

**Prolongement  
ligne bleue**

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

**Réponses aux questions demeurées sans réponse  
lors des séances d'information**

## Table des matières

Black, Jordan .....	3
Mirarchi, Antonio .....	4
La Rocca, Olga .....	5
Moussaoui, Issam .....	6
Germain, Sylvie.....	7
Mollica, Silvia .....	8
Bauer, Gilbert.....	9

## Black, Jordan

### Question :

Quel est le fonctionnement de l'enquête Origine-Destination et comment s'effectue la collecte de données ?

### Réponse de l'Autorité de transport métropolitain (ARTM)

L'enquête Origine-Destination est un sondage téléphonique réalisé afin d'obtenir un portrait fidèle des déplacements réalisés par les résidents de la région métropolitaine de Montréal. Effectuée tous les 5 ans depuis 1970, elle contribue directement à une meilleure planification des systèmes, réseaux et modes de transport et de l'environnement urbain de la grande région de Montréal. La plus vaste enquête portant sur la mobilité au Québec, elle brosse un portrait fidèle des déplacements effectués par les citoyens dans une journée type, peu importe le mode de transport utilisé.

La réalisation de cette étude est sous la responsabilité de l'ARTM en étroite partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), exo, le Réseau de transport de Longueuil (STL), la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

L'ARTM reçoit le soutien financier du MTQ ainsi que du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) du Québec pour la réalisation de l'enquête.

Pour l'enquête Origine-Destination 2018, environ 4% des ménages de la région métropolitaine de Montréal et ses environs ont participé à l'enquête:

- 74 000 ménages interpellés
- 170 000 personnes interviewées
- 360 000 déplacements enregistrés

Les résultats sont disponibles sur la [plateforme de visualisation des données](#). Pour prendre connaissance des résultats d'enquêtes Origine-Destination précédentes, veuillez vous rendre sur [la page Web de l'enquête OD](#).

**Mirarchi, Antonio**

**Question :**

Quelles sont les études réalisées par l'AMT et le MTQ, avant que la gestion du projet de prolongement n'ait été confiée à la STM ? Est-il possible de les consulter ?

**Réponse de la STM :**

Ces documents n'appartiennent pas à la STM. En collaboration avec la Société québécoise des infrastructures (SQI), le MTQ, l'ARTM et la Ville de Montréal, la STM prépare actuellement une synthèse qui sera déposée sur le site Web de la STM.

## La Rocca, Olga

### Question 1 :

Why are we invited to hear information that is not available to the public from whom this information session is supposed to be able to make their input known? How can we do this ?

*Pourquoi sommes-nous invités à entendre des informations qui ne sont pas disponibles pour le public, alors que cette séance d'information est censée nous permettre de nous prononcer sur le projet ? Comment pouvons-nous faire cela ?*

### Réponse de la STM :

La consultation publique porte sur le projet de prolongement de la ligne bleue dans son ensemble, mais particulièrement sur la conception architecturale et l'intégration urbaine des infrastructures. À cette étape-ci, le tracé et le positionnement des infrastructures ne sont plus remis en question.

### Question 2 :

Regarding the location of Anjou station: why not flip it north on the corner of Jean-Talon and Galeries-d'Anjou?

*Concernant l'emplacement de la gare d'Anjou : pourquoi ne pas la déplacer vers le nord à l'angle de la rue Jean-Talon et du boulevard des Galeries-d'Anjou ?*

### Réponse de la STM :

Le projet est attendu depuis longtemps dans la région métropolitaine. Le tracé final a été dicté par des considérations de potentiel de développement urbain, d'efficacité en transport et de faisabilité technique, notamment à l'aide d'une analyse multidomaines.

Avant de déterminer la meilleure option à réaliser, l'ensemble des possibilités a été analysé. Ce processus est encadré par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique qui vise, notamment, à faire les bons choix d'investissement pour se doter d'infrastructures de qualité tout en respectant les limites d'investissement établies. Elle permet également au gouvernement de disposer de l'information nécessaire pour convenir de la pertinence d'un projet majeur et de s'assurer que toutes les actions nécessaires aient été prévues et complétées depuis le démarrage du projet majeur jusqu'à sa clôture.

De plus, dans le cadre de l'élaboration du projet, à l'étape de l'avant-projet, des consultations ont eu lieu avec différents organismes représentant issus de divers milieux à l'échelle métropolitaine et locale.

## Moussaoui, Issam

### **Question :**

Est-ce que les édicules peuvent servir comme des espaces pour renforcer la vie communautaire et citoyenne en créant des espaces communautaires ?

### **Réponse de la STM :**

Le mandat de la STM est avant tout de prolonger la ligne bleue, tout en permettant un développement futur aux abords ou au-dessus des futures stations. Ce faisant, la STM travaille étroitement avec la Ville de Montréal qui a élaboré une vision de développement et de mise en valeur du secteur qui accueillera le prolongement. Cette vision aspire entre autres à diversifier les activités urbaines de façon à instaurer des milieux de vie complets et animés, ce qui pourrait se traduire par des interventions visant à renforcer la vie communautaire et citoyenne.

**Germain, Sylvie**

**Question :**

J'aimerais savoir si les ouvertures des stations se feront uniquement lorsque tous les travaux seront terminés ou si on peut penser que les stations ouvriront graduellement au fur et à mesure que la ligne bleue avancera ?

**Réponse de la STM :**

À l'heure actuelle, il est prévu que l'ensemble des stations soient ouvertes simultanément, à la fin des travaux du prolongement.

**Mollica, Silvia**

**Question:**

Where will all the workers park during construction?

**Réponse de la STM :**

Les entrepreneurs devront prévoir des espaces de stationnement pour les travailleurs sur leurs chantiers.



**Question:**

Comment la Ville va s'y prendre pour éviter un embourgeoisement des secteurs qui seront desservis par le métro ? Est-ce que vous avez des mécanismes qui sont prévus pour éviter un embourgeoisement ou un embourgeoisement de ces secteurs ?

**Réponse du Service de l'habitation de la Ville de Montréal :**

**Le phénomène d'embourgeoisement et les enjeux qu'il pose**

- Le Service de l'habitation reconnaît que le phénomène de l'embourgeoisement est à l'œuvre dans plusieurs quartiers, notamment les quartiers centraux de Montréal, nourri depuis quelques années par l'attrait grandissant pour la centralité, l'urbanité et la proximité des nœuds de transports collectifs. Plusieurs de ces quartiers avaient fait l'objet au préalable d'un désinvestissement et d'un dépeuplement relatif qui s'est exercé pendant quelques décennies, et ce, au profit de la banlieue.
- Le phénomène d'embourgeoisement s'accompagne d'effets collatéraux sur les populations de ces quartiers, certains positifs, d'autres négatifs.
- Parmi les effets positifs, on constate un réinvestissement dans l'entretien du parc immobilier de ces quartiers après des années de détérioration, l'ajout de nouvelles résidences tantôt en insertion tantôt dans la reconversion de friches industrielles, créant un apport de population, souvent plus aisée que la population locale, venant contribuer à dynamiser ces quartiers au niveau des services et des commerces.
- Parmi les effets négatifs, l'augmentation de l'attrait de ces quartiers entraîne des hausses de loyers plus importantes que l'inflation, des reprises de possession plus nombreuses, une hausse des conversions de logements locatifs en copropriété, et ce, malgré l'existence d'un moratoire. Autant de facteurs entraînant l'érosion du parc locatif abordable pouvant amener les gens plus vulnérables à quitter leur quartier faute de moyens suffisants ou d'une offre résidentielle répondant à leurs besoins.
- En outre, ce nouvel attrait des quartiers centraux alimente indirectement la spéculation immobilière, tant au niveau résidentiel que commercial, incitant parfois certains propriétaires à laisser leurs logements ou locaux commerciaux vacants en attente d'une opportunité plus lucrative, plutôt que de les louer. Cet attrait génère aussi dans certains secteurs de nouvelles activités économiques telle la location à court terme, potentiellement plus dommageable pour l'érosion du parc locatif, si non balisée voire réglementée, que l'arrivée de nouvelles populations dans le quartier.
- Au-delà des effets positifs et négatifs observables, on note un enjeu important moins tangible, mais néanmoins hautement symbolique : certains des citoyens de longue

date de ces quartiers sont mal à l'aise face aux changements à l'œuvre dans leur milieu de vie, s'y sentent moins bienvenus, et éprouvent un sentiment de dépossession ou une perte d'identité.

- Pour l'habitation, un des « meilleurs » moyens pour diminuer la pression demeure le développement d'une gamme variée de logements.

### **Ce que vise l'action du Service de l'habitation**

Le Service de l'habitation, par le biais entre autres de la Stratégie 12 000 logements et les outils qu'elle met en place, contribue à lutter contre les effets négatifs de l'embourgeoisement, notamment l'érosion du parc locatif abordable :

- Le Règlement pour une métropole mixte : un nouvel outil en vue d'améliorer l'offre de logements sociaux, abordables et familiaux. Ce règlement, aux effets structurants, amène un changement de paradigme important, car la presque totalité des nouveaux projets résidentiels est amenée à y contribuer, et ce, dans tous les arrondissements. L'adoption du règlement final est prévue en 2020, pour une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.
- Collaboration avec des partenaires afin de maintenir le parc ancien de logements sociaux. Au printemps 2019, notamment, des modifications apportées aux programmes de subventions Rénovation à la carte et Rénovation résidentielle majeure afin de soutenir les coopératives d'habitation et les organismes sans but lucratif en habitation (OSBL) dans leur mission sociale.
- Amélioration des conditions de vie des locataires et de la qualité des logements : l'application du Règlement sur la salubrité, l'entretien et la sécurité des logements relève des arrondissements. Le Service de l'habitation intervient en soutien, à la demande des arrondissements, dans certains cas spécifiques (grand nombre de logements touchés, problématiques de moisissures, etc.). Dans son Plan d'action 2018-2021 pour des conditions de logement décentes, le Service de l'habitation vise la mise en place d'une stratégie d'inspection préventive de bâtiments présentant des risques d'insalubrité et à favoriser la prise en charge des problématiques liées à la salubrité tout en impliquant les locataires. Des partenariats avec les comités logements sont envisagés afin de repérer les logements problématiques et pallier le manque de plaintes.
- Refonte en cours des programmes d'aide à la rénovation des bâtiments résidentiels.
- Aide à des projets pilotes proposant de nouvelles formules de logement abordable pour répondre aux besoins émergents. Un budget annuel est prévu pour ces initiatives jusqu'en 2021. Trois projets-pilotes ont été réalisés l'an passé en collaboration avec BSQ et le FIM, afin de permettre à des OSBL d'acquérir et de rénover des immeubles locatifs existants avec l'objectif de maintenir des logements abordables; (les projets doivent être soumis par les groupes et leur montage financier analysé par le SH).

- Développement de logements sociaux et communautaires, notamment :
  - Par les programmes en place, tels qu'AccèsLogis Québec et AccèsLogis Montréal.
  - L'utilisation du Fonds de contribution à l'inclusion pour faciliter la réalisation de projets.
  - L'adoption d'un règlement d'emprunt de 50 M\$ sur 10 ans.
  - L'adoption d'un règlement de préemption pour l'achat d'immeubles ou de terrains à des fins de développement de logements sociaux et communautaires.