



ARRONDISSEMENT D'ANJOU

MÉMOIRE

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

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

Table des matières

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

1. INTRODUCTION

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

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

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

2. PRÉSENTATION DE L'ARRONDISSEMENT D'ANJOU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. CONTEXTE DU SECTEUR D'INSERTION

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

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

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

4. HISTORIQUE DU PROJET

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

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

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

5. PROJETS EN COURS

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

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

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

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

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

7. ENJEUX SPÉCIFIQUES AU PROJET

7.1 Le terminus

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

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

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

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

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

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

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

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

7.3 Les édicules

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

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

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

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

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

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

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

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

7.7 Mise en valeur et sécurisation du domaine public

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

7.8 Mesures de mitigation

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

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

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

7.9 Développement du secteur bordant la station Anjou

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

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

8. CONCLUSION

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

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