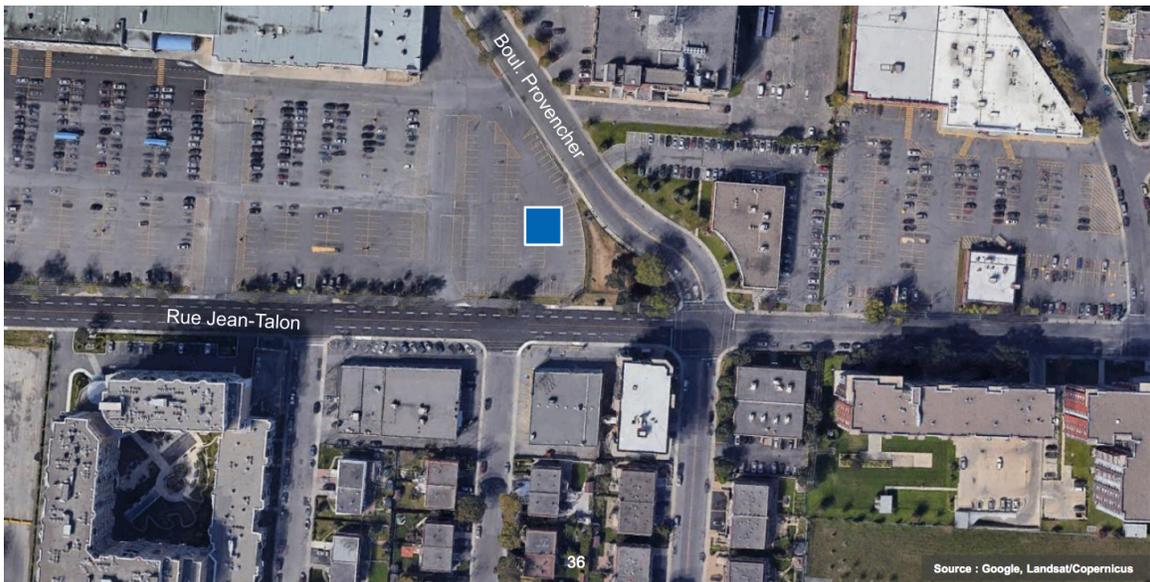


Figure 10 : Lieu d'implantation de la structure auxiliaire Provencher, située entre les stations de métro Pie-IX et Viau³¹

³⁰ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 35, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

³¹ *Ibid.*, p. 36

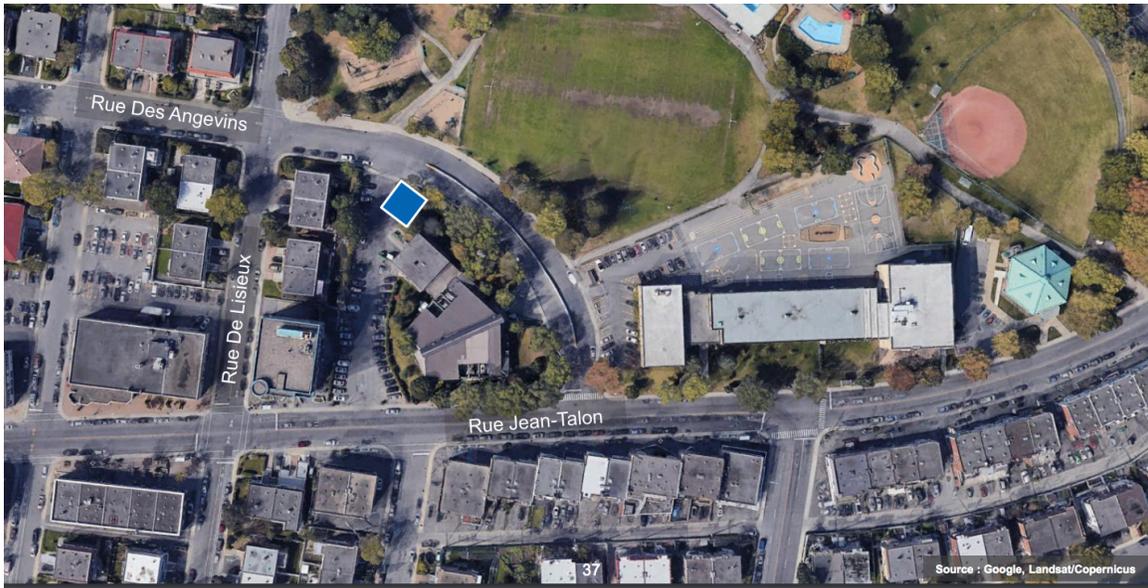


Figure 11 : Lieu d'implantation de la structure auxiliaire De Lisieux, située entre les stations de métro Viau et Lacordaire³²

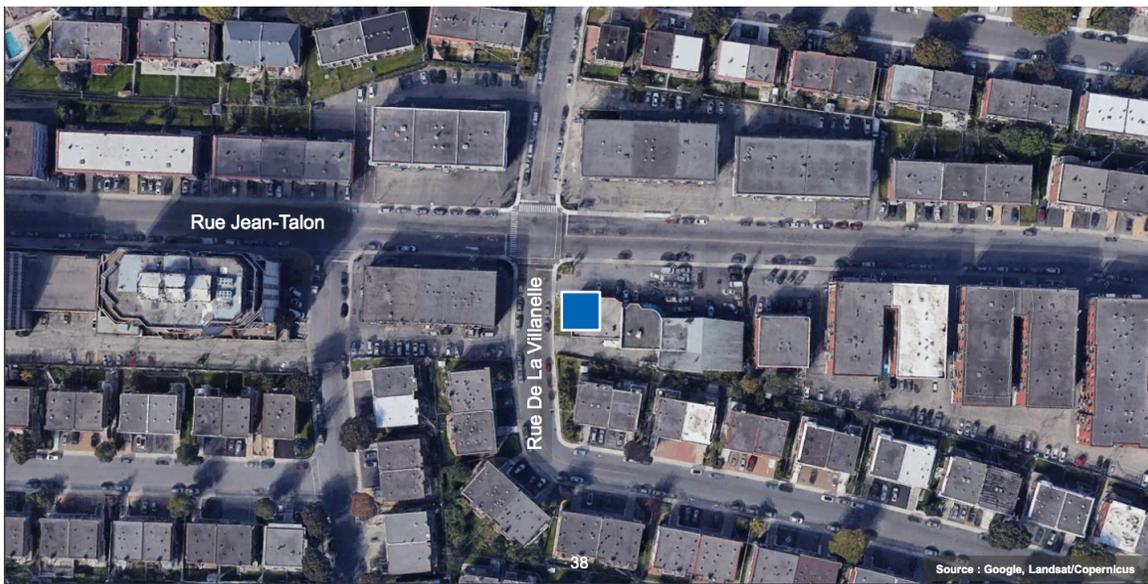


Figure 12 : Lieu d'implantation de la structure auxiliaire De la Villanelle, située entre les stations de métro Lacordaire et Langelier³³

³² STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 37, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

³³ *Ibid.*, p. 38

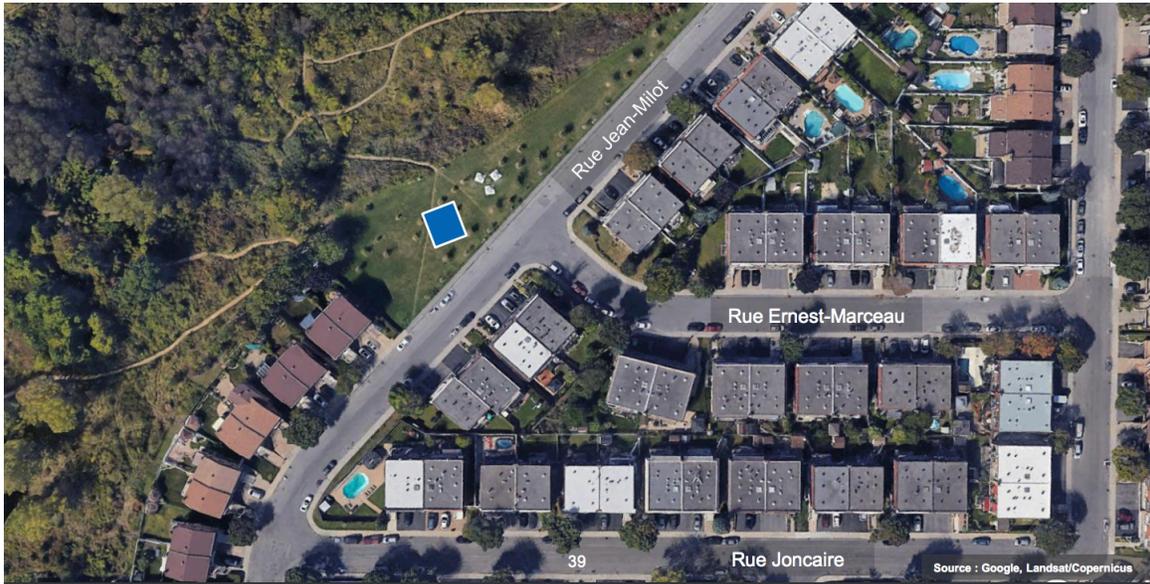


Figure 13 : Lieu d'implantation de la structure auxiliaire Jean-Milot, située entre les stations de métro Langelier et Anjou³⁴

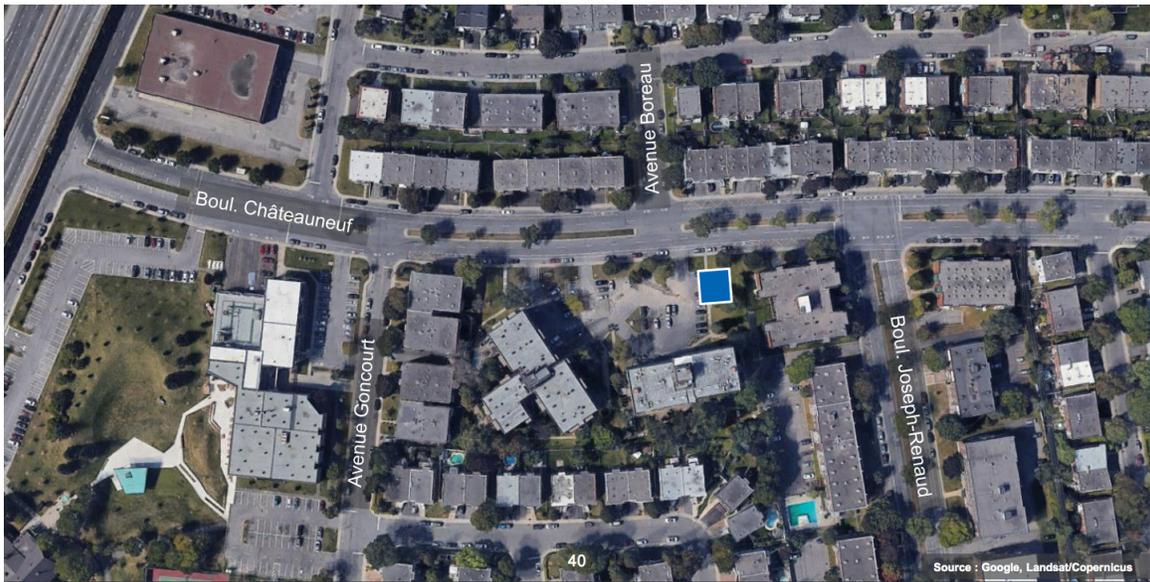


Figure 14 : Lieu d'implantation de la structure auxiliaire Boreau, située à l'est de la station de métro Anjou³⁵

³⁴ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 39, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

³⁵ *Ibid.*, p. 40

1.2.1. Bénéfices du projet

La STM identifie des bénéfices au projet de prolongement de la ligne Bleue :

- amélioration de la mobilité à l'échelle de la région métropolitaine;
- renforcement de l'intermodalité et de l'utilisation conviviale de divers modes de transport;
- appui au développement économique et urbain;
- intégration d'aménagements assurant l'accessibilité universelle;
- projet durable visant une certification *Envision*³⁶.

1.2.2. Démarche architecturale des futures stations

Au printemps 2019, la STM met en place un comité consultatif d'intégration architecturale, urbaine et patrimoniale (CCIAUP)³⁷. Ce comité multidisciplinaire regroupe des élus municipaux, des experts du milieu en urbanisme, en architecture et en patrimoine, de même que des représentants de la STM³⁸. Il a pour mission d'endosser la démarche architecturale et les principes d'intégration urbaine du projet de prolongement de la ligne Bleue. Le CCIAUP a contribué à améliorer le projet à différents égards :

- recommandation d'un concept unique par station;
- recommandation quant à la démarche de sélection des architectes;
- bonification de la commande architecturale;
- représentation et mise en valeur d'éléments patrimoniaux et historiques;
- identification de contraintes ou besoins particuliers alimentant les critères de conception servant d'intrants à la conception architecturale du projet;
- recommandation sur les principes d'intégration urbaine du projet;
- participation à la validation des concepts architecturaux déposés et consultations ponctuelles sur des éléments de conception du projet³⁹.

La majorité des rencontres du comité se dérouleront avant le dévoilement des concepts architecturaux finaux par les firmes sélectionnées. Ses membres continueront toutefois à se rencontrer jusqu'à la mise en œuvre du projet, afin d'assurer un suivi des interventions et émettre des recommandations au besoin⁴⁰.

³⁶ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 8, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

³⁷ STM, « La STM octroie un premier contrat pour la conception architecturale de trois nouvelles stations de la ligne bleue », *Communiqués*, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/la-stm-octroie-un-premier-contrat-pour-la-conception-architecturale-de-trois-nouvelles-stations-de-la-ligne-bleue>

³⁸ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 25, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

³⁹ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 10, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf; STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 25, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

⁴⁰ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 6, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

À la suite d'un appel d'offres public, la STM dévoile en novembre 2019, puis en janvier 2020, les noms des équipes d'architectes qui ont été sélectionnées pour assurer la conception architecturale des cinq stations du prolongement de la ligne Bleue. Deux équipes d'architectes de « Lemay Bisson Fortin Architectes en consortium » se voient confier le mandat pour les stations Anjou et Pie-IX, avec un concepteur distinct par station. La firme « ACDF Architecture » se voit attribuer celui de la station Langelier⁴¹. « Les Architectes FABG » sont responsables de la conception architecturale de la station Viau, tandis que le contrat pour la station Lacordaire est octroyé à « STGM + Daoust Lestage Architectes en consortium »⁴².

Les équipes d'architectes travaillent à l'élaboration des concepts architecturaux des stations à la lumière des différentes activités de participation conduites par la STM d'octobre 2019 à mars 2020. Ces activités incluent, entre autres, des sondages, des groupes de discussion, un concours auprès d'élèves du primaire, des tables de travail sur invitation de même que la présente consultation publique. La STM prévoit présenter à la population les concepts architecturaux dans les prochains mois⁴³.

1.2.3. Certification Envision

La STM vise l'obtention d'une certification *Envision*⁴⁴ pour le projet. *Envision* est le principal outil de développement durable utilisé en Amérique du Nord pour les projets d'infrastructures d'envergure, comme le métro. Il a été développé pour couvrir l'ensemble des aspects de développement durable d'un projet d'infrastructure et chacune des phases de son cycle de vie (planification, conception, construction, opération et maintenance et fin de vie)⁴⁵.

Tel que proposé pour atteindre la certification, la conception architecturale des futures installations devra tenir compte, entre autres, des éléments suivants : lumière naturelle, entretien facile des matériaux, économie d'énergie, réutilisation de l'eau, capacité d'adaptation aux conditions météorologiques (inondations, glace, etc.) et aux changements climatiques, et verdissement des infrastructures⁴⁶.

Pour atteindre les différents crédits *Envision*, des ressources spécialisées ont été intégrées au bureau de projet de la STM. Elles collaborent avec les différentes disciplines de conception pour

⁴¹ STM, « La STM octroie un premier contrat pour la conception architecturale de trois nouvelles stations de la ligne bleue », *Communiqués*, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/la-stm-octroie-un-premier-contrat-pour-la-conception-architecturale-de-trois-nouvelles-stations-de-la-ligne-bleue>

⁴² STM, « La STM octroie un contrat pour la conception architecturale de deux nouvelles stations de la ligne bleue », *Communiqués*, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2020/la-stm-octroie-un-contrat-pour-la-conception-architecturale-de-deux-nouvelles-stations-de-la-ligne-bleue>

⁴³ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 4, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf; STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 12, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

⁴⁴ Pour apprendre davantage sur la certification *Envision* : <https://sustainableinfrastructure.org/envision/overview-of-envision/>

⁴⁵ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 10, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

⁴⁶ STM, « La STM octroie un premier contrat pour la conception architecturale de trois nouvelles stations de la ligne bleue », *Communiqués*, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/la-stm-octroie-un-premier-contrat-pour-la-conception-architecturale-de-trois-nouvelles-stations-de-la-ligne-bleue>

identifier et intégrer au projet les mesures en développement durable les plus pertinentes. Elles travaillent aussi au plan de mitigation des impacts sur la communauté et l'environnement⁴⁷.

En visant la certification *Envision*, la STM veut accentuer l'écoresponsabilité dans la réalisation du projet en y incorporant :

- la consultation et l'implication des parties prenantes;
- l'atténuation des impacts de la construction sur la communauté et l'environnement;
- la réduction des impacts associés aux matériaux utilisés (consommation de ressources et émissions associées à la fabrication);
- la réhabilitation de terrains contaminés;
- la réduction des impacts en exploitation (matières résiduelles, économies d'eau et d'énergie, réduction des bruits et vibrations, etc.);
- la bonification du couvert végétal;
- la résilience du projet aux impacts des changements climatiques⁴⁸.

1.2.4. Choix des noms des futures stations

Les noms des cinq futures stations de métro sont provisoires. Un comité toponymique a été mis sur pied pour soumettre au conseil d'administration de la STM des recommandations. Chaque recommandation devra se conformer à une liste de critères de sélection qui sera préalablement établie. Les propositions recueillies lors de la consultation seront transmises au comité pour examen. Le processus complet d'approbation des noms n'a pas encore été dévoilé⁴⁹.

1.2.5. Mesures de mitigation pendant les travaux

La STM élabore présentement un plan de mitigation qu'elle présentera à la population à l'automne 2020. Ce plan tiendra compte des meilleures pratiques ayant été réalisées dans le cadre de chantiers similaires. La STM prévoit aussi tenir des activités de participation publique (séances d'information et ateliers d'échanges) pour définir les mesures de mitigation qui faciliteront la cohabitation entre les citoyens et les travaux⁵⁰.

Plusieurs études et évaluations sont en cours pour optimiser les interventions de la STM sur le terrain :

- étude de maintien de la mobilité durant les travaux;
- étude de circulation
- évaluation de la qualité des sols et de mesures assurant la décontamination;

⁴⁷ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 10,
https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid., p. 7-8

⁵⁰ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 42,
https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

- évaluation de mesures visant à assurer le contrôle des poussières et le maintien de la qualité de l'air durant les travaux;
- évaluation de mesures visant à assurer le contrôle du niveau sonore durant les travaux⁵¹.

L'objectif de la STM est d'implanter les mesures aussitôt que débutera la mise en œuvre du projet⁵².

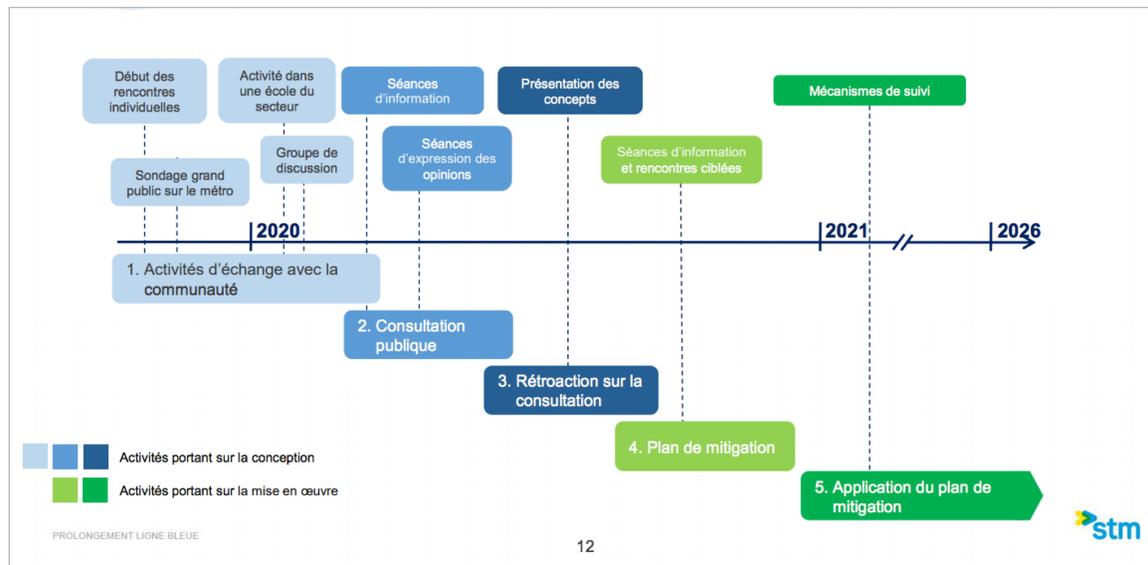


Figure 15 : Processus de participation publique sur le projet de prolongement de la ligne Bleue⁵³

1.3. Vision de mise en valeur de la Ville de Montréal

Le projet de 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*⁵⁴ comme l'un des moyens visant à favoriser une mobilité durable et intégrée.

Pour la Ville de Montréal, le prolongement de la ligne Bleue est l'occasion de repenser la mobilité et l'aménagement pour améliorer la qualité de vie des citoyens. Il ouvre ainsi de nouvelles perspectives pour les secteurs qui seront desservis et constitue un levier pour leur transformation⁵⁵.

⁵¹ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 42, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

⁵² STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 5, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

⁵³ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 12, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

⁵⁴ Pour consulter la *Déclaration du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour revitaliser l'Est de Montréal* : <https://www.quebec.ca/gouv/politiques-orientations/revitalisation-est-montreal/>

⁵⁵ Ville de Montréal, *Projet de prolongement de la ligne bleue : vision préliminaire de mise en valeur du territoire*, février 2020, p. 5, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE_LIGNE-BLEUE.PDF

Dans le cadre de la consultation, des représentants de la Ville de Montréal ont été invités par la STM à présenter les grandes lignes d'une vision de mise en valeur des secteurs visés par le projet⁵⁶. Cette vision constitue une feuille de route pour guider les efforts de mise en valeur du territoire et en maximiser les retombées. Elle oriente, de plus, le renouveau et les interventions aux abords des futures stations de métro à travers des balises d'aménagement (critères)⁵⁷.

Cette vision présente trois grandes orientations, qui se divisent en objectifs :

- Orientations 1 : Le prolongement de la ligne Bleue de métro, vecteur du renouveau urbain du secteur.
 - o Objectif 1 : Diversifier les activités urbaines de façon à instaurer des milieux de vie complets et animés.
 - o Objectif 2 : Densifier les abords des stations de métro et les terrains sous-utilisés.
- Orientation 2 : Une mobilité collective et active repensée.
 - o Objectif 1 : Redéfinir le maillage des déplacements collectifs avec les accès au métro comme points d'ancrage.
 - o Objectif 2 : Remettre le piéton et les déplacements actifs au cœur de la mobilité dans le secteur.
 - o Objectif 3 : Assurer le déploiement d'une mobilité innovante.
- Orientation 3 : Un renouveau limitant son empreinte écologique.
 - o Objectif 1 : Accroître généreusement le couvert végétal et le mettre en réseau.
 - o Objectif 2 : Assurer une gestion écologique des eaux.
 - o Objectif 3 : Bâtir le renouveau du secteur sur des standards élevés en matière de construction et d'architecture d'aménagement et de design urbain⁵⁸.

Deux portions du territoire ont récemment fait l'objet d'exercices de planification à la Ville de Montréal. En 2015, une réflexion sur le secteur Anjou-Langelier est menée en marge de l'élaboration de l'avant-projet du prolongement de la ligne Bleue. En 2018, l'arrondissement de Saint-Léonard amorce l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour un tronçon de la rue Jean-Talon Est⁵⁹. Le projet de PPU, qui renvoie à la vision de mise en valeur de la Ville, devrait être adopté en 2021⁶⁰.

⁵⁶ Pour consulter la *Vision préliminaire de mise en valeur du territoire* élaborée par la Ville de Montréal dans le cadre du projet de prolongement de la ligne bleue : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE_LIGNE-BLEUE.PDF

⁵⁷ Ibid., p. 24-27

⁵⁸ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 14-21, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

⁵⁹ Ville de Montréal, *Projet de prolongement de la ligne bleue : vision préliminaire de mise en valeur du territoire*, février 2020, p. 7, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE_LIGNE-BLEUE.PDF

⁶⁰ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 22, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf; Ville de Montréal, *Projet de prolongement de la ligne bleue : vision préliminaire de mise en valeur du territoire*, février 2020, p. 7, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE_LIGNE-BLEUE.PDF

1.4. Démarche de consultation

L'article 158.3 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (RLRQ, chapitre S-30.01) prévoit qu'il revient au conseil d'agglomération de Montréal d'adopter un règlement qui édicte « *les règles d'urbanisme que doit respecter la Société de transport de Montréal (STM) dans la réalisation des travaux et des ouvrages visés* ». L'article de loi précise également que l'adoption du règlement est conditionnelle à ce que la STM tienne une consultation publique conformément à sa Politique de consultation publique pour le réseau du métro (PC 1.14) et à ce qu'elle dépose le rapport de consultation au conseil d'agglomération. Telle qu'approuvée par le conseil d'administration de la STM en 2012, la Politique prévoit que la consultation doit se dérouler en trois étapes :

1. les citoyens sont informés de la tenue de la consultation publique par différents moyens de communication;
2. la Commission tient des séances d'information et d'expression des opinions;
3. la Commission analyse les informations recueillies lors de la consultation, rédige son rapport et le dépose au Comité suivi des actifs du conseil d'administration de la STM pour adoption par le conseil d'administration de la STM.

En décembre 2019, le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM) autorise la création d'une Commission responsable de tenir une consultation sur le projet de prolongement de la ligne Bleue du métro. L'objet de la consultation est déterminé dans le respect du mandat qui est confié à la STM en 2016. Il ne remet donc pas en question les choix retenus quant au tracé, aux types d'installations, ou à la localisation de ces installations sur le territoire. Ainsi, la consultation porte sur la conception architecturale et l'intégration urbaine des nouvelles installations (édicules, structures auxiliaires, terminus d'autobus et stationnement incitatif)⁶¹.

La consultation est annoncée à la fin du mois de janvier 2020 par l'intermédiaire d'un communiqué de presse et d'avis qui paraissent dans des hebdomadaires locaux et de grands quotidiens montréalais. 39 000 dépliant d'information sont distribués en porte à porte aux résidents des quartiers visés par les travaux et des affiches sont installées sur les futurs sites de construction, ou à proximité de ceux-ci. Les diverses activités de consultation sont aussi portées à l'attention du public via les réseaux sociaux, l'infolettre de la STM et son site web.

Les 11, 13, 18 et 19 février 2020, la Commission tient des séances d'information dans les secteurs Saint-Michel, Saint-Léonard et Anjou, et au siège social de la STM. Durant ces séances, les représentants de la STM présentent le projet de prolongement de la ligne Bleue et répondent aux questions du public. Les représentants de la Ville de Montréal donnent pour leur part la *Vision préliminaire de mise en valeur du corridor du prolongement de la ligne Bleue*.

La population est ensuite invitée à partager à la Commission ses préoccupations, attentes et opinions et à échanger avec elle. Les séances d'expression des opinions ont lieu les 26 février, 2, 3, 4 et 5 mars 2020, aux mêmes endroits que les séances d'information.

⁶¹ STM, *Réponses aux questions demeurées sans réponse lors des séances d'information*, p. 5, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_nonrepondues.pdf

Ces séances sont complétées par la mise en ligne d'un questionnaire guidé. Ce dernier vise à recueillir des opinions sur différentes thématiques, comme la conception architecturale et l'intégration urbaine des futures installations, la prise en compte des arts, de l'histoire et du patrimoine dans le projet et les effets présumés de ce dernier sur la qualité de vie. Il est mis en ligne à la suite de la première séance d'information le 11 février et demeure ouvert jusqu'à la fin de la dernière séance d'expression des opinions, le 5 mars 2020.

1.4.1. *Portrait de la participation*

Quelque 630 personnes assistent aux séances d'information et aux séances d'expression des opinions, et un peu plus de 50 personnes remplissent le questionnaire en ligne. La Commission reçoit 85 opinions, dont 50 d'entre elles sont présentées en personne lors des séances d'expression des opinions.

2. PRÉOCCUPATIONS ET OPINIONS DES PARTICIPANTS

Ce chapitre aborde les préoccupations, les attentes et les opinions présentées pendant la consultation sur le projet de prolongement de la ligne Bleue. Il est à noter que les participants se sont prononcés sur le projet avant que l'état d'urgence sanitaire n'ait été décrété à Montréal en lien avec le coronavirus (COVID-19).

Les participants mentionnent à maintes reprises que le prolongement de la ligne Bleue est un projet attendu depuis des décennies. À quelques exceptions près⁶², ils se disent réjouis de le voir enfin se réaliser. Certains s'expriment sur les répercussions présumées du projet sur leur qualité de vie. Les bénéfices mis en relief sont :

- la diminution des temps de déplacement entre les lieux d'habitation et les pôles d'emploi, d'études, de consommation et de divertissement;
- une meilleure accessibilité au centre-ville et aux quartiers riverains des futures installations;
- le désengorgement de la ligne Verte de métro;
- la revitalisation urbaine, économique, commerciale et sociale de l'Est de Montréal;
- la dynamisation de la rue Jean-Talon Est;
- la bonification de l'offre de services dans les quartiers concernés par le projet;
- la réduction de l'utilisation de l'automobile et la baisse de la congestion routière⁶³.

Des intervenants soulèvent aussi les effets négatifs du projet :

- l'augmentation de la circulation routière à proximité des installations, particulièrement autour du stationnement incitatif Anjou;
- la congestion routière;
- l'augmentation des pollutions atmosphérique et sonore et des risques pour la santé;
- la diminution du sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes, notamment aux environs des terminus d'autobus Pie-IX et Anjou et du stationnement incitatif Anjou;
- la baisse de la quiétude des quartiers;
- la perte d'espaces de stationnement sur les rues résidentielles et sur les sites commerciaux;
- la transformation du cadre bâti;
- l'engorgement de la ligne Orange de métro;
- l'embourgeoisement des quartiers concernés par le projet, l'érosion du marché locatif et l'aggravation des situations de vulnérabilité pour les locataires en situation de pauvreté;
- la hausse de la criminalité;
- la disparition de commerces fréquentés;

⁶² Micheline Morin-Sénécal, Mylène Borduas, Corinne Casenave

⁶³ Giovanna Zitiello, Marianne Trépanier, Bryan Paiement, Danny Polifroni, J. Porso, Laverio Nozza, Jean-François Durnin, Caroline Rousseau, Elaine Bélanger, Jacques Fréchette, François Pouliot, Fatima El Mehdi, Louba Hervieux, Emmanuel Prince-Thauvette, Simon Thibaudeau, Réal Primeau, Geneviève Bergeron, Karyne Krégent, Melek Ozgur, Mathieu St-Laurent, Marie Eve Boulanger, Sylvain Tousignant, Belahouel Benslimane, Yamina Hadj Mokhtar, Jean-Hugues Deschênes, Maison de la famille Saint-Léonard (Pietro Bozzo), Thomas Legault, Ghislaine Collette, Viviane Caron, Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Annie Bombardier, Suzanne Dubois

- la création d'obstacles sur les cheminements piétonniers menant aux Galeries d'Anjou⁶⁴.

Malgré un accueil favorable, de nombreux participants à la consultation émettent des réserves sur les paramètres du projet. Plusieurs contestent les choix retenus quant au tracé, aux types d'installations, ou à la localisation des installations sur le territoire. D'autres se soucient des stratégies de mitigation à mettre en place durant les travaux et de la gestion de projet et du nom des futures stations.

Des opinions touchent aussi à l'objet principal de la consultation et portent sur la conception architecturale et l'intégration urbaine des installations. La consultation permet d'identifier des facteurs de qualité, de beauté, de fonctionnalité, de confort, de bien-être, de durabilité, d'accessibilité et de sécurité pour le projet à venir.

2.1. Conception architecturale des installations

Une majorité de contributions portant sur la conception architecturale des installations concernent les stations de métro. Quelques contributions touchent également aux terminus d'autobus, au stationnement incitatif et aux structures auxiliaires.

Des intervenants apprécient la conception architecturale des installations existantes et font part de leur pleine confiance en la STM pour la réalisation du projet⁶⁵. La plupart formulent néanmoins des attentes et présentent des propositions.

2.1.1. Éclairage et matériaux

La plupart des souhaits que formulent les participants relativement à la conception des futures stations réfèrent à la luminosité. Pour plusieurs, elle devrait miser sur la pénétration de lumière naturelle, et ce jusqu'aux quais d'embarquement⁶⁶. À ce titre, les stations de métro Préfontaine, Champ-de-Mars, Place d'Armes, Sherbrooke, De la Concorde et Angrignon sont citées en exemples⁶⁷. On souhaite une multiplication des ouvertures ainsi qu'une fenestration plus grande et plus abondante⁶⁸. Le recours à un éclairage artificiel chaleureux et de qualité pour les espaces qui n'auraient pas d'ouverture sur l'extérieur est aussi demandé⁶⁹. Pour apporter éclat et clarté, les intervenants invitent les concepteurs à opter pour des couleurs claires ou vives⁷⁰.

⁶⁴ Josée Cournoyer, François Pouliot, François Daviau, Stéphane Turcotte, Sylvie Hébert, Renée Pouliot, Daniel Chartier, Paul Cimiglia, Nicole Perreault, Michel Perreault, Action Dignité Saint-Léonard (Sylvie Dalpé), Danny Polifroni, Trajectoire, Maddalena Baviello, Federico Centeno, Cadillac Fairview (Danielle Lavoie), Annie Gauthier, Daniel Fortin, Réal Primeau, Martine Ranger, Cindy Caetano

⁶⁵ Fatima El Mehdi, J. Porso, Laverio Nozza

⁶⁶ Geneviève Bergeron, Melek Ozgur, Mathieu St-Laurent, Sylvain Tousignant, Simon Thibaudeau, Jean-François Durnin, Jacques Fréchette, Gabriel Bourgeois, Catherine Ricard, Virginie Chila, Emmanuel Prince-Thauvette, Denis Deschênes, Annie Bombardier

⁶⁷ Trajectoire, Marianne Trépanier, Bryan Paiement, Jacques Fréchette

⁶⁸ Danny Polifroni, Marjolaine Larivière, Luc Larivière, Nicolas Fillion, Jonathan Beaulieu

⁶⁹ Emmanuel Prince-Thauvette, Annie Bombardier

⁷⁰ Bryan Paiement, Viviane Caron, Melek Ozgur, Marie Eve Boulanger

De l'avis de plusieurs, des lieux ouverts et chaleureux sont à privilégier. De hauts plafonds viendraient renforcer l'effet d'ouverture des bâtiments⁷¹. L'utilisation, à l'extérieur comme à l'intérieur, de matériaux naturels ou nobles comme le verre, le bois, la pierre et l'aluminium leur conférerait chaleur et profondeur⁷². Il est également réclamé à quelques reprises de limiter l'emploi du béton et d'augmenter la présence du bois, sous la forme de poutres ou d'accents muraux, par exemple⁷³. Selon un intervenant, les équipes d'architectes gagneraient à s'inspirer du design de pavillons des Université de Toronto et de Colombie-Britannique, qui minimiseraient l'utilisation du béton et valoriseraient le bois et le verre⁷⁴. Toujours dans une optique de rendre les stations les plus confortables et agréables possible, une participante demande que la conception tienne compte de la dimension du bruit⁷⁵.

2.1.2. Commodités

La question des commodités est soulevée par quelques intervenants. Ces derniers croient que la présence de fontaines d'eau et de toilettes publiques dans les stations de métro contribuerait à offrir une expérience client agréable⁷⁶. Une organisation souhaite que les futures stations de métro présentent des lieux d'entreposage de bagages, où les usagers pourraient laisser leurs effets personnels dans une zone sécurisée avec accès contrôlé⁷⁷. Il est également demandé aux concepteurs de prévoir des espaces intérieurs pouvant accueillir un nombre suffisant de points de vente de titres de transport, de présentoirs à journaux (Métro et 24h) et de prises électriques⁷⁸. La présence de bancs, de larges banquettes, de sièges confortables, de tables et de poubelles est souhaitée, à l'extérieur et à l'intérieur des édicules, notamment sur les quais d'embarquement. L'installation de portes palières sur les quais est aussi demandée pour diminuer les interruptions de service⁷⁹. En outre, des participants s'attendent à ce que les espaces intérieurs et extérieurs soient conçus de façon à être nettoyés et entretenus facilement, et ce peu importe la saison⁸⁰.

2.1.3. Accessibilité universelle

Un certain nombre de contributions traitent d'accessibilité universelle. Elles soulignent l'importance qu'elle soit mise au cœur de la conception des futures installations et qu'elle soit abordée selon une approche intégrée⁸¹.

⁷¹ Trajectoire

⁷² Andrée Anne Pagé, Derek Robertson, Bryan Paiement, Emmanuel Prince-Thauvette, Denis Deschênes

⁷³ Danny Polifroni, Derek Robertson, Virginie Chila, Bryan Paiement, Caroline Rousseau

⁷⁴ Derek Robertson

⁷⁵ Josée Cournoyer

⁷⁶ Marianne Mailhot-Sarrasin, Julie Gougeon, Giovanna Zitiello, Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert), Trajectoire, Albert Chrétien

⁷⁷ Club Basketball St-Léonard I DOD-Basketball (Jacques Berverley)

⁷⁸ Trajectoire, Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté), Marie Eve Boulager, Derek Robertson

⁷⁹ Simon Thibaudeau, Geneviève Bergeron, Alexandre Caron

⁸⁰ François Pouliot

⁸¹ Gregory Khouri, Jacques Fréchette, Emmanuel Prince-Thauvette, Marianne Mailhot-Sarrasin, Maison de la famille Saint-Léonard (Pietro Bozzo), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Derek Robertson, Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

Pour plusieurs participants, il est primordial que la STM favorise une utilisation équitable de ses infrastructures et services. Selon eux, tous les usagers, qu'ils soient des personnes ayant des limitations fonctionnelles (motrices, visuelles, auditives ou intellectuelles), des aînés ou des familles faisant l'utilisation de chariots ou de poussettes, devraient pouvoir accéder facilement à tous les niveaux des futures installations. Ils devraient aussi pouvoir s'y orienter et s'y déplacer aisément. L'accessibilité universelle devrait se refléter dans l'aménagement intérieur et extérieur des installations, la signalétique et les commodités offertes usagers⁸².

Certains demandent que tant les édicules principaux que les édicules secondaires soient dotés d'ascenseurs⁸³. Deux intervenants recommandent à la STM de prévoir des ascenseurs de plus grande taille afin qu'ils suffisent à la demande⁸⁴. Pour simplifier les cheminements des personnes à mobilité réduite, un participant suggère aussi que les ascenseurs accueillent les usagers à l'extérieur des stations, au niveau du trottoir, et les conduisent directement au niveau des quais d'embarquement⁸⁵. D'autres propositions ont trait à l'augmentation du nombre de rampes d'accès et d'escaliers mécaniques⁸⁶. Des critiques sont par ailleurs formulées selon lesquelles les escaliers mécaniques et les ascenseurs gérés par la STM sont trop souvent en panne⁸⁷.

Pour répondre aux besoins de la population vieillissante et des personnes à mobilité réduite, des intervenants estiment que les nouvelles stations devraient comporter davantage de lieux où s'asseoir et se reposer, notamment sur les quais d'embarquement⁸⁸. Une citoyenne suggère l'installation d'assises (bancs ou sièges) prioritaires aux personnes âgées et à mobilité réduite à proximité des portes des stations afin de faciliter la pose et le retrait de crampons l'hiver⁸⁹.

L'accessibilité universelle est également abordée sous l'angle de la signalétique⁹⁰. Pour faciliter les déplacements des personnes vivant avec un handicap visuel, une citoyenne demande d'améliorer la visibilité et la lisibilité des panneaux indiquant les sorties, les lieux de correspondance, les directions des lignes de métro et les ascenseurs. Elle propose de plus d'adopter une signalétique qui soit davantage contrastée et de grande taille, et d'ajuster la hauteur des informations aux regards des utilisateurs⁹¹. Elle recommande finalement que la signalétique visuelle soit relayée par une signalétique sonore qui pourrait, par exemple, indiquer la direction des lignes de métro⁹².

Des participants demandent que la signalétique et les communications soient au moins dans deux langues (français et anglais) pour favoriser la compréhension du plus grand nombre, dont les

⁸² Trajectoire

⁸³ Marianne Trépanier, Danny Polifroni, Lita Sisavath, Gabriel Bourgeois, Albert Chrétien, Ilde Lepore, Renée Pouliot, Annie Bombardier

⁸⁴ Madeleine Rudd, Derek Robertson, Simon Thibaudeau, Nathalie Schnitzler

⁸⁵ Derek Robertson

⁸⁶ Comité promoteur du logement social de Saint-Léonard (Francis Mireault), Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté), Jessica Thompson, Nathalie Schnitzler, Annie Bombardier

⁸⁷ Jacques Fréchette, Simon Thibaudeau

⁸⁸ Derek Robertson, Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté)

⁸⁹ Madeleine Rudd

⁹⁰ Pour la STM, « la signalétique désigne un ensemble d'éléments visuels permettant de se situer et de s'orienter lors de déplacements. Concrètement, dans le réseau du métro, la signalétique regroupe tous les éléments d'identification de la station, les enseignes directionnelles, ainsi que divers plans et cartes » <http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/grands-projets-metro/nouvelle-signalétique>

⁹¹ Johanne Garneau

⁹² Ibid.

nouveaux arrivants et les touristes⁹³. L'utilisation de pictogrammes universels est également encouragée⁹⁴.

En contrepartie, un participant remet en question le choix de la STM de mettre en place des mesures d'accessibilité universelle au sein de ses installations. Il estime que compte tenu de la fréquence des bris et des troubles d'entretien des ascenseurs et des escaliers mécaniques, ces mesures sont trop coûteuses. Il préconise plutôt la consolidation du service terrestre de transport adapté⁹⁵.

2.1.4. Sécurité

Quelques participants insistent sur l'importance de la sécurité dans la conception des futures stations de métro. Ils proposent entre autres de mettre en application le principe « voir et être vu » en favorisant le design d'espaces ouverts et éclairés qui assurent un large champ de vision et réduisent au maximum les « cachettes » et recoins⁹⁶. Il est également demandé d'améliorer les moyens d'obtenir du secours en facilitant l'accès à des téléphones d'urgence⁹⁷. L'installation de caméras de surveillance intérieures et extérieures de même que la présence physique d'employés de la STM contribueraient, selon certains, au sentiment de sécurité des usagers et décourageraient les malfaiteurs⁹⁸.

Des intervenants s'intéressent aussi à la sécurité dans une optique de gestion de l'achalandage⁹⁹. Selon une organisation, la conception des stations de métro et la signalétique devraient permettre de fluidifier les déplacements vers les sorties et les lieux de correspondance, et ce particulièrement aux heures de pointe¹⁰⁰. Un citoyen propose de prévoir suffisamment d'espace sur les quais pour accueillir les files d'attente afin de ne pas compromettre d'éventuelles évacuations d'urgence¹⁰¹. Un autre participant suggère que les concepteurs s'inspirent des mesures de contrôle de foules que pratiquent l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, les galeries d'Anjou et le parc d'attractions La Ronde¹⁰².

2.1.5. Signalétique et affichage

Certains font mention du manque d'efficacité de la signalétique dans l'ensemble du métro, et plus particulièrement sur la ligne Bleue¹⁰³. Les affiches signalant les sorties sur rue, les ascenseurs ainsi que les correspondances gagneraient à être plus saillants pour améliorer la fluidité des déplacements des usagers. Il est entre autres suggéré qu'elles soient plus nombreuses, de plus

⁹³ Accueil aux immigrants de l'Est de Montréal (Vincent Garneau), Derek Robertson

⁹⁴ Trajectoire

⁹⁵ Laverio Nozza

⁹⁶ Annie Gauthier, Gabriel Bourgeois, Catherine Ricard

⁹⁷ Marjolaine Larivière, Luc Larivière

⁹⁸ Ilde Lepore, Giovanna Zitiello, Jacques Fréchette, Derek Robertson, Trajectoire, Julien Gagnon-Ouellette

⁹⁹ Trajectoire, Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté), Federico Centeno

¹⁰⁰ Trajectoire

¹⁰¹ Federico Centeno

¹⁰² Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté)

¹⁰³ Federico Centeno, Trajectoire

grande taille et plus lumineuses, et que l’affichage au sol soit préconisé¹⁰⁴. La signalétique à l’extérieur des stations est aussi critiquée. Certains déplorent, en effet, le manque de visibilité des stations depuis la rue¹⁰⁵.

Certains outils de la STM, comme les bornes d’information en temps réel sur les horaires d’autobus et les plans de quartier, semblent particulièrement appréciés des participants qui espèrent les retrouver dans les futures installations¹⁰⁶. La publicité commerciale est perçue par certains comme un irritant¹⁰⁷. Il est, par conséquent, demandé de la réduire ou de mieux l’intégrer au design intérieur des stations¹⁰⁸.

2.1.6. Arts et références historiques et identitaires

Plusieurs participants sont d’avis que, par souci de tradition, les futures installations devraient faire une large place à l’art public et aux artistes contemporains¹⁰⁹. Ils suggèrent d’opter pour des œuvres originales, surprenantes et de grande envergure et de valoriser le talent d’artistes montréalais, québécois, autochtones et issus de l’immigration¹¹⁰. Une organisation note l’exemplarité de la station Champ-de-Mars qui, avec ses vitraux, allierait magnifiquement l’art à l’architecture¹¹¹.

Il est aussi demandé que la STM continue à offrir gratuitement des emplacements aux artistes, musiciens et chanteurs afin qu’ils puissent se produire en spectacle. Pour certains intervenants, ces espaces devraient revêtir un caractère plus formel et être conçus de façon à fournir une acoustique de qualité¹¹².

De l’avis de participants, l’architecture, le design et l’art devraient être mis à profit pour honorer le rôle des peuples autochtones, des femmes et des communautés ethnoculturelles dans l’histoire de la métropole et pour souligner leur apport à la société¹¹³. Une attention particulière devrait être portée aux communautés ethnoculturelles qui habitent les quartiers traversés par le projet. À cet égard, il est suggéré d’intégrer des références à la culture et au patrimoine italiens bien présents à Saint-Léonard¹¹⁴.

Pour des intervenants, la conception des installations devrait être l’occasion d’exprimer certains aspects de la culture et de l’histoire montréalaises, québécoises et canadiennes. Ils demandent, entre autres, de présenter l’histoire de la STM et de la mobilité à Montréal, de rappeler les

¹⁰⁴ Federico Centeno, Trajectoire

¹⁰⁵ Denis Deschênes

¹⁰⁶ Jessica Thompson, Trajectoire

¹⁰⁷ Trajectoire, Jeunes Sportifs d’Hochelaga (Denis Côté)

¹⁰⁸ Trajectoire

¹⁰⁹ Thomas Legault, Jonathan Beaulieu, Melek Ozgur, Geneviève Bergeron, Karyne Krégent, Andrée-Ann Pagé

¹¹⁰ Marianne Trépanier, Andrée-Ann Pagé, Emmanuel Prince-Thauvette

¹¹¹ Trajectoire

¹¹² Jacques Fréchette, Danny Polifroni, Simon Thibaudeau

¹¹³ Mathieu St-Laurent, Melek Ozgur, Catherine Ricard, Simon Thibaudeau, Fatima el Mehdi, Marianne Trépanier, Bryan Paiment, Jessica Thompson, Emmanuel Prince-Thauvette, Andrée-Ann Pagé, Karyne Krégent, Jean-François Durnin, Elaine Bélanger

¹¹⁴ Emmanuel Prince-Thauvette, Ilde Lepore, Eric Phaneuf, Simon Thibaudeau, Réal Primeau, Jeunes Sportifs d’Hochelaga (Denis Côté)

avancées technologiques et sociales du Québec, comme l'hydroélectricité, d'évoquer le fait français et de représenter l'emblème du Canada¹¹⁵.

D'autres contributions concernent l'intégration aux futures installations de références identitaires, culturelles et historiques aux quartiers traversés par le projet¹¹⁶. Les stations devraient, en effet, constituer des vitrines sur le patrimoine matériel et immatériel local. Un intervenant suggère notamment de mettre en valeur le patrimoine des cavernes de Saint-Léonard à l'image de la fenêtre géologique de la station Snowdon¹¹⁷.

2.1.7. Toponymie

Des participants souhaitent que les appellations des futures stations soient plus inclusives et reflètent la diversité de la population. Selon eux, les femmes, les communautés ethnoculturelles et les peuples autochtones devraient être mieux représentés dans la toponymie¹¹⁸. Un citoyen propose de nommer « Petit Maghreb » la station située au coin du boulevard Pie-IX et de la rue Jean-Talon Est pour faire écho au quartier du même nom et aux communautés issues de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie qui y ont élu domicile¹¹⁹. Un autre intervenant suggère de souligner la présence de la communauté italienne de Saint-Léonard en attribuant le nom italien « *Monna Lisa* » à la station située à l'angle du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon Est¹²⁰.

Il est de plus proposé de moderniser le nom des stations. Une participante recommande d'honorer des artistes, des athlètes, des scientifiques et des politiciens contemporains pour renforcer le sentiment d'appartenance à la collectivité montréalaise et québécoise¹²¹. Afin de faciliter le repérage géographique des Montréalais et des touristes, un organisme propose de remplacer les noms des stations Pie-IX et Viau de la ligne Verte respectivement par « Parc Olympique » et « Biodôme », laissant ainsi le champ libre à l'éventuelle utilisation de ces noms pour les futures installations de la ligne Bleue¹²². Un autre citoyen croit plutôt que la station Viau de la ligne Verte devrait être renommée « Pierre-de-Courbertin »¹²³.

2.1.8. Innovation environnementale et technologique

Aux dires d'intervenants, le projet de prolongement de la ligne Bleue devrait être fondé sur des standards élevés en matière de construction, d'architecture, d'aménagement et de design urbain. On le voudrait représentatif du 21^e siècle et au service de la transition écologique¹²⁴. Plus spécifiquement, les futures constructions devraient non seulement résister à l'épreuve du temps,

¹¹⁵ Jean-François Durnin, Louba Hervieux, Sylvain Tousignant, Mathieu St-Laurent, Annie Bombardier

¹¹⁶ Trajectoire, François Pouliot, Sylvain Tousignant, Mathieu St-Laurent, Giovanna Zitiello, Marianne Trépanier, Jean-François Durnin, Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

¹¹⁷ Vincent Trotignon

¹¹⁸ Andrée-Ann Pagé, Karyne Krégent, Catherine Ricard, Jean-François Durnin, Mathieu St-Laurent, Élane Bélanger, Trajectoire, Danny Polifroni, Younes Boubekeur

¹¹⁹ Younes Boubekeur

¹²⁰ Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté)

¹²¹ Marianne Trépanier

¹²² Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté)

¹²³ Eric Phaneuf

¹²⁴ Derek Robertson, Thomas Legault, Bryan Paiement

mais présenter également une faible empreinte écologique¹²⁵. Dans cette optique, l'utilisation de matériaux locaux, durables et respectueux de l'environnement comme le bois ou la pierre, est favorisée¹²⁶. Selon un participant, l'emploi du « carbicrete », un béton sans ciment et négatif en carbone développé par l'Université McGill, gagnerait à être exploré¹²⁷.

Pour certains, la lutte aux îlots de chaleur devrait constituer une priorité et être prise en compte dans tous les aspects de la conception et de la construction des stations¹²⁸. Elle pourrait se traduire par l'adoption de pratiques architecturales qui privilégient le verdissement et les surfaces absorbant peu de chaleur comme les toits verts et les matériaux pâles¹²⁹. Selon un organisme participant, le pavillon de la Tohu pourrait servir de modèle, car il intégrerait plusieurs éléments écologiques, dont des toitures végétalisées et des bassins pour la récolte des eaux de pluie¹³⁰.

Des citoyens s'attendent à ce que le design des installations allie innovation et excellence technique¹³¹. Pour eux, le projet devrait refléter la capacité de la STM à se projeter dans l'avenir et à anticiper les besoins futurs de la population. Ainsi, des participants à la consultation réclament l'implantation d'un service Internet sans fil (Wi-fi) performant qui serait offert gratuitement, et d'autres technologies de communication de pointe¹³². Afin d'être à l'avant-garde des innovations technologiques, une participante propose à la STM de se tourner vers le Li-fi, un nouveau mode de connexion Internet basé sur la transmission de données par la lumière. Cette technologie serait utilisée dans le métro de Paris et comporterait de nombreux avantages. Elle faciliterait, entre autres, le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) ce qui contribuerait à rendre les infrastructures plus efficaces, fiables et écologiques¹³³.

2.1.9. Unicité des stations

Des interventions s'inscrivent dans l'orientation architecturale du réseau de métro actuel et demandent l'unicité de chacune des stations¹³⁴. Pour assurer leur singularité, des participants proposent à la STM d'organiser un concours d'architecture et d'assigner un architecte différent à chaque installation¹³⁵. Quelques-uns privilégieraient aussi la sélection de jeunes architectes et artisans pour apporter un vent de fraîcheur et de renouveau¹³⁶. De façon générale, on dénote une certaine volonté de concevoir et de construire différemment les stations de métro, et de rompre avec la norme établie. Des qualificatifs comme audacieuse, novatrice, avant-gardiste, moderne, contemporaine, futuriste et vivante sont utilisés par les participants pour décrire le type d'architecture attendu¹³⁷.

¹²⁵ Trajectoire

¹²⁶ Caroline Rousseau, Andrée-Ann Pagé, Mathieu St-Laurent, Danny Polifroni, Denis Deschênes, Derek Robertson

¹²⁷ Derek Robertson

¹²⁸ Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko)

¹²⁹ Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko), Danny Polifroni

¹³⁰ Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko)

¹³¹ Jonathan Beaulieu

¹³² J. Porso, Club Basketball St-Léonard I DOD-Basketball (Jacques Beverley), Trajectoire

¹³³ Diane Sénécal-Frigon

¹³⁴ Trajectoire

¹³⁵ Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Geneviève Bergeron, Laverio Nozza

¹³⁶ Geneviève Bergeron, Laverio Nozza, Louba Hervieux

¹³⁷ Groupe Mach (Christopher Sweetnam-Holmes), Trajectoire

2.1.10. Terminus d'autobus et stationnement incitatif Anjou

Plusieurs intervenants remettent en question le choix de la localisation du terminus d'autobus et la pertinence du stationnement incitatif prévus à Anjou¹³⁸, ce qui peut expliquer pourquoi aussi peu de contributions abordent expressément leur conception architecturale et leur intégration au milieu¹³⁹. Quelques participants formulent tout de même des suggestions, advenant que la STM ne puisse pas revenir sur ses décisions. Si le terminus d'autobus doit être construit à l'endroit annoncé, des intervenants demandent qu'il soit intégré dans un bâtiment fermé, de façon à limiter les nuisances potentielles (bruit, pollution, densité de la circulation, îlots de chaleur, etc.) sur les quartiers établis et à construire¹⁴⁰. Pour eux, il est inconcevable d'aménager un terminus à ciel ouvert comme on le faisait jadis. Une organisation est d'avis qu'un terminus à ciel ouvert aurait pour conséquence directe d'empêcher toute forme de développement autour du site. Selon elle, le terminus devrait être intégré au milieu et assurer une connectivité optimale avec les édifices de métro et les futurs projets de développement immobilier¹⁴¹. Il devrait permettre la création d'un noyau de transport collectif d'une grande force qui agirait comme vecteur de redéveloppement, sur le modèle de *transit-oriented-development* (TOD)¹⁴². Ainsi, la forme et la localisation des quais et des voies d'accès du terminus ainsi que les manœuvres autobus devraient être planifiées de façon à accueillir un développement en hauteur, de forte densité et présentant une mixité d'usages¹⁴³. Le *Cardiff City Centre* au Royaume-Uni, le *Marine Gateway* à Vancouver et l'*Union Station* à Washington D.C. sont présentés comme des exemples réussis de projets immobiliers intégrant une composante lourde de transport collectif¹⁴⁴.

Des participants s'inquiètent pour la sécurité des piétons autour du terminus d'autobus Anjou, notamment sur le boulevard des Galeries-d'Anjou, pendant et après les travaux¹⁴⁵. Certains demandent de préserver en tout temps un accès piétonnier aux commerces des Galeries d'Anjou¹⁴⁶. Une citoyenne propose d'aménager les entrées et sorties du terminus pour qu'il puisse être traversé aisément¹⁴⁷.

Parmi les intervenants qui se prononcent sur le design du stationnement incitatif, un organisme souhaite qu'il soit vert, paysagé et qu'il présente des plantations¹⁴⁸. Il désire également qu'il inclue des bornes de recharge pour voitures électriques et qu'il présente un affichage visant, entre autres, à limiter l'usage du klaxon et du moteur à l'arrêt, et à encourager la gestion responsable des déchets et mégots¹⁴⁹. Une organisation demande, pour sa part, la construction d'un stationnement souterrain étagé, comme proposé, mais demande de l'intégrer à un bâtiment à vocation mixte de forte densité. Il est aussi réclamé que son implantation permette de préserver la quiétude des Angevins, notamment de ceux qui résident le long du boulevard des Galeries-

¹³⁸ Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal (Vincent Marchione)

¹³⁹ Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal (Vincent Marchione)

¹⁴⁰ Stéphane Turcotte, Renée Pouliot, Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

¹⁴¹ Cadillac Fairview (Danielle Lavoie)

¹⁴² Cadillac Fairview (Danielle Lavoie), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

¹⁴³ Cadillac Fairview (Danielle Lavoie), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

¹⁴⁴ Cadillac Fairview (Danielle Lavoie)

¹⁴⁵ Michel Perreault, Nicole Perreault, Renée Pouliot

¹⁴⁶ Renée Pouliot, Michel Perreault, Nicole Perreault

¹⁴⁷ Renée Pouliot

¹⁴⁸ Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal (Vincent Marchione)

¹⁴⁹ Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal (Vincent Marchione)

d'Anjou¹⁵⁰. De plus, pour réduire les effets sur la circulation locale, il est suggéré d'aménager les sorties du stationnement vers le nord, en direction de l'autoroute 40, et d'interdire les virages à gauche aux intersections qui ponctuent ses voies d'accès¹⁵¹.

2.2. Intégration urbaine des installations

Les participants à la consultation abordent l'intégration des installations sous l'angle de l'architecture, des activités urbaines et de la mobilité.

Il est d'abord demandé de favoriser une faible emprise au sol des futurs bâtiments¹⁵². Il est aussi demandé qu'ils respectent le milieu d'insertion en s'harmonisant aux paysages existants¹⁵³. À ce titre, une citoyenne demande de limiter la hauteur des édicules de la future station Lacordaire à 3 ou 4 étages pour protéger les vues qu'ont les riverains sur le parc Ladauversière¹⁵⁴. Selon certains participants, l'intégration urbaine de la station de métro Anjou serait optimisée si des liens souterrains étaient prévus vers des pôles commerciaux, comme les Galeries d'Anjou et les Halles d'Anjou¹⁵⁵.

En revanche, pour bien s'intégrer aux milieux d'accueil, plusieurs croient que les futures stations de métro devraient être conviviales, animées, invitantes, inclusives et rassembleuses¹⁵⁶. Des intervenants maintiennent qu'elles devraient jouer le rôle de nouvelles centralités ou de cœurs communautaires¹⁵⁷. Ils insistent sur la nécessité qu'elles participent à la création de milieux de vie complets à haute densité qui offrent à la communauté une diversité de logements, d'emplois et de services¹⁵⁸. Certains suggèrent de développer des quartiers axés sur le transport en commun (TOD)¹⁵⁹. En somme, la construction des installations de la STM est perçue comme une occasion de bonifier l'offre commerciale, culturelle, récréative et communautaire des quartiers concernés.

2.2.1. Activités commerciales

Il est proposé d'aménager des aires commerciales à l'intérieur et à l'extérieur des installations qui répondent aux besoins de la communauté et facilitent la vie des usagers. Les commerces les plus en demande sont ceux de proximité, comme les marchés publics, les fruiteries, les boulangeries, les épicerie en vrac, les pharmacies, les SAQ et les dépanneurs. Les restaurants de quartier, les

¹⁵⁰ Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

¹⁵¹ Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal (Vincent Marchione), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

¹⁵² Jean-Paul Galli

¹⁵³ Réal Primeau, Josée Cournoyer

¹⁵⁴ Ilde Lepore

¹⁵⁵ Li Fan Ding, Isabelle Mathieu, François Pouliot, Jessica Seguin

¹⁵⁶ Groupe Mach, Association québécoise des troubles d'apprentissage (Aqeta) Section Saint-Léonard - Est de Montréal (Kahina Achili), Simon Thibaudeau, Giovanna Zitiello

¹⁵⁷ Groupe Mach, Danny Polifroni

¹⁵⁸ Concertation Montréal (Issam Moussaoui), CIUSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Cadillac Fairview (Danielle Lavoie), Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté), Derek Robertson, Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

¹⁵⁹ Groupe Mach (Christopher Sweetnam-Holmes), Cadillac Fairview (Danielle Lavoie), Jeunes Sportifs d'Hochelaga (Denis Côté), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

cafés et les boutiques éphémères, appelés « *pop-up shops* », ont aussi la cote¹⁶⁰. Des participants notent la nécessité que la STM choisisse plus soigneusement les commerces qui s'implantent sur ses propriétés afin d'assurer une offre de qualité¹⁶¹. En outre, il est proposé de positionner des édicules en retrait de la rue Jean-Talon Est afin de mettre en valeur les activités commerciales¹⁶².

2.2.2. Équipements collectifs

Des participants à la consultation aimeraient aussi que de nouveaux équipements collectifs s'implantent sur les sites des futures installations ou s'intègrent au cadre bâti. La création de parcs ou d'espaces verts (avec tables et bancs) et l'établissement de services de garde, de centres de la petite enfance (CPE), d'aires de jeux pour enfants, de maisons de jeunes et de centres d'hébergement et de soins longue durée (CHSLD) sont souhaités par plusieurs¹⁶³. Le déploiement d'installations sportives et récréatives, telles que des terrains des sports, des patinoires, une piste d'athlétisme est également demandé¹⁶⁴. Aux dires de certains, la portion sud de l'arrondissement de Saint-Léonard souffrirait d'un important manque d'équipements culturels, tels que des bibliothèques, des salles de spectacle et des maisons de la culture, besoin qu'il faudrait combler¹⁶⁵.

2.2.3. Espaces publics

Quelques contributions de participants portent sur l'aménagement des espaces attenants aux futures installations de la STM. Ils souhaitent que ces espaces servent à pallier au manque de canopée et de verdure des quartiers et qu'ils contribuent du même coup à la lutte aux îlots de chaleur¹⁶⁶. Les mesures proposées en ce sens sont :

- accroître généreusement le couvert végétal et le verdissement;
- réduire au minimum l'espace alloué à l'asphalte;
- privilégier la biodiversité, en choisissant une diversité d'espèces et en aménageant la végétation sur différentes strates;
- prévoir des zones ombragées et installer des fontaines d'eau;
- favoriser l'agriculture urbaine;
- concevoir des aires d'attente et des zones de débarcadère qui respectent les critères établis par l'attestation stationnement écoresponsable du Conseil régional de l'environnement de Montréal;
- intégrer des mesures écologiques de gestion des eaux;
- privilégier les surfaces qui absorbent peu la chaleur;

¹⁶⁰ Josée Cournoyer, Vincent Trotignon, Catherine Ricard, Marie Eve Boulanger, Derek Robertson, Réal Primeau

¹⁶¹ Trajectoire

¹⁶² Laverio Nozza

¹⁶³ Derek Robertson, Trajectoire, Madeleine Rudd, Bryan Paiement, Lita Sisavath, Simon Thibaudeau, Melek Ozgur, Thomas Legault, Marianne Mailhot-Sarrasin, Réal Primeau, Maison de jeunes Saint-Léonard (Sabrina Abdeddaim), Club Basketball St-Léonard I DOD-Basketball (Jacques Beverley), Annie Bombardier

¹⁶⁴ Club Basketball St-Léonard I DOD-Basketball (Jacques Beverley)

¹⁶⁵ Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko), Jean-François Durnin

¹⁶⁶ Danny Polifroni, Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon, Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko), Réal Primeau

- inscrire ces nouveaux espaces publics au sein d'un réseau « vert »¹⁶⁷.

2.2.4. Habitation abordable et services communautaires

L'embourgeoisement que pourrait provoquer le projet de prolongement et les efforts de revitalisation de la Ville dans le secteur Jean-Talon éveillent des craintes. Des participants notent la difficulté des populations vulnérables et des organismes communautaires à trouver des logements abordables¹⁶⁸. Certains voudraient que le caractère public des terrains de la STM soit préservé et que les droits aériens soient réservés pour le développement de logements sociaux, coopératifs et familiaux¹⁶⁹. À cet égard, il est suggéré que la Ville de Montréal utilise son droit de préemption pour acheter en priorité sur tout autre acheteur les droits aériens de la STM¹⁷⁰. Il est également proposé que la STM verse des fonds à la Ville de Montréal pour faciliter les acquisitions¹⁷¹.

De l'avis de certains, le prolongement de la ligne Bleue devrait être l'occasion de mettre de l'avant des projets novateurs et adaptés aux besoins des quartiers. Ainsi, ils recommandent la création de « pôles » destinés aux familles, notamment issues de l'immigration, aux aînés et aux jeunes autour des stations de métro. Un tel projet viserait à créer des milieux de vie prospères et interconnectés où une synergie entre les services commerciaux, les services communautaires et l'offre en habitation destinés serait assurée¹⁷². Le développement immobilier attendant à l'édicule du métro Rosemont et développé par l'Office municipale d'habitation de Montréal (OMHM) en partenariat avec Bâtir son quartier est, selon eux, un bel exemple de projet mixte à reproduire¹⁷³. Les projets réalisés aux stations Beaubien et Jarry pourraient aussi, selon un participant, servir de modèles¹⁷⁴.

2.2.5. Création de pôles d'échanges intermodaux

Pour plusieurs intervenants, l'intégration urbaine du projet de la STM renvoie à l'accessibilité des installations ou à la capacité de s'y rendre de manière efficace et sécuritaire¹⁷⁵. Certains voudraient que ces dernières, et en particulier les édicules de métro, soient conçues comme des pôles d'échanges intermodaux ou comme des pôles de mobilité, à l'image de la gare de Nora à Stockholm¹⁷⁶. Ils regrouperaient divers modes de transport entre lesquels le transfert des usagers

¹⁶⁷ Derek Robertson, Marianne Mailhot-Sarrasin, Madeleine Rudd, Karyne Krégent, Danny Polifroni, Annie Bombardier

¹⁶⁸ CIUSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire), Association québécoise des troubles d'apprentissage (Aqeta) Section Saint-Léonard - Est de Montréal (Kahina Achili), Maison de jeunes Saint-Léonard (Sabrina Abdeddaim)

¹⁶⁹ CIUSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire), Action Dignité Saint-Léonard (Sylvie Dalpé), Association québécoise des troubles d'apprentissage (Aqeta) Section Saint-Léonard - Est de Montréal (Kahina Achili), Accueil aux immigrants de l'Est de Montréal (Vincent Garneau), Association québécoise des troubles d'apprentissage (Aqeta) Section Saint-Léonard - Est de Montréal (Kahina Achili)

¹⁷⁰ Action Dignité Saint-Léonard (Sylvie Dalpé), Comité promoteur du logement social de Saint-Léonard (Francis Mireault)

¹⁷¹ Action Dignité Saint-Léonard (Sylvie Dalpé)

¹⁷² Association québécoise des troubles d'apprentissage (Aqeta) Section Saint-Léonard - Est de Montréal (Kahina Achili), Action Dignité Saint-Léonard (Sylvie Dalpé), Comité promoteur du logement social de Saint-Léonard (Francis Mireault), Concertation Saint-Léonard (Issam Moussaoui)

¹⁷³ Comité promoteur du logement social de Saint-Léonard (Francis Mireault)

¹⁷⁴ Vincent Trotignon

¹⁷⁵ Trajectoire

¹⁷⁶ Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

serait facilité¹⁷⁷. La conception des installations tiendrait ainsi compte des déplacements à pied, à vélo, en autobus et en automobile, en donnant la priorité aux déplacements actifs et collectifs¹⁷⁸. Dans cette optique, un citoyen recommande à la STM de créer au sein du Bureau de projet de la ligne Bleue un groupe de travail sur la mobilité active aux abords des futures stations de métro¹⁷⁹.

2.2.6. Déplacements à pied et à vélo

Selon un groupe, l'ensemble des aménagements en faveur des transports actifs devraient s'appuyer sur les principes d'un urbanisme à échelle humaine. La priorité ne devrait plus être accordée à la fluidité de la circulation automobile, mais à la sécurité et au bien-être des piétons et cyclistes¹⁸⁰. À ce titre, un citoyen souhaite la mise en place de milieux de vie axés sur les piétons ou *pedestrian-oriented developments* (POD)¹⁸¹. D'autres intervenants suggèrent de favoriser l'accès à pied et à vélo, été comme hiver, aux futures installations par des aménagements appropriés, d'exclure le stationnement sauf pour les arrêts minute et de prévoir des espaces propices à la détente et des zones de verdissement¹⁸². L'intégration urbaine de l'édicule situé sur l'avenue Laurier est aussi considérée comme un exemple réussi duquel s'inspirer¹⁸³.

Comme les futures stations de métro seront achalandées, des participants soulignent que l'aménagement des intersections environnantes devrait faire l'objet d'une attention particulière¹⁸⁴. Pour assurer leur sécurité, lisibilité et convivialité, il est proposé de mettre en place des mesures telles que des sas vélo, des feux à décompte numérique avec temps de traverse allongés, des avancées et des saillies de trottoirs, des interdictions de virage et des îlots de refuge pour les traverses¹⁸⁵. La mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et l'application de la Vision Zéro, adoptée par la Ville de Montréal, sont aussi jugées importantes¹⁸⁶. Par ailleurs, des intervenants soulignent la dangerosité du tronçon du boulevard Lacordaire, entre l'autoroute 40 et la rue Jean-Talon, de la bretelle de virage située à l'intersection du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon, et de l'intersection du boulevard des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger, et demandent une révision de leurs aménagements et configurations¹⁸⁷.

Le vélo est considéré par plusieurs comme l'allié naturel du transport collectif¹⁸⁸. Il contribuerait à améliorer son efficacité en comblant le premier et le dernier kilomètre de déplacement¹⁸⁹. Selon certains, une bonne combinaison de vélo et de transport collectif pourrait venir concurrencer

¹⁷⁷ Bryan Paiement, Jean-François Durnin, Simon Thibaudeau, Sylvain Tousignant, Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Trajectoire, Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko)

¹⁷⁸ Nickolas A. Gagnon

¹⁷⁹ Nickolas A. Gagnon

¹⁸⁰ Concertation Saint-Léonard (Issam Moussaoui), Josée Cournoyer, Vincent Trotignon

¹⁸¹ Derek Robertson

¹⁸² Concertation Saint-Léonard (Issam Moussaoui), CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire), Jacques Phaneuf, Danny Polifroni

¹⁸³ Trajectoire, Thomas Legault

¹⁸⁴ Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

¹⁸⁵ Vélo Québec (Magali Bebronne), CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire)

¹⁸⁶ Trajectoire

¹⁸⁷ John Gogluska, CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire)

¹⁸⁸ Elaine Bélanger, Lita Sisavath, Louba Hervieux, Emmanuel Prince-Thauvette, Gabriel Bourgeois, Mathieu St-Laurent, Marianne Mailhot-Sarrasin, Denise Lévesque, Jean-Hugues Deschênes, Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

¹⁸⁹ Vélo Québec (Magali Bebronne)

l'attrait de l'auto-solo en permettant de parcourir des distances similaires en un temps identique. Ils croient donc que la STM aurait un intérêt stratégique à favoriser le vélo comme moyen de rabattement, en particulier vers ses stations de métro¹⁹⁰.

Pour augmenter la complémentarité entre le vélo et le transport collectif, un participant suggère à la STM de s'inspirer des meilleures pratiques de villes d'Europe, dont Utrecht aux Pays-Bas¹⁹¹. D'autres participants maintiennent que toutes les nouvelles stations de métro devraient être dotées d'un nombre suffisant d'espaces de stationnement pour vélos. Certains se contenteraient d'espaces de stationnement extérieurs à condition qu'ils soient modernes, efficaces, sécuritaires et intégrés à l'architecture des installations de métro¹⁹². De l'avis d'un citoyen, la STM gagnerait à s'associer à Vélo Québec pour le choix des modèles de supports à vélos et de leurs emplacements¹⁹³.

Des intervenants préféreraient que les stationnements pour vélos soient aménagés à l'intérieur de bâtiments pour offrir une plus grande protection contre les intempéries et prévenir le vol. Ils proposent alors de construire des abris-vélos ou encore des vélo-gares / vélo-stations de grande capacité¹⁹⁴. Pour eux, chaque station de métro devrait prévoir un minimum de 30 à 50 places. Le stationnement incitatif Anjou, du fait de sa localisation en fin de ligne, devrait plutôt compter entre 100 et 1200 places¹⁹⁵. Ses infrastructures devraient aussi inclure du stationnement pour vélos-cargos, des supports à vélos à deux étages, des stations de recharge pour vélos à assistance électrique, des bornes de réparation en libre-service, et des distributeurs de pièces de rechange¹⁹⁶.

Il est également mentionné que la conception des stations de métro devrait pouvoir faciliter le transport des vélos à bord en comprenant notamment des ascenseurs de grande taille, des portes larges et automatiques et des rampes d'accès¹⁹⁷. Un participant demande aussi de revoir les consignes relatives au transport des vélos dans le métro. Il suggère d'élargir les plages horaires ouvertes aux vélos et de permettre leur présence ailleurs que dans le premier wagon¹⁹⁸.

Selon certains intervenants, l'ensemble de ces mesures devraient être complétées par la bonification du système de vélos en libre-service BIXI dans les quartiers visés¹⁹⁹. Un groupe recommande la mise en place d'une tarification intégrée BIXI-métro, car il devrait être aussi peu coûteux de joindre une station de métro en BIXI qu'en autobus²⁰⁰.

¹⁹⁰ Vélo Québec (Magali Bebronne)

¹⁹¹ Julien Gagnon-Ouelette

¹⁹² Vélo Québec (Magali Bebronne), Nickolas A. Gagnon, Julien Gagnon-Ouelette, Marianne Trépanier, Emmanuel Prince-Thauvette, Catherine Ricard, Andrée-Ann Pagé

¹⁹³ Nickolas A. Gagnon

¹⁹⁴ Diane Senecal-Frigon, Nickolas A. Gagnon, Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert), Vélo Québec (Magali Bebronne)

¹⁹⁵ Julien Gagnon-Ouelette, Jean-Hugues Deschênes

¹⁹⁶ Vélo Québec (Magali Bebronne), Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

¹⁹⁷ Elaine Bélanger, Vélo Québec (Magali Bebronne), Julien Gagnon-Ouelette

¹⁹⁸ Julien Gagnon-Ouelette

¹⁹⁹ Julien Gagnon-Ouelette, Danny Polifroni, Mathieu St-Laurent, Marianne Mailhot-Sarrasin, Caroline Rousseau, Nickolas A. Gagnon, Vélo Québec (Magali Bebronne)

²⁰⁰ Vélo Québec (Magali Bebronne)

Enfin, des participants demandent que les futures installations soient bien connectées au réseau cyclable²⁰¹. La consolidation du réseau existant est donc jugée nécessaire. Selon eux, les cyclistes devraient pouvoir compter sur des liaisons confortables, sécuritaires, efficaces et continues. Un soin particulier devrait être apporté à la cohabitation sécuritaire avec les autobus et les voitures. À cet égard, il est recommandé de favoriser l'aménagement de pistes cyclables protégées, en site propre, ou de larges bandes cyclables²⁰². Il est aussi suggéré de déplacer les pistes cyclables sur des rues moins achalandées que Jean-Talon et de redessiner la piste cyclable située sur le boulevard des Galeries-d'Anjou qui compromettrait la sécurité de ses utilisateurs²⁰³. De plus, un intervenant s'inquiète des risques à la sécurité qu'entraînera l'augmentation du volume de circulation et demande que les abords des édicules soient conçus en conséquence²⁰⁴.

2.2.7. Déplacements en autobus

Toujours dans une optique d'intermodalité, des citoyens demandent d'aménager les futures installations de manière à rendre les correspondances entre les réseaux de métro et d'autobus les plus agréables possibles. Il est demandé de concevoir des aires d'attente intérieures et extérieures qui soient confortables et favorables à la détente et à la lecture²⁰⁵. Il est également demandé qu'elles soient chauffées l'hiver et climatisées l'été²⁰⁶. Quelques-uns désirent qu'un grand nombre de places assises soient mises à la disposition des usagers et que les sièges soient confortables²⁰⁷. Certains privilégieraient l'installation de bancs ou de larges banquettes plutôt que de sièges individuels et souhaiteraient profiter de la présence de tables²⁰⁸.

La refonte du réseau d'autobus est aussi demandée, afin que les usagers optent davantage pour le transport collectif que pour la voiture pour se rendre aux stations de métro²⁰⁹. Il est ainsi proposé d'améliorer l'efficacité du réseau (en termes de vitesse et de fiabilité), notamment en implantant des voies réservées²¹⁰. Il est aussi suggéré de créer de nouveaux circuits pour renforcer les liens entre les lignes Bleue et Verte et leurs terminaux, désenclaver le bas-Anjou, desservir les pôles d'emploi, le pôle civique de l'arrondissement d'Anjou et l'Est de Montréal, dont l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et le quartier Mercier-Est²¹¹. En outre, deux participants disent apprécier la ligne 44 et souhaitent le maintien de son tracé actuel²¹².

²⁰¹ Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert), Julien Gagnon-Ouelette

²⁰² Vélo Québec (Magali Bebronne), Nickolas A. Gagnon

²⁰³ Anna Maria Larocca

²⁰⁴ Jean-Hugues Deschênes

²⁰⁵ Julie Gougeon, Association québécoise des troubles d'apprentissage (Aqeta) Section Saint-Léonard - Est de Montréal (Kahina Achili), Danny Polifroni, Nicolas Filion, Marianne Mailhot-Sarrasin

²⁰⁶ Club Basketball St-Léonard I DOD-Basketball (Jacques Beverley), Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

²⁰⁷ Nicolas Filion

²⁰⁸ Marianne Trépanier, Derek Robertson

²⁰⁹ Trajectoire, CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire)

²¹⁰ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire), Jessica Thompson

²¹¹ CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal (Marie-Eve Deguire), Mathieu St-Laurent, Federico Centeno, Viviane Caron, Andrée-Ann Pagé, Josée Cournoyer, Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Denise Lévesque

²¹² Hans Deragon, Daniel Fortin

2.2.8. Déplacements en automobile

Pour certains participants, l'aménagement d'un seul stationnement incitatif à Anjou ne suffit pas. Ils en réclament la construction d'un plus grand nombre pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite, des aînés et des résidents de l'Est de Montréal²¹³. Deux participantes font valoir que la configuration de type banlieue de l'arrondissement de Saint-Léonard n'encouragerait pas la marche, le vélo ou l'usage de l'autobus pour atteindre les futures stations de métro, car elle contribuerait à allonger les parcours²¹⁴.

Une organisation note l'importance commerciale de la rue Jean-Talon Est et des pôles régionaux d'Anjou et de Langelier, et demande, de ce fait, de conserver les espaces de stationnement existants²¹⁵. Il en irait selon elle, de la survie des commerces. Une citoyenne ajoute que les commerces de la rue Jean-Talon pourraient tirer parti de la présence de stationnements incitatifs, car ils pourraient être utilisés les soirs et les fins de semaines par la clientèle²¹⁶.

Afin de limiter l'impact des stationnements incitatifs dans leurs milieux d'insertion, il est suggéré de les construire en souterrain, de les ériger en hauteur pour réduire leur emprise au sol, ou encore de miser sur leur écoresponsabilité²¹⁷.

En contrepartie, d'autres participants s'opposent à la construction de stationnements incitatifs le long de la ligne Bleue. Ils soutiennent qu'ils vont à l'encontre des principes de mobilité durable et recommandent de ce fait de les réaliser à l'extérieur de l'île de Montréal²¹⁸. Pour certains, l'offre de stationnements intérieurs dans le secteur Anjou devrait être laissée au privé, et non pas être prise en charge par la STM²¹⁹.

Finalement, pour assurer la commodité des automobilistes et de leurs passagers, il est demandé que l'aménagement des futures installations comprenne des débarcadères, des espaces de stationnement à court terme, des espaces de stationnement pour personnes handicapées et des équipements pour voitures électriques (bornes de recharge)²²⁰.

2.3. Autres préoccupations

2.3.1. Choix du tracé, des types d'installations et de leur emplacement

Bien que la présente consultation porte sur la conception architecturale et l'intégration urbaine des futures installations de la ligne Bleue, de nombreuses interventions visent à contester le choix

²¹³ Olga Larocca, Anna Maria Larocca, Marianne Trépanier, Marjolaine Larivière, Luc Larivière, Jessica Thompson, Giovanna Zitiello, Geneviève Bergeron, Annie Gauthier, Virgine Chila, Gabriel Bourgeois, Karyne Krégent, Mathieu St-Laurent, Marie Eve Boulanger, Marianne Mailhot-Sarrasin

²¹⁴ Olga Larocca, Anna Maria Larocca

²¹⁵ Groupe Mach (Christopher Sweetnam-Holmes)

²¹⁶ Ilde Lepore

²¹⁷ Danny Polifroni, Caroline Rousseau, Geneviève Bergeron

²¹⁸ Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Cadillac Fairview (Danielle Lavoie), Ghyslain Gagnon, Jean-Paul Galli

²¹⁹ Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert)

²²⁰ Mariane Mailhot-Sarrasin, Trajectoire, Nicolas Filion

du tracé, du type d'installations retenues, de même que leur localisation sur le territoire. Des participants cherchent à comprendre les raisons qui ont motivé ces décisions, comment les décisions ont été prises²²¹, et demandent, de ce fait, à consulter les études qui leur sont associées²²². Un intervenant souhaite s'assurer que les études réalisées sont récentes et qu'elles considèrent l'évolution du quartier qui s'est opérée durant les 15-20 dernières années²²³. Un autre participant demande que le projet soit conçu en tenant compte d'études de projection sur le nombre d'utilisateurs du métro dans 30 et 40 ans, afin de limiter le plus possible les engorgements futurs²²⁴.

D'une part, certains ont le sentiment d'être mis devant un fait accompli, et déplorent de pas avoir pu se prononcer plus tôt sur les enjeux de fond²²⁵. D'autre part, une organisation questionne les informations mises en avant dans le cadre de la consultation. Elle est d'avis que les plans présentés lors des séances d'information auraient dû préciser l'emplacement de plusieurs composantes nécessaires à l'exploitation du métro, afin que les citoyens et parties prenantes puissent bien prendre la mesure des travaux projetés et leur impact sur l'environnement urbain²²⁶. On pourrait penser, par exemple, aux sorties d'urgence, aux puits de lumière et de ventilation, au terrain d'assiette du stationnement incitatif et à ses voies d'accès, au prolongement projeté de la rue Bélanger et aux voies de circulation des autobus aux abords des édicules²²⁷.

Le choix du tracé fait l'objet de nombreuses contributions. L'implantation de la ligne le long de la rue Jean-Talon est remise en question. Un participant note que les stations de métro sont planifiées à l'intersection de grandes artères et craint pour la sécurité des piétons et cyclistes. Il propose ainsi que la ligne suive la rue Bélanger²²⁸. D'autres intervenants suggèrent de réviser le tracé à Anjou de façon à ce que la station de métro et le terminus d'autobus soient aménagés face aux Halles d'Anjou, entre les rues Bélanger et Jean-Talon²²⁹. Selon eux, cette stratégie préserverait la quiétude des résidents et empêcherait la démolition de commerces. Pour ce faire, ils proposent d'enfouir les lignes à haute tension qui longent le boulevard des Galeries-d'Anjou. Ils proposent du même coup de construire sur les terrains les édicules de métro et le terminus d'autobus prévus par la STM, de même que des bâtiments à occupation mixte, qui permettraient de rapporter des revenus de taxes²³⁰. En outre, un citoyen demande à la STM d'épargner la démolition d'une portion des Galeries d'Anjou²³¹. Un autre propose de localiser l'édicule secondaire, associé au stationnement incitatif, à l'intersection de la rue Saint-Zotique et du boulevard des Galeries-d'Anjou²³².

²²¹ Stéphane Turcotte, Alicia Vico Ramirez

²²² Jordan Black, Martine Ranger, Antonio Mirarchi, Michel Perreault, Nicole Perreault

²²³ Antonio Mirarchi

²²⁴ Federico Centeno

²²⁵ Doris Ronca, Rudolph Arnoux

²²⁶ Cadillac Fairview (Danielle Lavoie)

²²⁷ Cadillac Fairview (Danielle Lavoie)

²²⁸ Louis Bourque

²²⁹ Stéphane Turcotte, Isabelle Mathieu, Laverio Nozza, Jean De Vizio, Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Daniel Fortin

²³⁰ Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda), Arrondissement d'Anjou (Richard Leblanc)

²³¹ Gérard Seguin

²³² Réal Primeau

Des participants demandent de poursuivre la ligne Bleue au-delà de l'autoroute 25 pour réduire l'effet de coupure de l'infrastructure et desservir le pôle civique et le parc industriel d'Anjou²³³. Certains font aussi valoir que la majorité de la population angevine habite à l'est de l'autoroute. D'autres demandent que la ligne Bleue se rende jusqu'à Montréal-Nord, Mercier-Est, Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles ou même Repentigny²³⁴. Il a aussi été suggéré de prolonger la ligne Bleue vers les zones industrielles de Chabanel et de Côte-de-Liesse²³⁵.

La connexion de la ligne Bleue à la ligne Verte est aussi réclamée par des participants. Selon eux, ce projet permettrait d'économiser des coûts et d'améliorer la flexibilité et la fonctionnalité du réseau de métro²³⁶. Les installations de la ligne Verte, comme le garage, pourraient être modernisées et utilisées pour la ligne Bleue. Les wagons de métro pourraient être aussi transférés d'une ligne à l'autre, ce qui augmenterait la résilience du système. Les déplacements des usagers de la STM gagneraient en efficacité²³⁷.

Dans le même ordre d'idée, un citoyen propose de joindre les lignes Bleue et Verte en circuit fermé. En plus de prolonger la ligne Bleue à l'est de l'autoroute 25 jusqu'à la mairie d'Anjou pour ensuite aller atteindre la station Honoré-Beaugrand, il suggère également d'étendre la ligne Bleue à l'ouest de la station Snowdon pour se raccorder à la ligne Verte et ainsi fermer la boucle²³⁸.

Station de métro Lacordaire

L'emplacement de l'édicule secondaire de la future station Lacordaire pose problème. Des participants désapprouvent l'expropriation de la clinique médicale. Ils recommandent plutôt la construction de l'édicule dans le parc Ladauversière²³⁹. L'un d'entre eux fait valoir que l'implantation d'un édicule à cet endroit contribuerait à limiter la congestion routière au sud de la rue Jean-Talon due à la présence d'autobus et à favoriser la sécurité des piétons²⁴⁰.

Terminus d'autobus Anjou

Des préoccupations ont trait à la localisation proposée du terminus d'autobus Anjou qui pourrait nuire, selon certains, à la quiétude, à la sécurité et à la santé des riverains²⁴¹. Certains déplorent également la démolition de commerces. Des participants demandent par conséquent son déplacement près de la rue Jean-Talon, sur les sites des anciens Sears et garage Sears, ou encore sur une propriété d'Hydro-Québec, située au nord de la rue Bélanger²⁴². Une intervenante

²³³ Eric Phaneuf, Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda), Geneviève Bergeron, Jessica Seguin, Catherine Ricard, Younes Boubekeur, Albert Chrétien, Arrondissement d'Anjou (Denis Robert), Denise Lévesque, Vincent Trotignon, Gérard Seguin, Suzanne Dubois

²³⁴ François Daviau, Marc Williams, Giovanna Zitiello, Vincent Trotignon, Annie Gauthier, Gabriel Bourgeois, Nicole Laroche, Guy Blain, Ksenia Thurgood

²³⁵ Louis-Philippe Pouliot-Bernard

²³⁶ Josée Cournoyer, Jonathan Beaulieu, Andrée-Ann Pagé, Melek Ozgur, Lucien Racine, Jean-Pierre Bertrand-Dorion, Ghyslain Gagnon, Daniel Chartier

²³⁷ Daniel Chartier, Ghyslain Gagnon

²³⁸ Dimitrios Raptis

²³⁹ John Gogluska, Antonio Mirarchi

²⁴⁰ John Gogluska

²⁴¹ Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda), Comité de Vigilance environnementale de l'Est de Montréal (CVEEM) (Vincent Marchione), Réal Primeau, Elisabeth Peres

²⁴² Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda), Michel Perreault, Nicole Perreault, Villa Latella – Phase XII - Syndicat de la copropriété du 7200 boulevard Les Galeries-d'Anjou (Renée Pouliot), Monique Lefebvre, Roger Tardif, Réal Primeau, Martine Ranger, Jean-Hugues Deschênes, Cindy Caetano, Shawn Medeiros, Annie Bombardier

favoriserait plutôt un site à proximité de l'autoroute 25 pour faciliter le transport des travailleurs du secteur industriel²⁴³. Une autre idée consisterait à implanter le terminus à l'angle du boulevard Lacordaire²⁴⁴.

Stationnement incitatif Anjou

L'aménagement d'un stationnement incitatif de 1200 places est jugé trop coûteux et désavantageux pour les Angevins²⁴⁵. Des participants maintiennent que son implantation favoriserait les résidents des banlieues au détriment des Montréalais²⁴⁶. Ils croient aussi qu'elle encouragerait l'utilisation de l'automobile, et du même coup l'étalement urbain, ce qui irait à l'encontre d'une approche de développement durable²⁴⁷.

Différentes solutions sont proposées. Une organisation propose de construire le stationnement à l'extérieur de l'île pour limiter l'engorgement du réseau routier²⁴⁸. Elle utiliserait les économies engendrées par la non-construction du stationnement pour financer l'enfouissement des lignes à haute tension faisant face aux Halles d'Anjou, et implanterait sur ce site les installations de la STM²⁴⁹.

Une autre organisation maintient que l'accès à la station de métro Anjou par les résidents des banlieues nord ou sud ou de l'est de l'île devrait se faire par l'intermédiaire d'un service de transport collectif complémentaire comme l'autobus. Dans cette perspective, elle suggère, entre autres, de renforcer les liens avec la station de métro Radisson. Considérant les enjeux climatiques et économiques actuels, et la prévisible baisse de l'utilisation de l'auto-solo, elle croit que l'aménagement d'un stationnement incitatif ne devrait se faire qu'en dernier ressort²⁵⁰.

Pour sa part, un citoyen privilégierait l'aménagement d'un stationnement à ciel ouvert dans les grands espaces libres situés à quelques minutes des installations prévues à Anjou, comme le secteur du golf Anjou, et l'introduction d'un service de navettes²⁵¹. Un organisme dit mal comprendre l'importance accordée au stationnement incitatif. De son avis, le développement de stationnements incitatifs ne serait plus l'approche à favoriser pour le rabattement des usagers vers les stations de transport en commun en milieu urbain. Ainsi, il recommande que la station Anjou devienne un pôle multimodal qui priorise le rabattement par autobus, auto-partage et transports actifs²⁵².

Terminus d'autobus Pie-IX

Finalement, un citoyen s'oppose à l'implantation du terminus d'autobus Pie-IX. Il craint qu'il n'entraîne une augmentation des nuisances déjà importantes dans le secteur dû aux travaux de

²⁴³ Doris Ronca

²⁴⁴ Shawn Medeiros

²⁴⁵ Martine Ranger, Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

²⁴⁶ Ghyslain Gagnon

²⁴⁷ Pierre Marcoux, Coalition vélo de Montréal (Daniel Lambert), Cadillac Fairview (Danielle Lavoie)

²⁴⁸ Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda)

²⁴⁹ Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

²⁵⁰ Cadillac Fairview (Danielle Lavoie)

²⁵¹ Réal Primeau

²⁵² Vélo Québec (Magali Bebronne)

construction du SRB Pie-IX. Selon lui, les usagers du terminus pourraient prendre d'assaut les espaces de stationnement sur les rues résidentielles et la présence d'autobus pourrait occasionner une hausse importante de la pollution atmosphérique dans le secteur²⁵³.

2.3.2. Gestion des nuisances durant les travaux

Des intervenants s'inquiètent des nuisances qu'engendreront les travaux de construction au sein des quartiers. Ils craignent, entre autres, une hausse de la congestion routière et du camionnage lourd, une augmentation de la circulation dans les rues résidentielles, une forte présence des pollutions sonore et atmosphérique, et les conséquences des explosions²⁵⁴. Certains demandent à la STM de mener des études d'impact sur les milieux (achalandage, circulation, bruit, pollution), de les rendre publiques dans le but de prévoir les mesures de mitigation adéquates et de corriger les erreurs de planification pouvant être relevées²⁵⁵. D'autres demandent également de consulter le détail des mesures de mitigation qu'elle compte mettre en place pour atténuer les effets sur la santé et la qualité de vie des résidents²⁵⁶. À titre d'exemples, ils souhaiteraient savoir combien de temps il faudra compter pour que la terre excavée soit transportée à l'extérieur des sites, ou encore comment les entraves à la circulation pourront permettre aux piétons et aux cyclistes de se mouvoir en toute sécurité²⁵⁷.

Les répercussions des travaux sur les activités commerciales soulèvent aussi des inquiétudes. Des participants appréhendent une baisse de visibilité et d'accessibilité des commerces qui pourrait se traduire par une chute de l'achalandage. Selon eux, les diverses nuisances associées aux travaux de prolongement créeront des barrières physiques et psychologiques difficilement franchissables par les clients et les fournisseurs (livraisons)²⁵⁸.

De plus, de l'avis de certains, l'ampleur du chantier prévu sur les terrains des Galeries d'Anjou nuira à la survie des commerces riverains, aussi considérées comme un pôle économique et d'emploi local important. Ils demandent donc que les travaux soient réalisés en souterrain plutôt qu'en tranchées²⁵⁹.

Une organisation rappelle que le calendrier des travaux prévu pour le prolongement de la ligne Bleue chevauche ceux des travaux de réfection du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine et de modernisation de l'autoroute 40. Elle dit craindre l'effet cumulatif des chantiers et demande, par conséquent, à la STM et aux autorités concernées, de coordonner leurs travaux et d'élaborer conjointement des stratégies d'atténuation des nuisances²⁶⁰.

Des participants souhaitent que la STM concerte les acteurs locaux sur l'état d'avancement des travaux et leurs impacts dans les milieux de vie, de même que sur les stratégies de mitigation.

²⁵³ Ron Fitzsimmons

²⁵⁴ Michel Perreault, Nicole Perreault, Marjolaine Larivière, Luc Larivière, Gregory Khouri

²⁵⁵ Michel Perreault, Nicole Perreault

²⁵⁶ Melek Ozgur. Groupe Mach (Christopher Sweetnam-Holmes)

²⁵⁷ Michel Perreault, Nicole Perreault

²⁵⁸ Immobilière Canadian Tire (Nadia Malick), Groupe Mach (Christopher Sweetnam-Holmes), Cadillac Fairview (Danielle Lavoie)

²⁵⁹ Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda), Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

²⁶⁰ Arrondissement d'Anjou (Denis Robert)

D'autres réclament l'élaboration d'une campagne de communication efficace sur ces questions²⁶¹. Il est recommandé à la STM d'assurer une communication constante avec le public en utilisant divers moyens pour que l'information circule avec fluidité, comme l'installation de panneaux d'information à proximité des chantiers, l'adoption d'une signalisation routière appropriée et le déploiement d'agents de liaison dans les quartiers²⁶².

Selon une organisation, il est crucial pour la survie des commerces locaux que la STM et la Ville de Montréal orchestrent simultanément les chantiers du prolongement de la ligne Bleue et du réaménagement de la rue Jean-Talon, entre Viau et de la Villanelle. Elle propose de tirer profit des perturbations liées aux chantiers pour mettre en place des solutions de mobilité durable, offrir des expériences nouvelles aux riverains et passants et modifier les habitudes de fréquentation. Par exemple, la construction des stations en souterrain pourrait être envisagée comme une attraction en installant ce qui pourrait s'apparenter à un observatoire. Des wagons de métro pourraient être disposés le long du parcours de la ligne Bleue et être utilisés pour des événements spéciaux ou pour créer des commerces éphémères. La STM pourrait aussi marquer certaines grandes étapes de ses chantiers en organisant des fêtes de quartier, ce qui pourrait contribuer à améliorer la vie communautaire tout en favorisant l'acceptabilité du projet²⁶³. Elle suggère également de bénéficier de l'expérience de revitalisation du centre-ville de la Ville de Magog qui aurait mis en œuvre des mesures inspirantes comme la création d'un site web dédié aux travaux présentant l'échéancier détaillé et les zones de stationnement disponibles, l'envoi d'une infolettre hebdomadaire sur le suivi des travaux avec photos à l'appui, l'organisation d'un événement festif sur les lieux du chantier (fête *beach party*) et la tenue de portes ouvertes²⁶⁴.

2.3.3. Gestion de projet

Quelques intervenants réclament que le projet soit réalisé rapidement et dans les délais prévus²⁶⁵. Certains demandent aussi que ses coûts soient raisonnables et qu'il soit achevé sans dépassement de coûts²⁶⁶. Une organisation note que le projet présenté au public dans le cadre de la présente consultation ne correspond pas à ce qui a été annoncé au cours des deux dernières décennies, ce qui fait que les coûts seraient plus élevés qu'attendu²⁶⁷. Des citoyens se questionnent sur les coûts d'expropriation²⁶⁸. L'un d'entre eux remet en question les coûts présentés par la STM et estime que le projet est très coûteux. Il craint que les coûts d'expropriation ne compromettent de futurs développements du réseau de métro²⁶⁹. Un intervenant aborde le financement du projet et propose de recourir à la captation foncière²⁷⁰.

²⁶¹ Groupe Mach (Christopher Sweetnam-Holmes), Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko), Réal Primeau

²⁶² Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko)

²⁶³ Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko)

²⁶⁴ Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko)

²⁶⁵ Elaine Bélanger, Mathieu St-Laurent, Jessica Thompson, Simon Thibaudeau, Li Fan Ding

²⁶⁶ Bryan Paiement, Simon Thibaudeau

²⁶⁷ Arrondissement d'Anjou (Luis Miranda)

²⁶⁸ Jean-Paul Galli, Denis Deschênes, Ennslyne Duvivier

²⁶⁹ Jean-Paul Galli

²⁷⁰ Derek Robertson

Ce même intervenant souligne également la nécessité de planifier conjointement, et non pas isolément, le prolongement et le réaménagement urbain²⁷¹. Il mentionne l'exemple de la région de la Fraser Valley à Vancouver qui a mené une consultation dont l'objectif était à la fois de planifier le transport collectif et le développement.

²⁷¹ Derek Robertson

3. RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

Ce chapitre a été rédigé en plein état d'urgence sanitaire en lien avec le coronavirus (COVID-19). Compte tenu de l'incertitude entourant les prescriptions de santé publique qui s'imposeront dans le transport collectif à moyen et long terme, la Commission s'abstient d'inclure des recommandations à ce sujet. Elle est toutefois pleinement confiante que la STM saura bien répondre aux exigences et qu'elle apportera les ajustements requis lors de la planification, la construction et la mise en opération du prolongement de la ligne Bleue.

3.1. Conception des stations de métro

Dès l'automne 2019, des consultants en architecture ont fait leur entrée au Bureau de projet du prolongement de la ligne Bleue. Ces consultants, comme les équipes internes, doivent, entre autres, baser leur travail sur les normes et critères de conception (NCC)²⁷² élaborés par la STM et s'assurer du respect de critères de conception établis dans la « commande architecturale »²⁷³.

La présente consultation permet de souligner l'importance de considérer les besoins des usagers dans la conception des futures stations afin d'enrichir l'expérience client. L'échelle humaine est celle à travers laquelle les parcours et installations devront être pensés et conçus, afin que le projet soit porteur de sens et favorise le bien-être ainsi que la sécurité des usagers.

Chaque station de métro actuelle de la STM présente une architecture distinctive. La poursuite de cette orientation architecturale permettra aux futures stations du prolongement de la ligne Bleue de présenter une signature forte et intégrée dans son milieu, participant ainsi à son appropriation par la population. À la lumière des opinions exprimées par les citoyens, la Commission appuie l'approche d'un concept unique par station que privilégie la STM²⁷⁴. Elle appuie également le choix de cette dernière d'assigner une équipe d'architectes différentes à chacune des installations.

Recommandation 1

Considérant que la conception de chaque station sera confiée à des équipes d'architectes distinctes, la Commission recommande de porter une attention particulière à la coordination d'ensemble des concepts architecturaux propres à chacune des futures stations afin de créer une cohérence, une complémentarité et une intégration harmonieuse à l'échelle du projet.

Les équipes d'architectes qui ont été sélectionnées pour assurer la conception architecturale des cinq stations du prolongement travaillent présentement à l'élaboration des concepts architecturaux à la lumière des différentes activités de participation menées par la STM d'octobre

²⁷² Transcription de la séance d'information du 19 février 2020, p. 54,
https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/2020_02_19-rgl.pdf

²⁷³ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 10,
https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

²⁷⁴ Ibid.

2019 à mars 2020. La STM prévoit présenter à la population les concepts architecturaux dans les prochains mois²⁷⁵.

La présentation des concepts devra permettre aux citoyens non-initiés de bien comprendre le langage architectural, de manière à ce qu'ils puissent faire le lien entre les opinions qui ont été exprimées durant la consultation et ce qui leur est proposé. Les citoyens pourront alors partager leurs commentaires dans le but de préciser ou d'améliorer les concepts proposés. La Commission y voit un bénéfice pour la STM qui pourra préciser davantage son analyse des besoins des futurs clients et pourra s'assurer de l'adéquation de ces besoins avec les différentes propositions des architectes.

Recommandation 2

Lors de la présentation publique des concepts architecturaux, la Commission recommande à la STM et aux équipes d'architectes d'utiliser des médias, des supports visuels et un protocole de communications qui soient aisément accessibles aux non-initiés tout en étant instructifs et se prêtant bien à la rétroaction.

3.1.1. Architecture écoresponsable et innovatrice

Les participants à la consultation ont porté à l'attention de la Commission l'importance de l'apport de lumière naturelle dans la conception des futures stations de métro. Certains ont même cité pour exemples les stations Préfontaine et Angrignon. La Commission est d'avis qu'il faut prioriser la lumière naturelle dans la conception des futures stations, voire amener la lumière naturelle jusqu'aux quais d'embarquement lorsque possible. Cette intervention participera à l'enrichissement de l'expérience client en humanisant le souterrain.

Au même titre, des préoccupations et considérations environnementales ont été soulevées par des citoyens. Il est souhaité que les futures stations ciblent des critères environnementaux ambitieux du point de vue notamment de l'énergie (usage de la géothermie, par exemple), de la réduction des îlots de chaleur (usage de toits verts, par exemple), de la biodiversité et de l'usage de matériaux locaux et écologiques. Dans cette perspective, la STM s'est engagée à obtenir une certification *Envision* pour le projet de prolongement de la ligne Bleue.

Envision est le principal outil de développement durable utilisé en Amérique du Nord pour les projets d'infrastructures d'envergure, comme le métro²⁷⁶. Il a été développé pour couvrir l'ensemble des aspects de développement durable d'un projet et chacune des phases de son cycle de vie (planification, conception, construction, opération et maintenance et fin de vie)²⁷⁷. La certification présente quatre niveaux de distinction pour un projet : « *Envision vérifié* », « *Envision*

²⁷⁵ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 4,

https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf;

STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 12,

https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

²⁷⁶ STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 10,

https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

²⁷⁷ Ibid.

silver », « *Envision gold* » et « *Envision platinum* », la distinction la plus élevée. Le système d'évaluation *Envision* se base sur des critères relatifs à la qualité de vie, la gestion de projet (leadership), la disponibilité des ressources, les milieux naturels, de même qu'aux changements climatiques et risques.

La catégorie « qualité de vie » prend en compte l'acceptabilité sociale et l'impact sur la communauté du projet en intégrant les critères relatifs au bien-être, à la mobilité et la communauté. La « gestion de projet » (leadership) souligne les efforts d'intégration des infrastructures et des impacts économiques associés au projet en intégrant les critères de collaboration des équipes (parties prenantes, comités citoyens, organismes locaux) de planification. La « disponibilité des ressources » intègre les critères d'approvisionnement responsable, de l'utilisation des ressources premières (matériaux, eau, énergie). La catégorie « milieux naturels » regroupe les critères relatifs à la protection des milieux naturels et de la biodiversité. Et finalement, les « changements climatiques et risques » intègrent les critères relatifs aux émissions atmosphériques et à la résilience des infrastructures.

La Commission est d'avis que le projet de prolongement de la ligne Bleue, un projet de mobilité majeur et historique, devra s'inscrire dans les réalités et défis de son temps et des décennies suivantes. Il devient alors important de présenter un projet exemplaire à tous les points de vue, notamment dans ses aspects de développement durable, comme l'usage d'énergies renouvelables (sources d'énergie alternatives, géothermie et utilisation des réseaux de chaleur, par exemple) et l'usage de matériaux locaux, recyclables, réutilisables et à faible émission de gaz à effet de serre. La Commission salue la décision de la STM de se tourner vers la certification *Envision* pour l'aider à améliorer ses pratiques, mais souhaite attirer son attention sur certains points. Les certifications vertes, comme *Envision*, peuvent avoir certains désavantages; entre autres, elles peuvent :

- être trop standardisées;
- être trop focalisées sur certains aspects de la performance du cadre bâti;
- reposer sur une simplification des systèmes constructifs;
- être mal adaptées aux conditions locales, ce qui fait que l'atteinte de leurs standards peut se faire au détriment des contextes uniques (caractéristiques sociales, culturelles, environnementales, économiques, urbaines, etc.) dans lesquels s'insère un projet.

Pour ces raisons, les certifications vertes peuvent parfois s'éloigner des réelles « bonnes » pratiques durables²⁷⁸. La Commission espère donc que l'obtention de la certification *Envision* ne devienne pas une fin en soi, et elle invite la STM à penser le développement de ce projet d'envergure dans une vision holistique durable.

²⁷⁸ Chaire Fayolle-Magil Construction de l'Université de Montréal et magazine Formes, « Architecture et urbanisme. Les certifications vertes mythes et réalités », *Séminaire INTERFACES*, 26 avril 2019, http://www.chairefayolle.umontreal.ca/contenu_pages/Seminaire_Interfaces_2019.pdf

Recommandation 3

La Commission recommande que le mandat des équipes d'architectes stipule expressément que la plus haute attention soit portée à l'innovation dans la conception et le design des installations, ainsi qu'à l'atteinte de cibles de développement durable ambitieuses, notamment par l'intermédiaire de la certification *Envision*.

3.1.2. Culture, histoire, patrimoine et identité

Au printemps 2019, la STM met en place un comité consultatif d'intégration architecturale, urbaine et patrimoniale (CCIAUP)²⁷⁹. Ce comité multidisciplinaire regroupe des élus municipaux, des experts du milieu en urbanisme, en architecture et en patrimoine, de même que des représentants de la STM²⁸⁰. Il a pour mission d'endosser la démarche architecturale et les principes d'intégration urbaine du projet de prolongement de la ligne Bleue. Le comité met aussi l'accent sur la représentation et la mise en valeur d'éléments patrimoniaux et historiques²⁸¹. Les participants ont salué cette mission et ont aussi offert certaines précisions notamment au regard de considérations sociétales et locales. Ainsi, dans le cadre de la consultation, les participants ont exprimé le souhait que les futures stations de métro reflètent l'héritage historique et patrimonial des quartiers d'accueil, de Montréal et du Québec.

Plusieurs ont souligné l'importance de reconnaître dans la conception des stations, les œuvres d'art ou la toponymie la contribution des différentes communautés ethnoculturelles (la communauté italienne de Saint-Léonard et maghrébine près de la rue Jean-Talon) aux développements des quartiers dans lesquels le projet de la ligne Bleue s'inscrit. Il a été souligné également de considérer la place importante des peuples autochtones et des femmes ainsi que les avancées technologiques du Québec.

Recommandation 4

La Commission recommande que la STM s'assure que le CCIAUP porte une attention particulière aux demandes des citoyens au regard des dimensions culturelles, historiques, patrimoniales, identitaires, esthétiques et artistiques.

La STM a également mis sur pied un comité de toponymie ayant pour mission de soumettre au conseil d'administration de la STM des recommandations de noms pour les cinq stations du prolongement. Il se compose de huit membres : un représentant du Bureau de projets Prolongements et grands projets métro (STM), un représentant de la Direction exécutive (Ville de Montréal) Expérience client et activités commerciales, deux représentants de la division Patrimoine à la direction de l'Urbanisme de la Ville de Montréal, un représentant de l'arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, un représentant de l'arrondissement

²⁷⁹ STM, « La STM octroie un premier contrat pour la conception architecturale de trois nouvelles stations de la ligne bleue », *Communiqués*, <http://www.stm.info/fr/presse/communiqués/2019/la-stm-octroie-un-premier-contrat-pour-la-conception-architecturale-de-trois-nouvelles-stations-de-la-ligne-bleue>

²⁸⁰ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 25, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

²⁸¹ Ibid.

de Saint-Léonard et un représentant de l'arrondissement d'Anjou²⁸². Il serait souhaitable que les arrondissements soient représentés par des citoyens résidents ou élus.

Recommandation 5

La Commission recommande que la conception (signature architecturale, espaces intérieurs et extérieurs), la toponymie et les œuvres d'art des stations s'inspirent de l'apport des communautés ethnoculturelles locales, de l'histoire des quartiers d'accueil, de Montréal et du Québec, des peuples autochtones, des femmes, ainsi que des avancées technologiques de la société québécoise.

Recommandation 6

Pour répondre à l'enjeu d'acceptabilité sociale, la Commission recommande que le comité de toponymie soit élargi pour inclure un représentant :

- **du Conseil des Montréalaises;**
- **du Conseil Interculturel de Montréal;**
- **et des peuples autochtones.**

3.1.3. Aménagements intérieurs, commodités et services

Afin de rendre l'expérience client pratique et conviviale, les participants ont demandé que les futures stations de métro soient équipées d'assises (bancs et sièges) en qualité et quantité satisfaisante sur les quais et dans les aires d'attente d'autobus. Ils ont également réclamé, entre autres, un plus grand nombre de prises électriques (pour la recharge d'appareils électroniques), une connexion Internet sans-fil efficace, des panneaux d'informations clairs et facilement identifiables, des points de vente de billets en quantité plus importante que l'offre existant actuellement sur le réseau, des commerces et services qui répondent aux besoins des communautés, des toilettes et des fontaines d'eau. De plus, afin de permettre aux usagers de s'orienter plus facilement, on demande des plans de quartier plus explicites qui identifient autant le nom des rues, les points de service de vélo-partage (BIXI) que les attractions des environs.

Recommandation 7

Étant donné les connaissances pratiques des usagers et des représentants d'entretien de la STM qui expérimentent régulièrement les espaces du métro, la Commission recommande que le CCIAUP puisse accueillir comme membres un représentant des usagers ainsi qu'un représentant de l'entretien des installations du métro pour veiller à ce que le design des futures stations intègre des critères de durabilité, de praticité et d'entretien quotidien efficace.

²⁸² STM, *Réponses aux questions de la Commission*, p. 7-8,
https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/reponses_questions_commission_vf_gb_el.pdf

Recommandation 8

La Commission recommande qu'un travail de prospection des nouvelles technologies utilisées dans les métros à l'échelle mondiale soit réalisé, dans le but de mieux répondre aux besoins actuels et futurs.

Recommandation 9

L'attente d'un métro ou d'un autobus pouvant être une étape incontournable de l'expérience usager, la Commission recommande que la conception des futures stations de métro porte une attention particulière aux assises (bancs et sièges), tant du point de vue de la quantité (offre plus étendue que dans les stations actuelles de la STM) que de la qualité (ergonomie développée). Il faudra aussi considérer à l'entrée des édicules des sièges pour que les usagers puissent installer ou retirer leurs crampons l'hiver.

Recommandation 10

La Commission recommande que les stations de métro soient pourvues d'un accès sans fil et gratuit à un réseau Internet de qualité, de même que de prises électriques et de ports USB en nombre suffisant pour répondre aux besoins des usagers.

Recommandation 11

La Commission recommande que les futures stations de métro soient équipées de panneaux d'information clairs, facilement identifiables et inclusifs, c'est-à-dire universellement accessibles, en tirant profit de la technologie (parcours sonore pour les personnes malvoyantes et non-voyantes, création d'applications mobiles dédiées, etc.).

Recommandation 12

La Commission recommande que de points de vente de billets en quantité plus importante que l'offre existante actuellement sur le réseau soient installés. Elle recommande également que la STM mette à la disposition des usagers des systèmes de paiements alternatifs comme des applications mobiles, par exemple.

Recommandation 13

La Commission recommande que les équipes d'architectes tiennent compte dans la conception des stations du fait qu'éventuellement la Ville de Montréal pourrait vouloir aménager des toilettes publiques à proximité des futures stations de métro.

Recommandation 14

La Commission recommande que les espaces disponibles à l'intérieur des stations, et à proximité de celles-ci, participent à la création de quartiers complets, en s'inscrivant dans une programmation commerciale et communautaire plus large. En collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés, cette programmation devrait tenir compte de l'offre et de la demande locales, et ce dans une perspective de viabilité économique, sociale et environnementale.

Recommandation 15

Considérant l'évolution des besoins de la population, la Commission recommande de veiller à l'intégration des éléments favorisant une qualité et une fonctionnalité des espaces pour le bénéfice d'une expérience client réussie. Au regard de besoins futurs, la Commission recommande également que la conception des installations intègre une dimension de flexibilités des espaces et des aménités.

Recommandation 16

La Commission recommande à la STM d'améliorer la qualité des plans de quartier, d'en augmenter le nombre et d'y intégrer les innovations technologiques susceptibles de les rendre plus informatifs et interactifs (mises à jour sur la météo et les entraves ponctuelles en temps réel, par exemple).

3.1.4. Sécurité

La sécurité des personnes et des biens est une priorité fondamentale. Des incidents passés et récents rappellent qu'il importe de poursuivre une réflexion approfondie sur le sujet. Les participants à la consultation ont exprimé le souhait de voir installer des portes palières aux abords des quais pour des raisons de sécurité, mais également pour limiter les arrêts de service. Ils ont aussi demandé l'installation de caméras de surveillance et qu'une attention particulière soit portée à la visibilité des espaces afin que tous puissent voir et être vus.

Recommandation 17

La Commission recommande que soient installées des portes palières aux abords des quais des futures stations de la ligne Bleue, dès sa mise en service.

Recommandation 18

La Commission recommande que soient mis en œuvre tous les moyens possibles afin que la sécurité des personnes et des biens soit assurée en tout temps du jour et de la nuit, à l'extérieur comme à l'intérieur des stations des installations de la STM. Elle recommande que ces moyens soient d'ordre architectural (application du principe « voir et être vu », réduction des « angles morts », par exemple), humain (présence sur place de membres du personnel de la STM, par exemple), et technologique (installation de caméras de surveillance et de dispositifs d'alerte, par exemple).

3.2. Intégration des installations aux milieux d'accueil

La consultation a révélé que la sécurité et le confort des usagers (piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes) durant les périodes d'attente ainsi que l'efficacité et la commodité des transferts (correspondances) seront les clés de voûte d'une intégration urbaine réussie.

3.2.1. Déplacements piétonniers et cyclables vers et depuis les stations de métro

Beaucoup d'usagers des nouvelles stations de métro arriveront et partiront en autobus, d'où l'importance que la STM collabore avec la Ville de Montréal pour assurer le plus haut niveau de sécurité et de convivialité des accès.

Une attention particulière devrait être portée à l'accès pendant l'hiver, saison où le risque de chutes est majeur. Le vieillissement de la population ne fera qu'exacerber le problème, d'où la raison d'assurer l'utilisation des matériaux antidérapants sur les sols, et ce partout. Plusieurs participants ont parlé de l'importance du déneigement, non seulement des trottoirs municipaux, mais aussi des trottoirs d'accès situés entre les trottoirs municipaux et les stations de métro ou aux abords des édicules (ces sentiers sont propriété de la STM). Un participant a même suggéré l'utilisation d'une source alternative d'énergie pour faire fondre la neige et la glace aux pourtours des édicules. Selon lui, le forage nécessaire à la construction des stations et des tunnels en sous-sol pourrait fournir à faible coût l'accès à l'énergie géothermique²⁸³. Il est à noter qu'au Québec, la température ambiante à quelques mètres sous la surface du sol se situe en moyenne à 10 °C²⁸⁴.

Recommandation 19

La Commission recommande à la STM et aux équipes d'architectes d'explorer la possibilité d'inclure des systèmes de géothermie de surface ou toute autre technologie jugée pertinente pour chauffer les édicules et leurs abords, ainsi que pour réduire l'apparition de glace sur la chaussée et les besoins de déneigement.

Le vélo est reconnu, de plus en plus, comme faisant partie du « cocktail transport », ce qui veut dire que les gens utilisent plusieurs moyens de transport, dépendant de la saison, des moments de la journée ou du tronçon de leur trajet. La combinaison de ces moyens de transport pourrait éliminer, ou du moins, réduire l'utilisation de l'auto-solo avec comme conséquences heureuses la réduction des impacts environnementaux, l'amélioration de la qualité de vie et de la santé publique²⁸⁵ ainsi que des avantages sur le plan économique. Les places de stationnement de vélo offertes à la majorité des stations existantes²⁸⁶ témoignent d'ailleurs de l'adhésion de la STM à cette façon de voir.

²⁸³ Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, *Sources de chaleur*, <https://mern.gouv.qc.ca/energie/innovation/sources-de-chaleur/>

²⁸⁴ Hydro-Québec, *Systèmes géothermiques*, <http://www.hydroquebec.com/residentiel/mieux-consommer/fenetres-chauffage-climatisation/geothermie.html>

²⁸⁵ Equiterre, *Cocktail transport*, <https://equiterre.org/fiche/cocktail-transport>

²⁸⁶ STM, *Stationnements à vélos*, <https://www.stm.info/fr/velo/stationnements-velos>

Le vélo fournit un accès efficace pour le « *premier et dernier kilomètre de déplacements qui ne peuvent être entièrement fait en transport en commun* »²⁸⁷. Dans les secteurs du prolongement de la ligne Bleue, il se pourrait bien que le vélo soit utilisé par la population locale pour des déplacements vers les stations de métro plus que pour des déplacements domicile-travail comme dans les quartiers centraux. Par conséquent, il est important de coordonner la planification du réseau cyclable (Ville de Montréal et arrondissements concernés) et le développement des installations de la STM mises en fonction selon cette nouvelle tendance prévisible. D'une part, il a été proposé que les pistes cyclables soient aménagées sur des rues moins achalandées et dangereuses que la rue Jean-Talon. D'autre part, pour favoriser la sécurité et le confort sur les plans physique et psychologique des cyclistes, il faudrait amoindrir l'effet intimidant de la présence d'autobus et de voitures autour des stations.

La Commission fait siennes des idées incluses dans le mémoire de l'organisme Vélo-Québec, et notamment la notion que le vélo est « *l'allié naturel du transport en commun* »²⁸⁸ :

*« 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 [...] 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 »*²⁸⁹.

Recommandation 20

La Commission recommande à la STM de travailler de concert avec la Ville de Montréal et des partenaires du milieu (dont Vélo-Québec) afin que le réseau cyclable desserve les nouvelles stations de métro de façon efficace et sécuritaire.

Si les tendances se maintiennent, davantage de personnes, de tous âges et conditions, adopteront le vélo comme moyen de transport. Cependant, pour promouvoir son utilisation, il faudrait non seulement assurer la sécurité en transit, mais aussi fournir aux cyclistes la possibilité de stationner leurs vélos à l'abri des intempéries et de prévenir les risques de vol. C'est entre autres l'insuffisance d'installations de ce type qui fait dire à Vélo-Québec que « *Le potentiel du vélo n'est pas exploité à son maximum à Montréal et [...] le maillage avec le transport mérite d'être amélioré* »²⁹⁰.

La Commission propose de procéder par étape à l'implantation des aménagements qui s'imposent. Reconnaisant qu'il serait difficile, voire impossible, de doter toutes les stations de métro du nombre de places requises de stationnement pour vélos de façon à répondre à l'ensemble des demandes prévisibles, la solution pourrait se décliner selon trois modèles :

²⁸⁷ Vélo Québec (Magali Bebronne)

²⁸⁸ Ibid.

²⁸⁹ Ibid.

²⁹⁰ Ibid.

- l'installation minimale de supports à vélos à toutes les stations;
- la mise en place d'un projet-pilote de vélo-gare adjacente ou à proximité de la station Viau qui est actuellement la mieux desservie par des voies cyclables nord-sud. Cette vélo-gare offrirait des espaces de stationnement sécurisés pour vélos et vélos-cargos, des stations de recharge ainsi que des bornes de réparation en libre-service;
- et reconnaissant que les cyclistes méritent autant d'égards que les automobilistes, l'incorporation d'une vélo-gare au stationnement incitatif Anjou, qui inclurait les aménagements mentionnés ci-dessus ainsi que d'autres commodités à la fine pointe des pratiques urbanistiques.

Recommandation 21

La Commission recommande à la STM d'aménager, de concert avec des partenaires comme le MTQ, la Ville de Montréal et Vélo-Québec, une vélo-gare adjacente ou à proximité d'un des édicules de la station Viau, munie notamment d'espaces sécurisés de stationnement pour les vélos et les vélos-cargos, de stations de recharge, et de bornes de réparation en libre-service.

Recommandation 22

Pour inciter l'utilisation du vélo, la Commission recommande à la STM d'incorporer une aire de stationnement et de services pour vélos à même le stationnement incitatif Anjou qui soit munie, dès son ouverture, d'espaces sécurisés de stationnement pour les vélos et les vélos-cargos, de stations de recharge, de bornes de réparation en libre-service, ainsi que tout autre dispositif, service et commodité à la fine pointe des pratiques urbanistiques.

Recommandation 23

La Commission recommande à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les partenaires privés afin que tout développement immobilier incorporant des droits aériens rattachés à une future station de métro soit conditionnel à l'implantation de vélos-gares adjacentes ou à proximité de ladite station.

Entretemps, la Commission recommande également à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés afin d'assurer que des espaces pour garer les vélos à proximité des stations soient disponibles en nombre suffisant, ce nombre étant modulable en fonction des saisons.

3.2.2. Cohabitation des divers modes de déplacement

La sécurité de tous les usagers est toujours de première importance. Ceci est particulièrement vrai dans le cas des intersections plus achalandées ou lorsque les correspondances ou activités sont plus nombreuses. La dangerosité du tronçon du boulevard Lacordaire, entre l'autoroute 40 et la rue Jean-Talon, et de la bretelle de virage située à l'intersection du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon a été soulignée, et des citoyens ont demandé une révision de leurs configurations.

Pour certaines stations, les enjeux sont amplifiés, dû à la proximité de l'habitat. Nous pensons ici aux résidents des immeubles à condo faisant face au futur terminus d'autobus Anjou, dont plusieurs sont des personnes âgées. De nombreux participants ont signalé leur inquiétude face à l'augmentation de la circulation d'autobus (SRB Pie-IX, terminus d'autobus Pie-IX et Anjou) qui peut comporter bien des dangers pour les piétons. De plus, les virages à gauche qui risquent de ralentir la circulation devraient être éliminés, surtout dans les zones achalandées comme le secteur autour du site des Galeries d'Anjou. Les axes de convergence vers les galeries marchandes, les terminus ou les points majeurs de convergence sont également des secteurs sensibles sur le plan de la sécurité et du confort.

Recommandation 24

La Commission recommande à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés pour assurer que les voies de circulation destinées aux voitures, camions et autobus soient aménagées de façon à assurer la sécurité, l'efficacité et la convivialité des parcours piétonniers et cyclables vers et depuis les édicules de métro, les terminus d'autobus, le stationnement incitatif et les pôles d'attraction majeurs à proximité (incluant les galeries marchandes).

Recommandation 25

La Commission recommande à la STM de participer à l'étude des problèmes potentiels de congestion sur les rues résidentielles et aux bretelles d'accès et d'orienter sa planification de manière à minimiser ces problèmes.

Recommandation 26

La Commission recommande à la STM de prévoir des boucles de circulation d'autobus autour des stations, sur les sites de la STM, afin d'y aménager des aires d'embarquement et de débarquement sécuritaires et conviviales pour tous les usagers et qui ne gênent pas la circulation routière.

Les citoyens sont inquiets des impacts négatifs qu'entraînera la venue d'un grand nombre de véhicules fréquentant les terminus d'autobus Pie-IX et Anjou et le stationnement incitatif Anjou. Selon certains, la STM pourrait atténuer ces impacts en adoptant des mesures de design qui favorisent la sécurité publique (notamment des piétons et des cyclistes) et qui privilégient l'écoresponsabilité. À ce titre, une organisation a proposé que la conception des aires d'attente des autobus et des débarcadères tienne compte des critères de l'attestation stationnement écoresponsable du Conseil régional de l'environnement de Montréal²⁹¹.

²⁹¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, *Stationnement écoresponsable*, <https://stationnementecoresponsable.com/>

Recommandation 27

La Commission recommande à la STM de prendre en compte les critères établis par l'attestation stationnement écoresponsable du Conseil régional de l'environnement de Montréal en ce qui concerne la conception des aires d'attente et des zones de débarcadère pour les autobus, ainsi que la conception du stationnement incitatif Anjou.

3.2.3. Accès aux stations de métro vers et depuis les quartiers

Certains participants ont demandé que la STM fournisse des espaces de stationnement pour automobiles privées à chacune des stations, notamment parce que, selon eux, le tracé des rues dans les quartiers résidentiels à proximité est un « *bol de spaghetti* »²⁹² qui ne permet pas un accès efficace par autobus. Bien que la Commission soit consciente de cette problématique, elle note que plusieurs facteurs évolueront dans le temps avec comme effet la réduction des difficultés de déplacement. Ces facteurs incluent :

- une meilleure desserte par l'instauration de nouvelles lignes d'autobus ou la modification de lignes existantes;
- des changements dans le comportement des citoyens en ce qui concerne leurs déplacements;
- l'avènement de nouveaux véhicules de transport en commun ou alternatifs.

Or, il a été précisé, lors des séances d'information, que les résultats des enquêtes origine-destination vont être utilisés pour réviser les circuits d'autobus dans une optique d'amélioration des liens entre les quartiers résidentiels et les nouvelles stations de métro. Ceci, en plus des outils d'information comme les horaires d'autobus en temps réel offerts par les applications cellulaires,²⁹³ devrait réduire l'attente et les temps de parcours vers le métro.

De plus, au nombre des changements dans le comportement des gens, on compte notamment l'augmentation de l'utilisation du vélo comme mode de transport, tel qu'évoqué plus haut.

Finalement, parmi les possibilités de nouveaux véhicules figurent les véhicules semi-autonomes qui pourraient faire partie du parc de véhicules de la STM. La recherche sur les véhicules autonomes et semi-autonomes laisse croire que d'ici l'achèvement du prolongement, des minibus atteignant le niveau 4 d'autonomie²⁹⁴ pourraient être mis en service. Ces véhicules n'auraient pas besoin de chauffeur et donc le coût d'opération serait considérablement réduit. De plus, les véhicules de niveau 4 pourraient se déplacer dans un quartier résidentiel sans suivre un trajet fixe, ce qui pourrait permettre d'offrir des itinéraires flexibles. Des expériences ont, par ailleurs, déjà été réalisées dans les rues de Montréal, par la Ville en collaboration avec la compagnie Transdev²⁹⁵. Plusieurs sociétés de transport collectif à l'international ont aussi fait de telles

²⁹² Olga Larocca

²⁹³ STM, « Les horaires de bus en temps réel », *Comment obtenir vos horaires de bus*,

http://www.stm.info/fr/infos/conseils/comment-obtenir-vos-horaires-de-bus#id_troisieme

²⁹⁴ Société de l'assurance automobile du Québec, *Classification de la Society of Automotive Engineers (SAE)*, <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/classification-society-automotive-engineers.pdf>

²⁹⁵ Société de l'assurance automobile du Québec, *Autobus et minibus autonomes*,

<https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/documentation/projets-pilotes/autobus-minibus-autonomes/>

expériences²⁹⁶, notamment à Denver au Colorado, où le *Regional Transportation Authority* a conclu que malgré des problèmes initiaux avec les intempéries en hiver, la poursuite de projets pilotes était justifiée²⁹⁷. Un projet semblable aura lieu cette année dans cinq villes européennes, notamment Helsinki, sous l'égide de l'Union européenne²⁹⁸. Avec un tel système à la demande, une personne pourrait envoyer un message pour qu'un véhicule soit expédié chez elle au moment où elle le voudrait, et que ce dernier la conduise vers la station de métro la plus proche. Il s'ensuivrait donc une réduction de l'utilisation de véhicules personnels, et conséquemment, une réduction du nombre d'espaces de stationnement requis pour répondre à la demande locale.

Recommandation 28

La Commission recommande à la STM d'examiner la possibilité de desservir les quartiers résidentiels autour des futures stations par des véhicules autonomes (de niveau 4) et de lancer un projet-pilote en ce sens.

3.2.4. Utilisation des droits aériens

Les participants ont évoqué des risques d'embourgeoisement des quartiers autour des nouvelles stations, en se basant sur ce qui est arrivé près d'autres tronçons du réseau de métro. De plus, les organismes communautaires ont fait état d'un manque cruel de locaux. Les participants ont considéré le projet, et plus particulièrement l'exploitation des droits aériens, comme une occasion à saisir pour contrer les effets de l'embourgeoisement et pallier au manque d'espaces communautaires.

La Commission a entendu à maintes reprises lors des séances d'expression des opinions la suggestion que les espaces situés au-dessus des édicules de métro soient réservés à des fonctions autres que privées, comme par exemple des logements sociaux et abordables, des locaux communautaires et sociaux, des équipements collectifs destinés aux familles, jeunes et aînés.

De plus, il a été évoqué que la mise en valeur de ces espaces par une instance publique permettrait le développement de *Transit-oriented development* (TOD), qui mise sur la densité de construction, la mixité des usages et l'hétérogénéité sociale pour améliorer la qualité de vie :

« Clairement, les projets Transit-oriented development (TOD) jumelant à la fois l'habitation et le transport collectif sont des exemples à reproduire aux abords des stations de métro afin d'augmenter la densité des lieux et assurer une optimisation de la mobilité et de la concentration des usages. Toutefois, afin de rendre d'autant plus pertinents ceux-ci, ils se doivent de répondre aux besoins déjà documentés et exprimés de la communauté dans lesquels ils s'insèrent »²⁹⁹.

²⁹⁶ American Public Transportation Association, *Autonomous and Electric Vehicles*, <https://www.apta.com/research-technical-resources/mobility-innovation-hub/autonomous-vehicles/>

²⁹⁷ Regional Transportation District (Denver, Colorado), *61AV autonomous shuttle vehicle demonstration project*, <https://www.rtd-denver.com/sites/default/files/files/2019-09/61AV-project-recap-aug2019.pdf>

²⁹⁸ CORDIS | Commission Européenne, *Vers des bus autonomes à la demande dans les rues de l'Europe*, <https://cordis.europa.eu/article/id/415431-autonomous-on-demand-buses-underway-in-the-streets-of-europe/fr>

²⁹⁹ Comité promoteur du logement social de Saint-Léonard (Francis Mireault)

La Commission reconnaît les bénéfices de ce type de développement immobilier. Cependant, elle note que la STM n'est pas en mesure de réaliser des projets de construction, malgré l'existence de sa filiale, Transgesco, dont l'un des mandats « *consiste à étudier les pistes les plus rentables et les plus avantageuses pour l'entreprise afin de mettre en valeur et de développer [le patrimoine immobilier et les droits aériens]* »³⁰⁰. Le fait que pendant des décennies les sites de plusieurs stations de métro, telles que Saint-Laurent, Honoré-Beaugrand et Rosemont, soient restés non-développés témoigne de ceci.

En outre, la Commission sait que les questions relatives à l'habitation sociale, communautaire et abordable et d'autres équipements communautaires ne sont pas du ressort de la STM, quoique celle-ci puisse apporter son concours à l'intérieur de son champ d'action. Il incombe plutôt à la Ville de Montréal ainsi qu'aux autres paliers gouvernementaux de fournir ces infrastructures sociales. D'ailleurs, les efforts de planification dans les zones autour des futures stations de métro qu'a amorcé la Ville de Montréal, incluant un programme particulier d'urbanisme (PPU) qui couvre le secteur de la rue Jean-Talon entre le 24^e avenue et le boulevard Langelier dans l'arrondissement de Saint-Léonard³⁰¹, pourraient venir répondre en ce sens aux besoins exprimés par la population.

Recommandation 29

La Commission recommande à la STM de collaborer, notamment par l'intermédiaire de sa filiale Transgesco, avec la Ville de Montréal et chacun des arrondissements concernés, à la planification détaillée des espaces au-dessus et autour de chacune des futures stations de métro. Autant que possible, ceux-ci devraient être utilisés pour du logement social et abordable, des services sociocommunautaires et des équipements collectifs.

3.2.5. Localisation de la station de métro Lacordaire

Plusieurs participants se sont dits insatisfaits de la localisation de certaines installations le long du tracé du prolongement. Certains demandent que l'édicule principal de la station Lacordaire soit installé sur le terrain du parc Ladauversière, plutôt qu'au coin sud-ouest où sa construction impliquerait l'expropriation et la démolition d'une clinique médicale. De son côté, la STM a plutôt fait valoir la protection des espaces verts. À moins d'ultime nécessité, elle préférerait ne pas empiéter sur les parcs et ne pas abattre d'arbres matures. Elle a de plus souligné que la localisation des édicules est, entre autres, déterminée de façon à ce que les usagers aient le moins de chaussées à traverser vers les lieux de correspondance. La Commission endosse la position de la STM.

³⁰⁰ Transgesco, *Parc immobilier et droits aériens*, <http://www.transgesco.ca/fr/parc-immobilier-et-droits-aeriens.html>

³⁰¹ Ville de Montréal, *Programme particulier d'urbanisme Jean-Talon Est*, rapport préliminaire, janvier 2019, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SLE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/190111_DIAGNOSTIC_JEAN-TALON-EST-LR.PDF

3.2.6. Harmonisation des installations à Anjou

Les installations à Anjou ont été contestées. Les critiques visaient l'emplacement des édicules et du terminus. Quant au stationnement incitatif, les participants ont dénoncé son emplacement, mais ont également remis en question son existence même.

Certains voulaient que la station soit plus au nord, pour mieux desservir le parc industriel. D'autres clamaient la nécessité d'étendre la ligne Bleue à l'est de l'autoroute 25. D'autres encore prônaient la poursuite jusqu'à la station de métro Honoré-Beaugrand. Des intervenants ont aussi énergiquement fait valoir que les lignes à haute tension d'Hydro-Québec devraient être enfouies, malgré le fait que la STM ait expliqué que les coûts afférents seraient prohibitifs. Des participants favoriseraient l'implantation du terminus devant des édifices commerciaux plutôt que devant les condos où vivent beaucoup de personnes âgées. Force est également de faire état des doléances liées à l'expropriation de restaurants, commerces visiblement prisés par bon nombre de citoyens. Outre les affres de la construction, les citoyens craignaient l'impact visuel négatif du terminus, de même que son impact économique sur la valeur de leurs propriétés, et ce sans parler des conséquences de l'augmentation de la circulation sur leur qualité de vie et leur sécurité.

Il est utile ici de rappeler que plusieurs intervenants se sont plaints de ne pas avoir eu la possibilité de s'exprimer sur le tracé du prolongement, sur l'emplacement exact des installations et sur les assises de la décision de ne pas amener le métro à l'est de l'autoroute 25. Au soutien de cette critique, des participants ont invoqué que le métro aurait alors mieux desservi la population de l'arrondissement d'Anjou. En effet, par rapport à la situation de 1989, moment où le tracé qui se terminait aux Galeries d'Anjou a été annoncé, il semble que le développement de l'arrondissement se serait concentré plutôt à l'est de l'autoroute 25. De plus, des citoyens s'interrogent sur la provenance des voitures qui utiliseront le stationnement incitatif Anjou ou viendront se stationner à proximité des autres installations : viendront-elles de l'île de Montréal ou plutôt des banlieues des couronnes nord et sud? Ceci vise à cibler la pertinence des stationnements incitatifs sur l'île de Montréal.

La Commission s'est longuement penchée sur les objections des citoyens et les justificatifs de la STM. Elle a d'ailleurs demandé à la STM de fournir plus de détails sur la genèse des décisions ayant mené à la détermination du tracé et à la localisation des différentes installations. Des explications ont été fournies à la Commission dans une présentation *PowerPoint* à la suite des séances d'expression des opinions³⁰². Cette présentation donne les grandes lignes du processus décisionnel ayant mené aux choix de localisation des différentes installations et des scénarios étudiés, incluant l'analyse multidomaines, les études d'accessibilité aux stations et l'évaluation des options relatives aux tracés et au stationnement incitatif. Malgré le fait que la Commission n'ait pas eu accès aux rapports des professionnels qui ont réalisé les études, elle ne propose pas de remettre en question les choix décrits dans la présentation synthèse.

Ainsi, sur la base du tracé et des emplacements proposés, on peut retenir les recommandations suivantes à l'égard des installations prévues à Anjou. Encore plus qu'ailleurs, compte tenu de l'ampleur du chantier envisagé, et pour paraphraser des citoyens, « *le bruit, la poussière, les amas*

³⁰² STM, *Processus de décision au sein du Bureau de projet des prolongements du métro constitué par l'AMT et le MTQ de 2011 à 2015. Choix de la localisation et de l'envergure des équipements de surfaces de la ligne 5 – Bleue*, Juin 2020

de terre, de ciment, et d'entraves à la circulation viendront rappeler que les habitations sont proches du terrain sur lequel sera construit la station Anjou, le terminus d'autobus et le stationnement étagé »³⁰³.

Plusieurs participants, dont le représentant de la Ville de Montréal, ont insisté sur l'importance d'améliorer l'accès au prolongement de la ligne Bleue des gens qui résident ou travaillent dans les quartiers de l'arrondissement d'Anjou situés à l'est de l'autoroute 25. Certaines des solutions à cette problématique seraient de la responsabilité de la STM (lignes d'autobus, connexion souterraine construite au moment de la création de l'arrière-station), tandis que d'autres seraient la responsabilité des instances municipales et gouvernementales. La Commission n'est en mesure de se prononcer sur la faisabilité de telles infrastructures ni sur leurs coûts. Cependant, compte tenu du statut de cette partie d'Anjou comme pôle d'emploi, d'habitation et civique (présence de la mairie de l'arrondissement notamment), elle est consciente des avantages associés à un renforcement des liens entre l'ouest et l'est de l'arrondissement.

Recommandation 30

La Commission recommande à la STM de concevoir le terminus d'autobus Anjou de manière à réduire les impacts indésirables pour les riverains, en construisant des espaces commerciaux le long de la façade ouest du bâtiment et des espaces locatifs au-dessus des quais d'autobus.

Recommandation 31

La Commission recommande à la STM de procéder dans les meilleurs délais, en collaboration avec la Ville de Montréal et le MTQ, à l'évaluation coûts/bénéfices de la mise en place d'un ou de plusieurs lien(s) efficace(s) entre la station de métro Anjou et le secteur résidentiel situé à l'est de l'autoroute 25, tels que :

- **un tunnel pour les piétons et les cyclistes (étant donné qu'un tunnel sera percé jusqu'à la station auxiliaire Boreau);**
- **un service rapide et fréquent d'autobus (navettes);**
- **une passerelle au-dessus de l'autoroute (telle que proposée par la Ville de Montréal);**
- **des stations de vélo en libre-service (BIXI) situées dans des sites stratégiques à l'est de l'autoroute 25.**

3.3. Gestion des nuisances durant les travaux

Dans l'ensemble, les participants sont heureux du prolongement de la ligne Bleue, bien qu'ils aient clairement exprimé qu'ils auraient souhaité être consultés avant que le tracé et les emplacements des installations ne soient définitivement arrêtés.

En ce qui concerne la réalisation des travaux, les citoyens ont exprimé des inquiétudes en rapport avec l'organisation des chantiers et les nuisances qu'ils peuvent générer. Outre leurs préoccupations en regard de l'impact sur la qualité de vie des résidents et la viabilité des

³⁰³ Michel Perreault, Nicole Perreault

commerces, leurs inquiétudes portent principalement sur la gestion de la circulation incluant la fluidité des déplacements, la disponibilité de stationnement durant les travaux, la sécurité des piétons et des cyclistes. À long terme, les citoyens s'inquiètent principalement des conséquences sur la qualité de vie et la sécurité des résidents, ainsi que de l'impact général sur l'environnement et le développement futur des quartiers concernés.

En toile de fond, il convient de noter que les citoyens manifestent un important sentiment d'appartenance à leur quartier. Selon les secteurs, quelques-uns veulent en conserver le caractère résidentiel ou de banlieue. Bien qu'ils reconnaissent les retombées positives de la ligne Bleue, ils résistent fortement à l'idée de devoir renoncer aux avantages de la proximité tranquille aux commerces, stationnements et autres commodités de leurs quartiers respectifs. Il devient donc doublement important de justifier pourquoi certaines décisions perçues comme douloureuses ont dû être prises. Plus encore, il est impératif de prendre toutes les dispositions possibles pour minimiser les impacts négatifs tant au niveau de la construction qu'en ce qui concerne le vivre-ensemble qui s'ensuivra.

Le projet de 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*. Il se rapporte également au programme particulier d'urbanisme de la rue Jean-Talon Est³⁰⁴ de la Ville de Montréal, visant à réaménager la rue Jean-Talon du boulevard Viau jusqu'au boulevard Langelier, de manière à bonifier son image générale, à la verdier, à rendre les déplacements plus agréables et à renforcer la vitalité du quartier. En lien avec ce dernier projet, un concept d'aménagement a d'ailleurs fait l'objet de consultations publiques en arrondissement en 2016 et en 2017. Le prolongement de la ligne Bleue est présent dans toutes ces démarches. D'ailleurs, plusieurs éléments du réaménagement de la rue Jean-Talon Est ont été reportés afin que les instances puissent procéder par voie de chantiers sinon intégrés du moins coordonnés pour éviter l'échelonnement indu des nuisances et les dédoublements de travaux et dépenses. La Ville de Montréal dresse un portrait global dans une vision préliminaire de mise en valeur du territoire³⁰⁵. Ce document vient compléter les informations que ses représentants ont fournies dans le cadre des séances d'information de la consultation³⁰⁶.

En outre, la Ville de Montréal dit vouloir « *redéfinir le maillage des déplacements collectifs avec l'accès au métro comme point d'ancrage* »³⁰⁷. Il n'y a qu'un pas à franchir pour conclure que la bonification du réseau existant devrait être priorisée durant les travaux de construction pour en amenuiser les désagréments.

Si les citoyens du secteur Pie-IX sont exaspérés de l'envergure et de la durée des travaux liés au SRB Pie-IX, leurs concitoyens des autres secteurs se méfient des cônes orange qui ponctuent la métropole, et d'autres encore appréhendent les travaux à venir sur les autoroutes 40 ou 25. Rien d'étonnant donc que la perspective de nouveaux chantiers suscite méfiance et résistance.

³⁰⁴ Ville de Montréal, *Réaménagement de la rue Jean-Talon Est*,

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957_142362054&_dad=portal&_schema=PORTAL

³⁰⁵ Ville de Montréal, *Projet de prolongement de la ligne bleue : vision préliminaire de mise en valeur du territoire*, février 2020,

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE_LIGNE-BLEUE.PDF

³⁰⁶ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 14-21,

https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf

³⁰⁷ Ville de Montréal, *Projet de prolongement de la ligne bleue : vision préliminaire de mise en valeur du territoire*, février 2020, p. 18,

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VISION-VILLE_LIGNE-BLEUE.PDF

La Commission reconnaît l'expertise de la STM en matière de mitigation des nuisances et sa ferme intention de maintenir d'harmonieuses relations avec le milieu en cours d'exécution du projet. À ce chapitre, la Commission endosse l'intention d'élaborer un plan de mitigation, tel que décrit à la présentation publique.³⁰⁸ Il convient néanmoins de faire ressortir les points sur lesquels une attention toute spéciale devra être portée. De plus, compte tenu de l'envergure et de la durée des travaux, et surtout compte tenu de leur impact sur la mobilité et la qualité de vie des citoyens ainsi que sur la viabilité des commerces pendant toutes ces années, la STM, de concert avec tous les partenaires concernés, doit tout mettre en œuvre pour minimiser, autant que faire se peut, les nuisances associées aux chantiers.

La Commission prend acte et appuie les mesures de mitigation des nuisances et dommages mentionnés aux documents précités, car toute atténuation des nuisances liées aux chantiers sera un irritant de moins pour les riverains.

3.3.1. Maintien du niveau de service actuel

Le prolongement du métro se traduira par des gains d'efficacité, de confort et de temps au niveau des transports collectifs. Le client évaluera la qualité de son expérience selon divers critères, dont les plus importants sont la rapidité, la ponctualité et la fiabilité de son déplacement³⁰⁹. Cependant, il y a encore loin de la coupe aux lèvres et, tout au long des travaux, il faudra veiller à ce que les trajets, les correspondances et l'intermodalité soient maintenus aux niveaux actuels, voire améliorés, pour contrer les retards et inconvénients engendrés par les travaux. La Commission note que parmi les études visant à optimiser les interventions à inclure au plan de mitigation, la STM mentionne les « études de maintien de la mobilité durant les travaux »³¹⁰. Il est de première importance que ces études conduisent à un plan qui permette effectivement de maintenir la mobilité et d'éviter les ralentissements, les retards ou les entraves, les déviations ou les détours inopportuns ou les désagréments en ce qui concerne les correspondances des autobus. À ce chapitre, d'ailleurs, le *Guide d'aménagement pour le transport en commun*³¹¹ de la STM dresse une liste d'actions susceptibles d'améliorer le réseau urbain ambiant et ainsi de favoriser le transport en commun pour désengorger les zones des travaux. La Commission fait sienne certaines mesures relatives aux autobus présentées dans ce document. Elle recommande qu'elles devraient être assorties

« de solide réglementation, d'une signalisation appropriée et des moyens, tantôt dissuasifs à l'utilisation de l'automobile solo, tantôt incitatifs à l'utilisation des modes de déplacements alternatifs. Ces moyens permettent aussi d'élargir et de conforter le choix modal. Ils comprennent notamment les plans piétons, les plans de développement de voies cyclables, la restriction du stationnement, la gestion de la demande (covoiturage, programmes

³⁰⁸ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 41-43, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

³⁰⁹ STM, *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, décembre 2007, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1100732.pdf>

³¹⁰ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 42, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

³¹¹ STM, *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, décembre 2007, p. 21-30, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1100732.pdf>

employeurs, auto-partage, etc.), la modération de la circulation automobile et les «woonerf»³¹²,³¹³.

Certains citoyens se sont plaints qu'il arrivait que des entraves étaient maintenues en place même si les travaux étaient suspendus ou terminés. La Commission croit qu'il faille insister sur la mise en place et l'enlèvement des entraves selon le mode « juste à temps ».

La Commission est d'avis que la STM doit prendre, dès maintenant, des initiatives et militer auprès des instances municipales pour :

- encourager le développement du réseau de pistes cyclables avec possibilité de stationnement pour les usagers qui n'utilisent leur vélo que pour se rendre au point de service de transport collectif;
- améliorer la desserte en autobus vers les destinations charnières (comme la ligne Verte ou le parc industriel Anjou);
- favoriser une cohabitation sécuritaire entre les cyclistes et les autobus desservant la zone des travaux (partage de voies réservées, par exemple);
- faciliter les pratiques multimodales en proposant aux citoyens un ou plusieurs modes de transport alternatifs à l'automobile individuelle, dont le vélo, le vélo-partage, l'auto-partage (en station et en libre-service) et les taxis, complémentaires à l'offre de transport collectif.

Recommandation 32

La Commission recommande à la STM de prendre les dispositions requises, durant les travaux, pour que les services d'autobus, les temps de déplacement, la fluidité des mouvements et la sécurité soient au moins maintenus aux niveaux actuels.

Recommandation 33

Compte tenu de l'envergure et de la durée des travaux, la Commission recommande à la STM d'assurer une gestion exemplaire des chantiers de manière à en minimiser l'emprise et les conséquences sur la vie de tous les jours, notamment en adoptant une approche « juste à temps » pour la mise en place et l'enlèvement des entraves.

Le maintien du niveau de service actuel pourra passer par la mise en place de mesures visant à élargir et diversifier l'offre actuelle au niveau du transport. Certaines de ces mesures relèvent de la STM alors que d'autres sont du ressort de la Ville de Montréal, des arrondissements ou d'autres instances.

³¹² Un « woonerf » est un « mot néerlandais qui, littéralement, signifie cour résidentielle. C'est un élément de l'infrastructure de circulation traitée à l'échelle du quartier où piétons, cyclistes et résidents ont priorité sur la circulation automobile ». STM, *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, décembre 2007, p. 30, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1100732.pdf>

³¹³ STM, *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, décembre 2007, p. 35, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1100732.pdf>

3.3.2. Accessibilité et sécurité autour des chantiers

Chantier ou pas, la vie doit suivre son cours. Commerçants, résidents, passants et visiteurs voudront vaquer à leurs occupations. Tous souffriront des désagréments liés aux travaux, mais une sage gestion des chantiers ancrée dans des valeurs d'écoresponsabilité, de respect de la communauté et de valorisation de la qualité contribuera à contrebalancer les désagréments anticipés. Il est utile de rappeler que la STM s'engage à adopter un plan de circulation visant à maximiser la sécurité et la fluidité des déplacements dans les secteurs visés par les travaux du prolongement³¹⁴. Elle s'engage, de plus, à réduire les impacts aux abords des chantiers, en adoptant des mesures de gestion de la poussière, du niveau sonore et de la vibration, et en favorisant l'aménagement de chantiers conviviaux et l'affichage aux abords des chantiers.³¹⁵

Recommandation 34

La Commission recommande à la STM de favoriser la circulation à pied et à vélo autour des chantiers en mettant en place des aménagements sécuritaires appropriés, comme le calibrage des feux de circulation en faveur des transports actifs et collectifs, l'élimination des bretelles de virage où les véhicules circulent de façon continue, la réduction de la circulation véhiculaire de transit par l'installation de mesures d'apaisement de la circulation.

Recommandation 35

La Commission recommande à la STM d'éviter, autant que faire se peut, que les autobus circulent dans les rues résidentielles en raison des déviations entraînées par les travaux.

3.3.3. Aménagements à l'intention des résidents et des commerces

Bien qu'une majorité de participants souhaitent le prolongement du métro, force est d'admettre que les travaux dureront plusieurs années et seront la cause de désagréments et de nuisances susceptibles de faire fuir résidents, visiteurs et commerçants. De plus, l'effet cumulatif des différents chantiers qui seront simultanément en cours, dont particulièrement les chantiers relatifs aux autoroutes 40 et 25, viendra exacerber la situation. Les mesures de mitigation seront d'autant plus importantes. Elles devront porter sur les besoins relatifs à la qualité de vie des résidents ainsi que sur les besoins de visibilité et d'accessibilité des commerces. Les choix devront prendre en compte la vision à long terme préconisée au PPU Jean-Talon Est de la Ville de Montréal. La priorité, en amont des travaux de revitalisation du secteur, sera d'assurer un environnement sain et convivial, d'éviter toute dégradation de l'environnement urbain et de minimiser les sources de pollution visuelle, aérienne et sonore.

De plus, pour contribuer au maintien du sentiment d'appartenance et à la vitalité des quartiers, les chantiers pourraient faire l'objet d'animation thématique ou saisonnière. La tenue d'activités portes ouvertes avec les responsables du chantier et de fêtes de quartier, l'installation de

³¹⁴ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 43, https://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne_bleue/presentation_commission_publicque_vf_fran_web.pdf

³¹⁵ Ibid.

panneaux explicatifs et de décorations de Noël sont autant de pistes qui permettraient aux résidents et aux commerces de « mieux vivre » avec cet encombrant voisin.

Un intervenant a fait valoir qu'il est crucial pour la survie des commerces locaux que la STM et la Ville de Montréal orchestrent simultanément les chantiers du prolongement de la ligne Bleue et du réaménagement de la rue Jean-Talon, entre Viau et de la Villanelle. Il maintient qu'il faudrait tirer profit des perturbations liées aux chantiers pour mettre en place des solutions de mobilité durable, offrir des expériences nouvelles aux riverains et passants et modifier les habitudes de fréquentation³¹⁶. Par exemple, la construction des stations en souterrain pourrait être envisagée comme une attraction, en installant ce qui pourrait s'apparenter à un observatoire. D'anciens wagons de métro pourraient être disposés le long du parcours du prolongement de la ligne Bleue et être utilisés pour des événements spéciaux ou pour créer des commerces éphémères. La STM pourrait aussi marquer certaines grandes étapes de ses chantiers en organisant des fêtes de quartier, ce qui pourrait contribuer à améliorer la vie communautaire tout en favorisant l'acceptabilité du projet³¹⁷.

Recommandation 36

Afin d'assurer la qualité de vie des résidents ainsi que la pérennité des commerces et industries à l'intérieur et autour du territoire affecté par les travaux, la Commission recommande à la STM :

- **de minimiser les barrières physiques et psychologiques nuisant à l'accès aux habitations, commerces et aires de livraisons;**
- **de travailler de concert avec les parties prenantes pour élaborer et implanter des plans d'aménagement temporaires et des stratégies d'atténuation des nuisances qui soient cohérents avec la *Vision préliminaire de mise en valeur du territoire* élaborée par la Ville de Montréal dans le cadre du projet de prolongement de la ligne Bleue;**
- **de porter une attention particulière aux dommages possibles au parc de logements existants;**
- **d'être proactive dans ses relations avec les commerçants et associations de marchands et d'apporter son concours aux initiatives visant à stimuler la visibilité, la vitalité et la fréquentation des lieux commerciaux, qu'il s'agisse de projet de signalisation, d'animation ou autres.**

3.3.4. Communications et concertation

L'information des riverains et des usagers jouera un rôle capital dans l'établissement et le maintien de relations de bon voisinage avec les différentes parties prenantes. Qu'il s'agisse de l'état d'avancement du chantier ou des nuisances à venir comme les entraves à la circulation, toute la gamme des médias devront être envisagés pour communiquer efficacement l'information pertinente aux publics cibles. La Commission salue l'engagement de la STM en regard des communications, surtout en ce qui concerne les agents de liaison aux abords des chantiers et les

³¹⁶ Société de développement commercial (SDC) Jean-Talon (Pierre Frisko)

³¹⁷ Ibid.

comités citoyens³¹⁸. La Commission est d'avis que ces interlocuteurs devraient entrer en mode vigie dès les phases préparatoires des travaux.

Les comités citoyens pourraient avoir un rôle de suivi des mesures d'atténuation des nuisances durant et après les travaux. Ils doivent être composés d'interlocuteurs de divers horizons et agir en mode consultation, concertation, dialogue ou information. Ils se pencheront sur des éléments, tels que les itinéraires des déviations, le stationnement des riverains et les modifications aux règles de stationnement et de circulation, la signalisation, les accommodements à l'horaire ou l'interruption de travaux, le processus de gestion et de suivi des plaintes, le déplacement de postes de taxi ou d'arrêts d'autobus, les itinéraires et les horaires des camions destinés aux chantiers.

Un bon plan de communications contribuerait à l'acceptation du chantier en plus de valoriser la future réalisation et d'en favoriser l'appropriation. La Commission croit que l'habillage des chantiers devrait contribuer à l'information et à l'animation des lieux autour des futures stations.

Recommandation 37

La Commission recommande que les comités citoyens prévus par la STM veillent au suivi des mesures d'atténuation des nuisances durant et après les travaux. Elle recommande aussi que leur mandat débute le plus tôt possible afin qu'ils puissent participer, dès maintenant, à la dissipation des inquiétudes et à la recherche de solutions aux problèmes appréhendés.

Recommandation 38

La Commission recommande à la STM de déployer sur place, et dès le début des travaux, les agents de liaison afin de permettre aux citoyens de disposer d'interlocuteurs directs qui garantiront la fluidité des informations, assureront la mise en œuvre des actions prévues, procéderont rapidement à la résolution de problèmes ou de défaillances et assureront les communications de suivi et de rétroaction avec les intervenants concernés.

3.3.5. Perspective régionale et effet cumulatif des nuisances

Les travaux sont effectués parallèlement à plusieurs autres grands chantiers du secteur comme la réfection du pont-tunnel Louis-Hyppolite–La Fontaine et la modernisation de l'autoroute 40. Autant pour la quiétude des résidents que pour la survie des commerces et la gestion régionale, il importe de prendre des mesures de mitigation afin de diminuer l'effet cumulatif de ces différents travaux à l'échelle régionale. Qu'il s'agisse de concertation avec le MTQ, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la Ville de Montréal, les arrondissements concernés ou les acteurs du milieu (Cadillac Fairview, par exemple), la STM pourra être appelée à fournir des informations et des conseils ou à adopter des mesures visant l'optimisation de la coordination de l'ensemble des travaux.

³¹⁸ STM, *Consultation publique sur le Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal*, février 2020, p. 43, [http://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne bleue/presentation commission publique vf fran web.pdf](http://www.stm.info/sites/default/files/media/Travaux/Ligne%20bleue/presentation_commission_publique_vf_fran_web.pdf)

Recommandation 39

La Commission recommande à la STM d'être proactive au niveau des efforts de coordination du chantier de prolongement de la ligne Bleue aux autres chantiers qui auront lieu simultanément sur le territoire, que ceux-ci soient publics, privés, de portée locale ou régionale.

3.4. Gouvernance

Lors des audiences publiques et dans les commentaires recueillis, certains enjeux de gouvernance ont été portés à l'attention de la Commission. La Commission n'a pas vocation à se prononcer sur la gouvernance générale du projet. Toutefois, certains éléments méritent d'être soulignés, soit parce qu'ils peuvent faire l'objet d'améliorations, soit parce qu'ils sont susceptibles de compliquer la réalisation du projet et potentiellement nuire aux relations avec les riverains.

3.4.1. Choix du tracé et des installations

Les premières itérations du projet de prolongement de la ligne Bleue datent des années 1980. Depuis ce temps, la ligne Bleue figure dans tous les croquis et occupe une place importante dans la stratégie de développement du secteur et de la région.

Les citoyens ont été informés, des consultations ont été tenues sur la planification future de la rue Jean-Talon Est, et sans doute sur bien d'autres enjeux citoyens, mais force est de constater qu'ils n'ont jamais été expressément et individuellement invités à se prononcer sur le tracé exact du prolongement de la ligne Bleue ou sur la localisation des installations qui lui sont associées. Les participants ont d'ailleurs multiplié les demandes d'accès aux études qui ont mené aux décisions concernant ces questions.

Tel qu'expliqué précédemment dans la section 3.2.6 du présent rapport, la Commission a bénéficié d'explications de la STM. Cependant, ces explications reçues a posteriori ne permettront pas d'éliminer le sentiment qu'ont eu les citoyens d'avoir été mis devant un fait accompli. La Commission comprend que la genèse décisionnelle est complexe et qu'elle s'étale sur des décennies. La démocratie participative n'était pas, au siècle dernier, ce qu'elle est aujourd'hui. La Commission est cependant d'avis qu'il aurait fallu prévoir une étape explicite de consultation sur le fond du projet, incluant le tracé, la localisation précise des installations et l'opportunité d'établir le stationnement incitatif.

Recommandation 40

La Commission recommande à la STM de prendre acte de la demande des participants d'être informés et consultés amplement en amont des projets qui les concernent et de l'importance qu'ils accordent à l'exercice de leur droit démocratique.

Recommandation 41

La Commission recommande à la STM de publier sur son site web la version finale de la présentation synthèse du processus décisionnel ayant mené aux choix du tracé et des types d'installations retenues, de même qu'au choix de la localisation de ces installations sur le territoire, à laquelle la STM fait référence dans sa lettre de réponses aux questions de la Commission.

3.4.2. Documentation

En cours d'étude et de rédaction, la Commission a eu recours à certains documents qui quoique publics, ne faisaient pas partie du dossier déposé sur la page web de la consultation de la STM. Il s'agissait de documents d'appoint, apportant des compléments d'information permettant de mieux comprendre ou d'interpréter les documents déposés, ou de qualifier certaines interventions. On peut citer à titre d'exemple le *Guide d'aménagement pour le transport en commun*. Bien qu'on ne puisse pas toujours prévoir les voies de recherche qu'empruntera la Commission ou les citoyens qui veulent se préparer à la consultation, il est utile de porter sur la plateforme publique un dossier complet qui puisse, à lui seul donner tous les éléments constituant les tenants et aboutissants du projet présenté.

Recommandation 42

La Commission recommande à la STM d'afficher sur son site web, dès le début d'une consultation ou aussitôt que possible, non seulement les documents se rapportant directement au projet présenté, mais également tous documents connexes susceptibles de fournir un complément d'information.

3.4.3. Insertion du projet dans une planification régionale de transport

L'enjeu immédiat est certes la prolongation de la ligne Bleue selon le tracé convenu. Par ailleurs, de par le nombre et l'importance des interventions, les citoyens ont fait ressortir l'enjeu plus vaste de la mobilité à l'échelle régionale. Qu'il s'agisse du transport collectif depuis la pointe est de l'île de Montréal, du transit d'est en ouest de la métropole ou vers les banlieues, la perspective régionale et l'intermodalité sont essentielles. À ce sujet, on peut citer le *Guide d'aménagement pour le transport en commun* que la STM publiait en 2007 :

« Le guide vise deux objectifs principaux :

- offrir une place plus grande et plus accueillante au transport public et aux modes de déplacement alternatifs qui lui sont complémentaires comme la marche et le vélo;
- intégrer les multiples paramètres associés à un système de transport en commun dès le début d'un projet d'aménagement ou de réaménagement.

La réalisation de ces objectifs est un défi d'une telle complexité que la STM ne peut le relever seule. Pour y parvenir, une multitude d'acteurs sont interpellés,

dont les municipalités, les arrondissements, les promoteurs, les concepteurs urbains et les groupes de citoyens. La STM favorise l'établissement de partenariats où la coopération, la concertation et la cohérence des actions sont les bases qui permettent aux principes mis de l'avant dans ce guide de se concrétiser »³¹⁹.

Et encore :

« Dans une ville-région de l'importance de Montréal, un système de transport en commun bien développé s'avère une nécessité. Non seulement figure-t-il parmi les facteurs de développement économique, mais il participe au maintien de la qualité de l'environnement et de la santé. De plus, il joue un rôle social prépondérant en matière d'accès équitable aux biens et services, ainsi que dans la lutte à l'exclusion sociale.

[...]

« Une meilleure intégration du transport public dans la ville ne peut s'accomplir sans une meilleure intégration des décisions prises par les différents acteurs, dont les municipalités, les instances régionales et les ministères concernés »³²⁰.

Dans cette optique, les intervenants ont mentionné différents éléments qu'ils souhaiteraient voir intégrés au plan des priorités de la STM dont :

- la mise en place de nouveaux circuits d'autobus pour renforcer les liens entre les lignes Bleue et Verte et, plus particulièrement, leurs stations terminales;
- le désenclavement du bas-Anjou;
- la desserte des pôles d'emploi et du pôle civique de l'arrondissement d'Anjou, de même que de l'Est de Montréal, dont l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et le quartier Mercier-Est;
- l'amélioration de l'accès aux secteurs situés au nord de l'autoroute 40 ainsi qu'au parc industriel Anjou;
- le renforcement de l'intermodalité.

Recommandation 43

La Commission recommande à la STM d'inciter tous ses partenaires à adopter un modèle de planification à long terme qui tienne compte des besoins présents et futurs à l'échelle régionale.

³¹⁹ STM, *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, décembre 2007, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1100732.pdf>

³²⁰ Ibid.

ANNEXE 1 - LISTE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

Considérant que la conception de chaque station sera confiée à des équipes d'architectes distinctes, la Commission recommande de porter une attention particulière à la coordination d'ensemble des concepts architecturaux propres à chacune des futures stations afin de créer une cohérence, une complémentarité et une intégration harmonieuse à l'échelle du projet.

Recommandation 2

Lors de la présentation publique des concepts architecturaux, la Commission recommande à la STM et aux équipes d'architectes d'utiliser des médias, des supports visuels et un protocole de communications qui soient aisément accessibles aux non-initiés tout en étant instructifs et se prêtant bien à la rétroaction.

Recommandation 3

La Commission recommande que le mandat des équipes d'architectes stipule expressément que la plus haute attention soit portée à l'innovation dans la conception et le design des installations, ainsi qu'à l'atteinte de cibles de développement durable ambitieuses, notamment par l'intermédiaire de la certification *Envision*.

Recommandation 4

La Commission recommande que la STM s'assure que le CCIAUP porte une attention particulière aux demandes des citoyens au regard des dimensions culturelles, historiques, patrimoniales, identitaires, esthétiques et artistiques.

Recommandation 5

La Commission recommande que la conception (signature architecturale, espaces intérieurs et extérieurs), la toponymie et les œuvres d'art des stations s'inspirent de l'apport des communautés ethnoculturelles locales, de l'histoire des quartiers d'accueil, de Montréal et du Québec, des peuples autochtones, des femmes, ainsi que des avancées technologiques de la société québécoise.

Recommandation 6

Pour répondre à l'enjeu d'acceptabilité sociale, la Commission recommande que le comité de toponymie soit élargi pour inclure un représentant :

- du Conseil des Montréalaises;
- du Conseil Interculturel de Montréal;
- et des peuples autochtones.

Recommandation 7

Étant donné les connaissances pratiques des usagers et des représentants d'entretien de la STM qui expérimentent régulièrement les espaces du métro, la Commission recommande que le CCIAUP puisse accueillir comme membres un représentant des usagers ainsi qu'un représentant de l'entretien des installations du métro pour veiller à ce que le design des futures stations intègre des critères de durabilité, de praticité et d'entretien quotidien efficace.

Recommandation 8

La Commission recommande qu'un travail de prospection des nouvelles technologies utilisées dans les métros à l'échelle mondiale soit réalisé, dans le but de mieux répondre aux besoins actuels et futurs.

Recommandation 9

L'attente d'un métro ou d'un autobus pouvant être une étape incontournable de l'expérience usager, la Commission recommande que la conception des futures stations de métro porte une attention particulière aux assises (bancs et sièges), tant du point de vue de la quantité (offre plus étendue que dans les stations actuelles de la STM) que de la qualité (ergonomie développée). Il faudra aussi considérer à l'entrée des édicules des sièges pour que les usagers puissent installer ou retirer leurs crampons l'hiver.

Recommandation 10

La Commission recommande que les stations de métro soient pourvues d'un accès sans fil et gratuit à un réseau Internet de qualité, de même que de prises électriques et de ports USB en nombre suffisant pour répondre aux besoins des usagers.

Recommandation 11

La Commission recommande que les futures stations de métro soient équipées de panneaux d'information clairs, facilement identifiables et inclusifs, c'est-à-dire universellement accessibles, en tirant profit de la technologie (parcours sonore pour les personnes malvoyantes et non-voyantes, création d'applications mobiles dédiées, etc.).

Recommandation 12

La Commission recommande que de points de vente de billets en quantité plus importante que l'offre existante actuellement sur le réseau soient installés. Elle recommande également que la STM mette à la disposition des usagers des systèmes de paiements alternatifs comme des applications mobiles, par exemple.

Recommandation 13

La Commission recommande que les équipes d'architectes tiennent compte dans la conception des stations du fait qu'éventuellement la Ville de Montréal pourrait vouloir aménager des toilettes publiques à proximité des futures stations de métro.

Recommandation 14

La Commission recommande que les espaces disponibles à l'intérieur des stations, et à proximité de celles-ci, participent à la création de quartiers complets, en s'inscrivant dans une programmation commerciale et communautaire plus large. En collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés, cette programmation devrait tenir compte de l'offre et de la demande locales, et ce dans une perspective de viabilité économique, sociale et environnementale.

Recommandation 15

Considérant l'évolution des besoins de la population, la Commission recommande de veiller à l'intégration des éléments favorisant une qualité et une fonctionnalité des espaces pour le bénéfice d'une expérience client réussie. Au regard de besoins futurs, la Commission recommande également que la conception des installations intègre une dimension de flexibilités des espaces et des aménités.

Recommandation 16

La Commission recommande à la STM d'améliorer la qualité des plans de quartier, d'en augmenter le nombre et d'y intégrer les innovations technologiques susceptibles de les rendre plus informatifs et interactifs (mises à jour sur la météo et les entraves ponctuelles en temps réel, par exemple).

Recommandation 17

La Commission recommande que soient installées des portes palières aux abords des quais des futures stations de la ligne Bleue, dès sa mise en service.

Recommandation 18

La Commission recommande que soient mis en œuvre tous les moyens possibles afin que la sécurité des personnes et des biens soit assurée en tout temps du jour et de la nuit, à l'extérieur comme à l'intérieur des stations des installations de la STM. Elle recommande que ces moyens soient d'ordre architectural (application du principe « voir et être vu », réduction des « angles morts », par exemple), humain (présence sur place de membres du personnel de la STM, par exemple), et technologique (installation de caméras de surveillance et de dispositifs d'alerte, par exemple).

Recommandation 19

La Commission recommande à la STM et aux équipes d'architectes d'explorer la possibilité d'inclure des systèmes de géothermie de surface ou toute autre technologie jugée pertinente pour chauffer les édicules et leurs abords, ainsi que pour réduire l'apparition de glace sur la chaussée et les besoins de déneigement.

Recommandation 20

La Commission recommande à la STM de travailler de concert avec la Ville de Montréal et des partenaires du milieu (dont Vélo-Québec) afin que le réseau cyclable desserve les nouvelles stations de métro de façon efficace et sécuritaire.

Recommandation 21

La Commission recommande à la STM d'aménager, de concert avec des partenaires comme le MTQ, la Ville de Montréal et Vélo-Québec, une vélo-gare adjacente ou à proximité d'un des édicules de la station Viau, munie notamment d'espaces sécurisés de stationnement pour les vélos et les vélos-cargos, de stations de recharge, et de bornes de réparation en libre-service.

Recommandation 22

Pour inciter l'utilisation du vélo, la Commission recommande à la STM d'incorporer une aire de stationnement et de services pour vélos à même le stationnement incitatif Anjou qui soit munie, dès son ouverture, d'espaces sécurisés de stationnement pour les vélos et les vélos-cargos, de stations de recharge, de bornes de réparation en libre-service, ainsi que tout autre dispositif, service et commodité à la fine pointe des pratiques urbanistiques.

Recommandation 23

La Commission recommande à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les partenaires privés afin que tout développement immobilier incorporant des droits aériens rattachés à une future station de métro soit conditionnel à l'implantation de vélos-gares adjacentes ou à proximité de ladite station.

Entretemps, la Commission recommande également à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés afin d'assurer que des espaces pour garer les vélos à proximité des stations soient disponibles en nombre suffisant, ce nombre étant modulable en fonction des saisons.

Recommandation 24

La Commission recommande à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés pour assurer que les voies de circulation destinées aux voitures, camions et autobus soient aménagées de façon à assurer la sécurité, l'efficacité et la convivialité des parcours piétonniers et cyclables vers et depuis les édicules de métro, les terminus d'autobus, le stationnement incitatif et les pôles d'attraction majeurs à proximité (incluant les galeries marchandes).

Recommandation 25

La Commission recommande à la STM de participer à l'étude des problèmes potentiels de congestion sur les rues résidentielles et aux bretelles d'accès et d'orienter sa planification de manière à minimiser ces problèmes.

Recommandation 26

La Commission recommande à la STM de prévoir des boucles de circulation d'autobus autour des stations, sur les sites de la STM, afin d'y aménager des aires d'embarquement et de débarquement sécuritaires et conviviales pour tous les usagers et qui ne gênent pas la circulation routière.

Recommandation 27

La Commission recommande à la STM de prendre en compte les critères établis par l'attestation stationnement écoresponsable du Conseil régional de l'environnement de Montréal en ce qui concerne la conception des aires d'attente et des zones de débarcadère pour les autobus, ainsi que la conception du stationnement incitatif Anjou.

Recommandation 28

La Commission recommande à la STM d'examiner la possibilité de desservir les quartiers résidentiels autour des futures stations par des véhicules autonomes (de niveau 4) et de lancer un projet-pilote en ce sens.

Recommandation 29

La Commission recommande à la STM de collaborer, notamment par l'intermédiaire de sa filiale Trangesco, avec la Ville de Montréal et chacun des arrondissements concernés, à la planification détaillée des espaces au-dessus et autour de chacune des futures stations de métro. Autant que possible, ceux-ci devraient être utilisés pour du logement social et abordable, des services sociocommunautaires et des équipements collectifs.

Recommandation 30

La Commission recommande à la STM de concevoir le terminus d'autobus Anjou de manière à réduire les impacts indésirables pour les riverains, en construisant des espaces commerciaux le long de la façade ouest du bâtiment et des espaces locatifs au-dessus des quais d'autobus.

Recommandation 31

La Commission recommande à la STM de procéder dans les meilleurs délais, en collaboration avec la Ville de Montréal et le MTQ, à l'évaluation coûts/bénéfices de la mise en place d'un ou de plusieurs lien(s) efficace(s) entre la station de métro Anjou et le secteur résidentiel situé à l'est de l'autoroute 25, tels que :

- un tunnel pour les piétons et les cyclistes (étant donné qu'un tunnel sera percé jusqu'à la station auxiliaire Boreau);
- un service rapide et fréquent d'autobus (navettes);
- une passerelle au-dessus de l'autoroute (telle que proposée par la Ville de Montréal);
- des stations de vélo en libre-service (BIXI) situées dans des sites stratégiques à l'est de l'autoroute 25.

Recommandation 32

La Commission recommande à la STM de prendre les dispositions requises, durant les travaux, pour que les services d'autobus, les temps de déplacement, la fluidité des mouvements et la sécurité soient au moins maintenus aux niveaux actuels.

Recommandation 33

Compte tenu de l'envergure et de la durée des travaux, la Commission recommande à la STM d'assurer une gestion exemplaire des chantiers de manière à en minimiser l'emprise et les conséquences sur la vie de tous les jours, notamment en adoptant une approche « juste à temps » pour la mise en place et l'enlèvement des entraves.

Recommandation 34

La Commission recommande à la STM de favoriser la circulation à pied et à vélo autour des chantiers en mettant en place des aménagements sécuritaires appropriés, comme le calibrage des feux de circulation en faveur des transports actifs et collectifs, l'élimination des bretelles de virage où les véhicules circulent de façon continue, la réduction de la circulation véhiculaire de transit par l'installation de mesures d'apaisement de la circulation.

Recommandation 35

La Commission recommande à la STM d'éviter, autant que faire se peut, que les autobus circulent dans les rues résidentielles en raison des déviations entraînées par les travaux.

Recommandation 36

Afin d'assurer la qualité de vie des résidents ainsi que la pérennité des commerces et industries à l'intérieur et autour du territoire affecté par les travaux, la Commission recommande à la STM :

- de minimiser les barrières physiques et psychologiques nuisant à l'accès aux habitations, commerces et aires de livraisons;
- de travailler de concert avec les parties prenantes pour élaborer et implanter des plans d'aménagement temporaires et des stratégies d'atténuation des nuisances qui soient cohérents avec la *Vision préliminaire de mise en valeur du territoire* élaborée par la Ville de Montréal dans le cadre du projet de prolongement de la ligne Bleue;
- de porter une attention particulière aux dommages possibles au parc de logements existants;
- d'être proactive dans ses relations avec les commerçants et associations de marchands et d'apporter son concours aux initiatives visant à stimuler la visibilité, la vitalité et la fréquentation des lieux commerciaux, qu'il s'agisse de projet de signalisation, d'animation ou autres.

Recommandation 37

La Commission recommande que les comités citoyens prévus par la STM veillent au suivi des mesures d'atténuation des nuisances durant et après les travaux. Elle recommande aussi que leur mandat débute le plus tôt possible afin qu'ils puissent participer, dès maintenant, à la dissipation des inquiétudes et à la recherche de solutions aux problèmes appréhendés.

Recommandation 38

La Commission recommande à la STM de déployer sur place, et dès le début des travaux, les agents de liaison afin de permettre aux citoyens de disposer d'interlocuteurs directs qui garantiront la fluidité des informations, assureront la mise en œuvre des actions prévues, procéderont rapidement à la résolution de problèmes ou de défaillances et assureront les communications de suivi et de rétroaction avec les intervenants concernés.

Recommandation 39

La Commission recommande à la STM d'être proactive au niveau des efforts de coordination du chantier de prolongement de la ligne Bleue aux autres chantiers qui auront lieu simultanément sur le territoire, que ceux-ci soient publics, privés, de portée locale ou régionale.

Recommandation 40

La Commission recommande à la STM de prendre acte de la demande des participants d'être informés et consultés amplement en amont des projets qui les concernent et de l'importance qu'ils accordent à l'exercice de leur droit démocratique.

Recommandation 41

La Commission recommande à la STM de publier sur son site web la version finale de la présentation synthèse du processus décisionnel ayant mené aux choix du tracé et des types d'installations retenues, de même qu'au choix de la localisation de ces installations sur le territoire, à laquelle la STM fait référence dans sa lettre de réponses aux questions de la Commission.

Recommandation 42

La Commission recommande à la STM d'afficher sur son site web, dès le début d'une consultation ou aussitôt que possible, non seulement les documents se rapportant directement au projet présenté, mais également tous documents connexes susceptibles de fournir un complément d'information.

Recommandation 43

La Commission recommande à la STM d'inciter tous ses partenaires à adopter un modèle de planification à long terme qui tienne compte des besoins présents et futurs à l'échelle régionale.