

**Prolongement
ligne bleue**

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

**Opinions présentées par écrit à la commission
Février et mars 2020**

Table des matières

Par ordre alphabétique :

Achili, Kahina – Association Québécoise des troubles d’apprentissage de Saint Léonard	3
Baviello, Maddalena.....	4
Benslimane, Belahouel	5
Black, Jordan	6
Blain, Guy	8
Caetano, Cindy	9
Caron, Alexandre	10
Chartier, Daniel	11
Chrétien, Albert	13
Casenave, Corinne	14
Cimiglia, Paul	15
Collette, Ghislaine	16
Deragon, Hans.....	17
Deschênes, Jean-Hugues.....	18
De Vizio, Jean.....	19
Fortin, Daniel.....	20
Frisko, Pierre – Société de développement commercial Jean-Talon.....	21
Gagnon, Ghyslain	22
Gagnon, Nickolas A.	23
Hadj Mokhtar, Yamina	24
Lambert, Daniel – Coalition vélo de Montréal	25
Lepore, Ilde	26
Lévesque, Denise	27
Malick, Nadia – Immobilière Canadian Tire	28
Marcoux, Pierre.....	29
Medeiros, Shawn	30
Morin-Sénécal, Micheline.....	31
Phaneuf, Jacques	32
Pouliot-Bernard, Louis-Philippe	33
Primeau, Réal	34
Ranger, Martine	35
Tardif, Roger	36
Thurgood, Ksenia.....	37
Trajectoire	38
Williams, Marc.....	39

Achili, Kahina – Association Québécoise des troubles d'apprentissage de Saint Léonard

Opinion présentée ci-dessous.

Objet : demande suite à la consultation ligne bleu

Montréal, le 5 mars 2020

Bonjour,

Je m'appelle Kahina ACHILI, je suis coordonnatrice à l'association Québécoise des troubles d'apprentissage de St-Léonard.

L'Association Québécoise des troubles d'apprentissage de St-Léonard (AQETA ST-LÉONARD) est un organisme qui ouvre auprès des personnes touchées par les troubles d'apprentissage. Notre clientèle principale est les jeunes enfants âgés de 0 à 17 ans et leurs parents.

Actuellement, nous sommes hébergés par notre partenaire qui est Accueil aux immigrants de l'Est de Montréal. Ce dernier mit à notre disposition ses salles de classe pour réaliser nos activités auprès de familles. Malheureusement nous n'avons pas la liberté pour planifier nos activités vu que les salles de cet organisme(AIEM) ne sont pas disponibles que les jeudis et les vendredis. De plus, elles ne sont pas adaptées pour accueillir des enfants qui ont certains problèmes comme les problèmes de comportement ou des problèmes d'attention avec hyper activité. Donc avoir des salles équipées ou aménagées pour recevoir ces enfants avec certains besoins reste toujours un rêve pour notre organisme. Toutes ces contraintes nous obligent à limiter nos activités. Limiter les activités veut dire que nous ne pouvons pas répondre adéquatement aux besoins de notre clientèle.

Notre demande rejoint la demande de nos partenaires qui est d'avoir accès aux locaux adéquats et à moindre coût qui répondent aux besoins de notre clientèle.

Nous souhaitons que notre demande trouve une oreille sensible à la réalité des enfants touchés par les troubles d'apprentissage (troubles du langage, troubles de comportement, TDAH.....) et le vécu de leurs familles.

Aqeta Section Saint-Léonard -Est de Montréal
5960, Jean Talon Est, Bureau 207
St-Léonard (Québec), H1S 1M2
info@aqetaestmontreal.org
514.259.3883



Aqetaestmontreal

*Suivez-nous sur FACEBOOK



RAPPORT ANNUEL

2018-2019

aqeta

Association québécoise des
troubles d'apprentissage



Section Montréal/Localité Saint-Léonard – Est de Montréal

TABLE DES

MATIÈRES

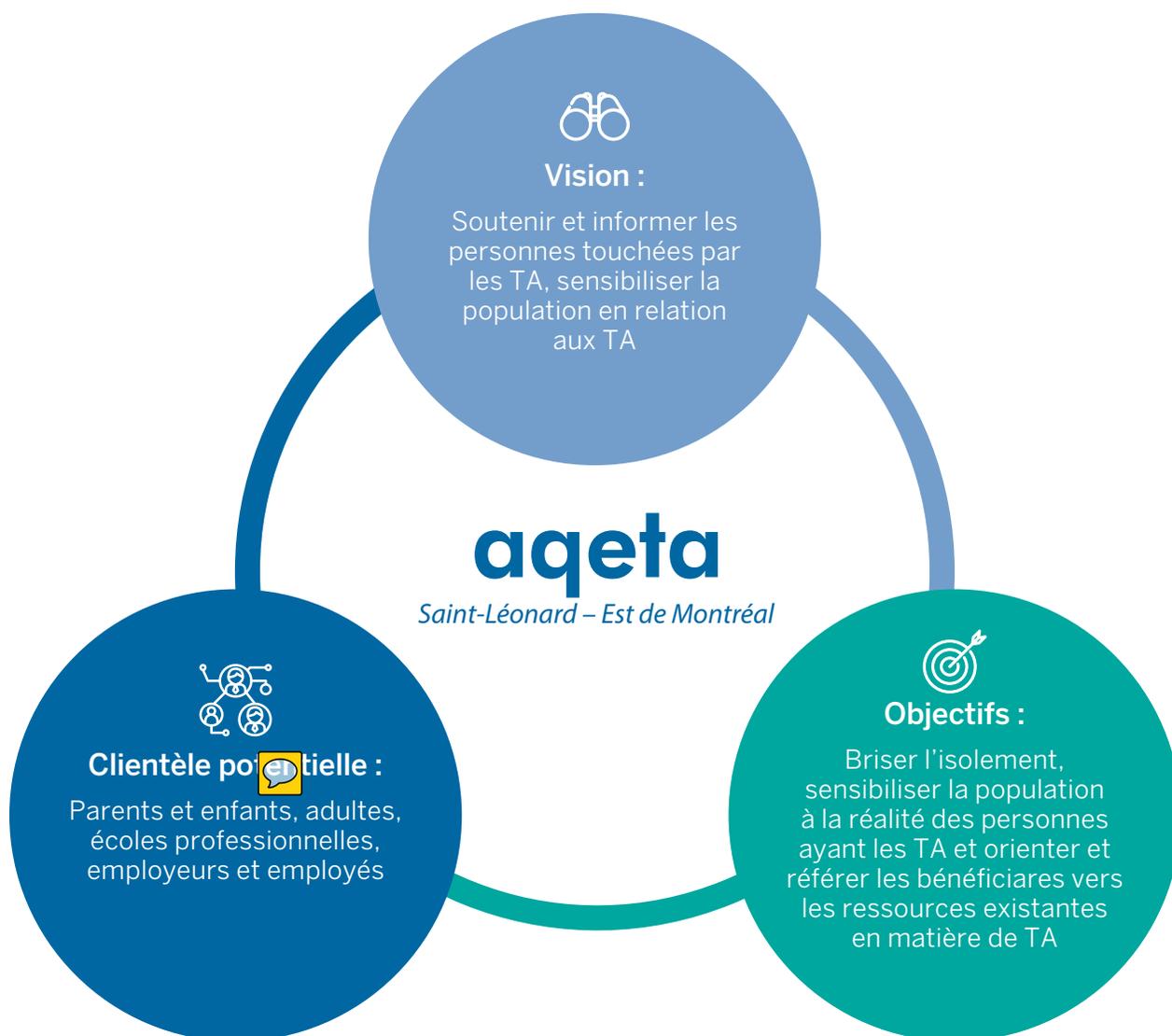
1	Mission
2	Mot de la présidente
3	Écoute  ve
3	Rencontre individuelle
4	Centre de documentation
4	Conférences
9	Collaboration et réalisation
10	Soutien à l'apprentissage
12	Rétrospective depuis nos débuts
13	Représentation et développement
14	Perspectives d'activités
15	Bailleurs de fonds
16	Conseil d'administration
16	Coordonnatrice



MISSION

L'AQETA section St-Léonard exerce son leadership en matière de troubles d'apprentissage, afin d'assurer l'égalité des chances des personnes qui ont un troubles d'apprentissage, de leur permettre de développer pleinement leur potentiel et de contribuer positivement à la société.

L'AQETA section St-Léonard accomplit cette mission par la sensibilisation de la population à la réalité des personnes ayant des troubles d'apprentissage, la référence et l'orientation des bénéficiaires vers les ressources existantes en matière de trouble d'apprentissage.



MOT DE LA PRÉSIDENTE

Chers membres et chers partenaires,

J'ai l'honneur et l'avantage en tant que Présidente du conseil d'administration de vous présenter le rapport annuel de « L'Association québécoise des troubles d'apprentissage » de Saint-Léonard pour l'exercice 2018/2019.

C'est évidemment le moment de vous informer pour vous rendre compte des actions entreprises et des résultats obtenus au cours de cette période. Comme vous la savez, le rôle du conseil d'administration est primordial pour la supervision de l'organisation, de la gestion et pour la redéfinition de nos objectifs si cela s'avérait nécessaire, car nous nous devons d'être en phase avec la réalité et les défis que nous rencontrons. C'est pour moi un privilège que d'assister et de suivre le développement de nos activités au profit des familles ayant des enfants connaissant des difficultés et des troubles de l'apprentissage.

Au bout de trois années d'exercice en tant que présidente du Conseil, je suis heureuse de constater au sein de notre association la consolidation de nos services et de nos activités qui contribue à lui donner une plus grande visibilité au sein de nos clients. Cet exercice nous donne plein de satisfactions en raison de progrès notables constatés dans nos services et activités grâce à l'implication et l'excellent travail de notre coordonnatrice, Madame Kahina Achli qui ne ménage pas ses efforts pour assurer le succès des missions qui lui sont confiées.

Je retiens comme fait notable de l'exercice, la participation de membres du conseil d'administration ainsi que de la coordinatrice de l'association au « colloque » pour parents et au « congrès » de l'Institut des troubles de l'apprentissage. Ce sont là des occasions pour nous rencontrer et approfondir nos connaissances en matière de troubles de l'apprentissage et enrichir notre base de données de référencement.

Je tiens par ailleurs à remercier vivement nos partenaires et nos donateurs pour leur fidélité et les soutiens offerts qui nous ont permis d'exister, de mettre en œuvre et développer nos activités. Je sais par expérience que la force de toute association passe par l'engagement de ses membres et partenaires.



J'ai besoin de vous chers administrateurs pour une participation plus active aux activités de l'Association. J'ai besoin de vous également pour faire face aux futurs défis de l'Association.

Enfin je vous invite à prendre le temps pour lire ce rapport, de découvrir les activités de notre association. Et à me faire les remarques que vous jugerez utiles et opportunes pour le bien être de notre Association.

NACIMA OUDJEHANI

Présidente du Conseil d'Administration

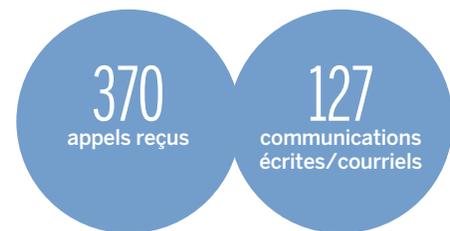
ÉCOUTE ACTIVE

La communication téléphonique est le premier moyen auquel les parents, les adultes et les intervenants recourent pour s'informer ou demander de l'orientation. Pour cette année, nous avons reçu près de 370 appels entre juin 2018 et mars 2019; la majorité de ces communications proviennent de personnes intéressées à en apprendre davantage sur les troubles d'apprentissages, les ressources existantes, le soutien scolaire aussi pour s'informer sur les démarches d'évaluation et le maintien en emploi.

Plusieurs personnes appellent pour la simple raison qu'elles se sentent isolées et seules et ont besoin de se confier et d'avoir des ressources adéquates. Nous recevons pour la plupart, des appels de personnes adultes. Il s'agit notamment des parents inquiets de l'état de leurs enfants et qui voudraient avoir des références diverses. Aussi, plusieurs intervenants nous appellent pour avoir des renseignements et des références.

La communication écrite est un autre moyen que les parents et les intervenants communiquent leurs besoins. Pour cette année, nous avons reçu cent vingt-sept (127) communications écrites (courriels). Vingt-sept courriels proviennent de différent(e)s intervenant(e)s et cent (100) courriels proviennent des parents.

Notre objectif dans cette activité est d'écouter la personne pour qu'elle se sente comprise, et au besoin, de la référer vers les services appropriés.



RENCONTRE INDIVIDUELLE

Les rencontres individuelles au bureau de l'AQETA constituent la deuxième étape à travers laquelle les parents, les adultes ou les intervenants recourent pour donner suite aux premiers échanges téléphoniques. Ces rencontres **avec rendez-vous se tiennent pour** permettre à la personne d'exposer sa préoccupation en détail pour obtenir les ressources ou encore pour se procurer de la documentation. Cette année nous avons accueilli vingt-neuf (29) personnes (individus et intervenants) dans le cadre des rencontres individuelles et nous avons aussi accompagné sept (7) parents aux rencontres de plan d'intervention de leurs enfants au niveau de leurs écoles.



CENTRE DE DOCUMENTATION

Présentement, il y a de la documentation à consulter sur place et nous tenons toujours à agrandir et à enrichir notre bibliothèque dans le souci de mieux servir notre clientèle. Nous essayons de nous tenir à jour sur les nouvelles méthodes pour aider les personnes touchées par les troubles d'apprentissage auprès de la bibliothèque et les recherches universitaires

CONFÉRENCES

Au cours de cette année, nous avons réalisé plusieurs activités conformes à notre plan d'action. Ces activités ont été réalisées à travers des ateliers et des conférences données aux parents en répondant aux besoins identifiés. Les enfants avec difficultés et troubles d'apprentissage ont aussi bénéficié de nos services. Un service de soutien à l'apprentissage a été offert à ses enfants afin de les soutenir dans leurs apprentissages et favoriser leur persévérance scolaire.

Voici les thématiques :

POUR UNE ÉDUCATION QUI ÉLÈVE !

L'univers du jeune enfant se construit principalement autour de sa famille. Cet atelier a été réalisé pour l'objectif d'aider les parents à mieux construire l'image de leurs enfants (ses capacités et ses besoins) pour être en mesure de mieux les aider dans leur développement et leur apprentissage. À travers la pyramide des besoins fondamentaux (pyramide de Maslow) et plusieurs autres outils concrets, les parents ont compris l'impact de l'image qu'ils donnent à leurs enfants sur leurs interactions avec leurs pairs, leur autonomie et leur développement affectif. Cet atelier a été une occasion de s'ouvrir à la nouveauté, mais également pour voir tout ce qu'ils font déjà de bien.

Durant cet atelier, nous avons reçu quatorze (14) parents (13 mères et 1 père).



APPRENDRE PAR LE JEU ET LES JOUETS

Le jeu constitue le moyen privilégié pour soutenir le développement global des jeunes enfants.

Dans ce volet, il a été question de sensibiliser les parents à l'importance de jeu dans les apprentissages.

Lors de cet atelier, la psychoéducatrice a informé les parents sur les bienfaits de jeu sur le développement de l'enfant. Ce développement s'exprime par toute activité ou jeu que nous pourrions faire avec un enfant.

C'est en jouant que les tout-petits commencent à faire des apprentissages dans le plaisir et ils se développent sur plusieurs aspects comme l'aspect moteur sensoriel, intellectuel, social et langagier. À la fin de l'atelier, la personne-ressource a exploré certains jeux avec les parents.

Dix-huit participantes(18) qui ont participé à cet atelier, dont deux intervenantes à la petite école

COMMENT ÊTRE ACTIF PENDANT LE CHEMINEMENT SCOLAIRE DE MON ENFANT



L'engagement de parent pendant le cheminement scolaire de son enfant est nécessaire pour sa réussite éducative. L'objectif de cet atelier est de fournir aux parents des stratégies et des moyens pour les aider à créer un climat scolaire positif chez leurs enfants. Pour agir en faveur de cette dimension, le parent ne soit pas remplacé l'enseignant. Par contre, il doit agir en portant une attention à ce que l'enfant apprend, faire avec lui des recherches pour apprendre de nouvelles choses en lui montrant sa curiosité pour apprendre ce qu'il laisse l'enfant développer la sienne, participer aux activités organisées par l'école et se porter bénévolement pour aider l'enseignant dans la réalisation de certaines activités avec les élèves de la classe de son enfant. Ainsi que démontrer une attitude positive et persévérante à l'égard des efforts fournis, car si l'enfant aperçoit le découragement et l'exaspération de son parent, cela peut le freiner à fournir des efforts.



Plusieurs autres stratégies et informations ont été partagées entre les parents et la personne-ressource.

Durant cet atelier, nous avons reçu vingt (20) personnes, dont dix-sept(17) parents et trois (3) intervenants scolaires (une agente-école-communauté-famille, une orthopédagogue et une enseignante.

SENSIBILISATION AUX TROUBLES AUDITIFS

Cet atelier a pour objectif de sensibiliser les parents aux problèmes d'auditions (auditifs) chez les jeunes enfants. Lors de cet atelier, l'intervenante a encouragé les parents à participer aux programmes de dépistage précoce offerts par certains hôpitaux. Le dépistage précoce de ce trouble est très avantageux pour l'enfant. Il permet d'intervenir dès la naissance et cela même avant de présenter des signes de retard de la parole et du langage. De cette façon, son potentiel d'apprentissage à long terme est significativement amélioré. À la fin de l'atelier, les parents ont reçu des conseils et des stratégies d'apprentissage pour aider les enfants vivant avec des problèmes auditifs.

Durant cet atelier, nous avons reçu dix(10) participants.

COMMENT DÉCELER LES TROUBLES D'APPRENTISSAGE CHEZ MON ENFANT ?



Identifier un trouble d'apprentissage est souvent complexe que ce soit pour les enseignants ou pour les parents. L'objectif de cet atelier est d'outiller les parents à pouvoir déceler

certains signes qui annoncent la possibilité de troubles d'apprentissage chez leurs enfants. Durant cet atelier, la personne-ressource a abordé avec les parents les principaux troubles d'apprentissage et leurs symptômes. Comme elle a abordé avec eux la nuance entre les troubles d'apprentissage et les difficultés d'apprentissage. À la fin de cette rencontre, cette dernière a présenté des pistes qui peuvent aider les parents à prendre les démarches nécessaires afin de valider s'il y a un trouble d'apprentissage chez leur enfant.

Cet atelier a été donné dans deux différents lieux où nous avons accueilli quarante(40) parents.

LES STRATÉGIES EFFICACES POUR RÉUSSIR À L'ÉCOLE

Cet atelier pratique a été donné aux enfants de deuxième et troisième cycle qui éprouvent des difficultés d'apprentissage. Tous étaient accompagnés de leurs parents. Ces élèves éprouvent des difficultés à utiliser les stratégies d'apprentissage efficaces. Ainsi, la personne-ressource a décortiqué les stratégies en catégorie. D'abord, elle a abordé avec eux les stratégies de mémorisation (répéter l'information, la visualiser...). Ensuite, elle a abordé la stratégie de la carte mentale pour réussir la compréhension de texte. Les deux stratégies données ont été pratiquées par

les enfants présents. Le but étant de leur montrer qu'en utilisant certaines stratégies d'apprentissage, ils peuvent vivre des succès malgré leurs difficultés.

COMMENT AIDER MON ENFANT EN LECTURE DE 2^E ET 3^E CYCLE

Savoir lire est  essentiel au bon fonctionnement de la vie quotidienne. Il s'agit aussi d'une compétence essentielle à la réussite scolaire et qui est à la base de tout apprentissage. Lors de cet atelier, l'orthopédagogue a souligné le rôle que les parents peuvent jouer pour aider l'enfant à développer ses capacités. De plus, elle leur a présenté différentes façons pour développer le goût de la lecture chez l'enfant comme :

- Intégrer un moment de lecture à sa routine quotidienne, soit au moment du coucher.
- Questionner l'enfant sur ses lectures. Cela permet aux parents d'avoir une discussion sur sa compréhension de l'histoire. Le parent pourra l'orienter à mieux exprimer ses idées ou ses opinions
- Écouter des livres audios avec lui.



Pour aider l'enfant à respecter la ponctuation, la personne-ressource a invité les parents à mettre des indices visuels sur le texte, et ce, en ajoutant le signe de stop sur les points d'arrêt. La lecture est omniprésente dans notre quotidien et nécessaire dans tous les domaines. Pour une meilleure réussite, le parent doit prendre le temps d'expliquer les

biens faits à l'enfant. Il est donc important d'initier les enfants à la lecture sous toutes ces formes : la lecture d'une recette culinaire, l'interprétation d'une pancarte routière et même la liste des ingrédients d'une boîte de céréales. Toutefois, le parent doit respecter le rythme, les capacités et l'intérêt de l'enfant.

Durant cet atelier, nous avons accueilli seize(16) parents.

COMMENT AIDER MON ENFANT EN RÉOLUTION DE PROBLÈME EN MATHÉMATIQUES DE 2^E ET 3^E CYCLE

De bonnes compétences en mathématiques contribuent à la réussite de l'enfant, tant à l'école que dans la vie quotidienne. L'objectif de cet atelier est de présenter des stratégies d'apprentissage des mathématiques qui vont aider les parents et les enfants à développer un regard positif sur cette matière. Lors de cet atelier, la personne-ressource a suggéré aux parents d'encourager leurs enfants à apprendre par essai et erreur afin de développer leurs capacités de raisonnement. De plus, elle a exploré avec eux certaines activités simples qui rendent le calcul amusant. Par exemple : le jeu de cartes où l'enfant est invité à former les nombres par une combinaison d'opérations. Aussi, le parent peut tout simplement utiliser les objets de la maison pour aider l'enfant à comprendre le concept de la moitié et le quart. Une simple tranche de pain suffit ! Diverses ressources ont été présentées aux parents afin de leur permettre d'accompagner leurs enfants dans différentes situations. À la fin de cet atelier, les parents ont démontré leur satisfaction par rapport aux informations reçues.



Vingt et un (21) parents ont assisté à cet atelier. Parmi eux, quatre enseignantes étaient présentes.

LA PERSÉVÉRANCE SCOLAIRE

Nous avons souligné la journée de la persévérance scolaire en réalisons les trois activités suivantes :

• Les facteurs de la persévérance scolaire

L'activité a été réalisée avec les enfants qui fréquentent le service de soutien à l'apprentissage. Durant cet atelier, les enfants pu échanger sur les facteurs de la persévérance scolaire et comment développer le sentiment de compétence. Celui-ci joue un rôle très important dans la motivation scolaire. À la fin, les enfants ont réalisé leur propre carnet de la motivation.

Douze (12) enfants ont participé à cette activité.



- **L'impact des parents sur la persévérance scolaire des enfants :**

La deuxième activité a été offerte aux parents afin de mieux apprendre comment développer la motivation scolaire de leurs enfants. Par le biais d'exercice et de partage d'expérience, les parents ont pris connaissance de nouveaux outils d'intervention qui peuvent mettre en application avec leurs enfants. Cela a permis aux parents de prendre conscience de leur impact sur la motivation et le désir de réussir de leurs jeunes.

Lors de cet atelier, nous avons accueilli dix-huit(18) parents.

- **Le gourmand de lecture :**

Une activité spéciale pour susciter l'intérêt de lire chez les tout-petits a été réalisée. L'atelier "le gourmand de lecture" était réservé aux enfants de 0 à 5 ans. Nous avons eu majoritairement des jeunes de 3 à 5 ans accompagnés de leurs parents. Cette animation combine le plaisir de la lecture et le plaisir sucré. Les parents ont été initiés



à associer le plaisir et la lecture. En fait, la bonne façon d'attirer l'attention des enfants est de varier les lectures et les intonations. Après une lecture d'histoire, les enfants et des parents ont modelé la figurine du personnage principal de l'histoire, et ce, en utilisant les produits alimentaires.

Douze (12) personnes (parents et enfants) ont participé à cette activité.

LA GRANDE SEMAINE DES TOUT-PETITS

Pour souligner cet événement, nous avons remis des livres d'histoires aux enfants qui ont participé à l'activité de stimulation du langage. Notre action rejoint les objectifs d'ÉLÉ qui encourage la lecture chez enfant 0-5 ans.



LE GROUPE DE STIMULATION DU LANGAGE

Plusieurs parents expriment avec besoin d'aide pour la stimulation du langage, particulièrement chez les enfants d'âge préscolaire. De ce fait, nous avons décidé de mettre sur pied un groupe de stimulation du langage. Ce groupe a étalé ses activités pendant huit semaines. Ce service a joint 8 enfants accompagnés de leurs parents.



Pour plusieurs d'entre eux, ils sont en attente d'évaluation et/ou des services offerts par le CLSC. Durant cette activité, les intervenantes spécialisées en stimulation du langage étaient présentes pour animer ces ateliers.

Le but était de favoriser le développement des habiletés langagières de l'enfant et d'acquérir plus de vocabulaire. Également, ces animations ont l'intention de mieux outiller et soutenir les parents afin qu'ils exploitent de bonnes attitudes quant à la stimulation du langage.

Cependant, nous avons été contraints de ne pas reconduire ce projet. Un manque de ressources matérielles et de ressources humaines a restreint notre offre de service.

COLLABORATION ET RÉALISATION

- Deux ateliers ont été réalisés en collaboration avec l'Accueil aux immigrants de l'Est de Montréal
- Deux ateliers ont été réalisés en collaboration avec La Maison de la famille de St-Léonard
- Un atelier a été réalisé en collaboration avec Mouvement Fraternité Multi-Ethniques
- Un atelier a été réalisé avec Bureau associatif pour la Diversité et la Réinsertion
- Un atelier a été réalisé en collaboration avec une agente école-famille-communauté et l'école Wilfrid-Bastien
- Deux ateliers ont été réalisés en collaboration avec l'école Des Roseaies, Anjou.



Grâce à notre partenariat avec l'Accueil aux immigrants de l'Est de Montréal et l'arrondissement de St-Léonard, nous avons pu faire bénéficier seize (16) familles de La trousse découverte loisirs. Cette trousse contient dix(10) billets qui donnent aux familles l'accès gratuits à certaines activités sportives dans le quartier.

SOUTIEN À L'APPRENTISSAGE

SOUTIEN AUX ENFANTS AVEC DIFFICULTÉ D'APPRENTISSAGE :

Le soutien à l'apprentissage est un service d'accompagnement structuré auprès d'enfants en difficultés scolaires, dans le but d'améliorer leur méthodologie pédagogique. Ainsi, des ateliers sont offerts à des jeunes en petit groupe, et ce, après les heures de cours. Une professionnelle certifiée, soit une orthopédagogue, amène les enfants à développer de nouvelles techniques de travail et les conscientise à améliorer leur pratique scolaire.

Les objectifs:

- Favoriser la réussite scolaire des élèves en difficultés d'apprentissage et prévenir le décrochage scolaire
- Faire bénéficier l'enfant avec difficultés d'apprentissage d'un soutien adapté à son besoin et qui complète le service reçu à l'école

Organisation du service

Le soutien à l'apprentissage est offert après les heures de classe, et ce, deux fois par semaine (mercredi et jeudi). Ces ateliers ont lieu directement dans nos locaux.

Personnel : une orthopédagogue et la coordonnatrice de l'organisme

Capacité d'accueil : 18 enfants, soit 6 élèves par chaque cycle.

Critère de sélection : Les enfants ont des difficultés ou des troubles d'apprentissage. Ils ont entre 6 et 12 ans.

Recrutement : Ils sont référés soit par des intervenant (e)s scolaires, des organismes

communautaires ou par les parents déjà utilisateur du service. Principalement, il s'agit d'élèves fréquentant les écoles primaires de quartier.

Les tâches de l'orthopédagogue :

- Préparer, animer et encadrer les périodes de soutien à l'apprentissage
- Observer et noter les progrès de l'enfant
- Rencontrer et échanger avec les parents afin de les informer des progrès de l'enfant

LE SOUTIEN PARENTAL :

Pour bien accompagner les enfants bénéficiant du service, un soutien est offert aux parents. L'objectif est de renforcer le rôle parental à l'égard de cheminement scolaire de leurs enfants et soutenir leur implication.



Ce service consiste à offrir aux parents des rencontres de formations et d'informations pour une fois par mois.

Les thématiques abordées:

- **Aide aux devoirs** : Échange des meilleures pratiques sur les conditions favorables pour réaliser la période d'aide aux devoirs à la maison.



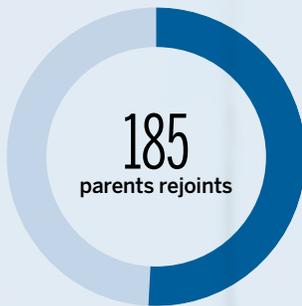
- **Présentation de matériels pédagogiques** : Démonstration et consultation de divers matériels pédagogiques et numériques accessible à tout
- **Atelier sur le système scolaire québécois** : Outiller et informer les parents sur la culture du système scolaire québécois.
- **Le bulletin** : Démystifié et comprendre les principales caractéristiques du bulletin ainsi que les compétences évaluées par l'enseignant.

- **Transitions primaire-secondaire** : Orienter le parent vers l'entrée au secondaire, les examens d'entrée et choix de l'école secondaire (publique/privé), afin d'outiller le parent vers le choix d'une école secondaire qui répondra mieux aux intérêts de l'enfant.
- **Gestion du stress** : Expliquer aux parents à reconnaître les signes de l'anxiété et comment y prévenir. Animation d'exercices de relaxation parents-enfants
- **Apprentissage par le jeu** : Exploration des jeux éducatifs. Encourager le plaisir chez l'enfant avec l'encadrement des parents. Activité parent-enfant.

Des progrès ont été constatés chez les enfants qui ont bénéficié du soutien. Cependant, ils n'étaient pas tous de la même ampleur. En fait, dans le cadre de notre programme, la théorie du Petit Pas est mise de l'avant. On considère que chaque enfant est unique et avance à son rythme. Le chemin est peut-être long avant de vivre un grand succès tel que le rendement scolaire.



RÉTROSPECTIVE DEPUIS NOS DÉBUTS



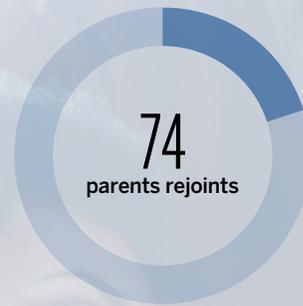
185
parents réunis

2018-2019
51%



104
parents réunis

2017-2018
29%



74
parents réunis

2016-2017
20%

REPRÉSENTATION ET DÉVELOPPEMENT

L'AQETA s'implique et s'engage dans sa communauté. Notre présence nous permet de rejoindre un plus large éventail de partenaires et de mieux promouvoir nos services dans la communauté. Nous participons régulièrement aux rencontres des tables de concertation du quartier; Concertation Saint-Léonard, la Concertation en Petite Enfance et le Collectif Jeunesse.

- La Concertation Saint-Léonard est l'instance de concertation centrale. Elle nous permet de rester informé sur l'actualité communautaire de Saint-Léonard, de voir l'évolution du plan de quartier, et de réfléchir sur les différentes réalités de l'arrondissement. De plus, notre participation alimente et accroît notre réseau de contacts.
- La Concertation en Petite Enfance se concentre sur le développement global des jeunes enfants 0-5 ans et la transition scolaire petite-enfance-primaire. Cette dernière nous a permis de nous localiser par rapport à notre mission et d'enrichir ses actions avec notre expertise.
- Le Collectif Jeunesse est la concertation dédiée aux jeunes de 6 à 17 ans du quartier. Notre participation nous a permis de créer de nouveau partenariat avec les écoles, d'augmenter les références de jeunes et de travailler de concert avec plusieurs partenaires.

Chaque année, nous avons l'occasion de participer et de faire participer notre équipe. Nous avons assisté à quelques événements importants.

- **6^e Défi pour l'apprentissage**
Plusieurs parents de notre association ont pu participer gratuitement à ce colloque qui était spécifiquement destiné aux parents, et ce, de concert avec l'Institut des troubles d'apprentissage.
- **44^e Congrès de l'Institut des Troubles d'apprentissage**
Ce congrès qui s'étalait sur plusieurs jours nous a permis de parfaire nos connaissances en termes de trouble d'apprentissage.

De plus, nous avons pu échanger sur nos défis professionnels, mais également les difficultés que les parents vivent. Ajoutons, que nous avons eu la chance de resauter avec plusieurs professionnels de l'éducation et d'organisme en troubles d'apprentissage.

- **Conférence annuelle de l'AQOA**
(Association québécoise des orthophonies et audiologistes)
Ce séminaire a perfectionné nos connaissances sur les services en audiologie et en communication donnés à la population québécoise et en particulier la population allophone. De plus, nous avons été invités à leur table ronde pour discuter de l'enjeu «Comment conjuguer l'expertise professionnelle et les compétences parentale»
- **Colloque de la Petite Enfance réalisé par la Table de Concertation en Petite Enfance de Saint-Léonard**
Cet événement nous a permis de prendre connaissance de différentes actions menées par la table et de rencontrer différents acteurs qui ouvrent auprès de la petite enfance.

Nous fait de la mobilisation sur nos services lors de diverses actions :

- Une activité familiale de réseautage organisée par l'équipe Enfance du Centre de Jeunesse de Montréal
- Rencontre des parents lors des soirées de remises des bulletins organisées par les agentes communauté-école-famille à l'école de La Dauversière et Wilfrid-Bastien
- Formations organisées par Réseau Réussite Montréal sous les thèmes «Décrochage scolaires des filles» et «Les Déterminants de la persévérance scolaire et la réussite éducative»

De manière conjointe, avec nos partenaires, nous avons participé aussi à des formations locales.

Régulièrement, nous alimentons notre page Facebook sur les troubles d'apprentissage, et ce, en faisant la promotion de nos activités et nos actions.

PERSPECTIVES D'ACTIVITÉS

SOUTENIR LES PERSONNES AVEC UN TROUBLE D'APPRENTISSAGE

Activités	Objectifs
Écoute active et référence	Écouter et renseigner la clientèle visée
Présence dans certains lieux de concertation	Continuer à se faire connaître dans le quartier et se renseigner sur la clientèle
Conférences/ateliers	Diverses conférences et ateliers en lien avec les troubles d'apprentissage dans le but d'informer la clientèle visée
Kiosques d'informations dans des écoles et autres centres léonardois	Informer et sensibiliser la population sur la réalité des Troubles d'apprentissage et TDA/H
Atelier numérique	Dans le but d'informer les parents et personnes prises aux troubles d'apprentissage sur les aides technologiques adaptées aux besoins particuliers
Promouvoir nos actions et activités dans les médias (journal, Facebook, site internet)	Afin d'approcher le service à la clientèle visée et TDA/H
Groupes d'entraide pour les parents des enfants en difficultés scolaires	Briser l'isolement des parents qui sont à bout de souffle
Groupe de soutien à l'apprentissage scolaire	Améliorer et élargir le service de soutien l'apprentissage afin de rejoindre plus d'enfants qui vivent avec les difficultés et les aider à les surmonter en apprenant différemment.

BAILLEURS DE FONDS

Nous tenons à remercier CIUSSS; Centre Sud de l'île-de-Montréal Pour son financement qui permet à l'Association Québécoise de l'Est de Montréal/ section St-Léonard de poursuivre ses activités et de réaliser sa mission.

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'île-de-Montréal**

Québec 

Nous remercions également Mme Filomena Rotiroti, député provinciale de la circonscription Jeanne-Mance /Viger



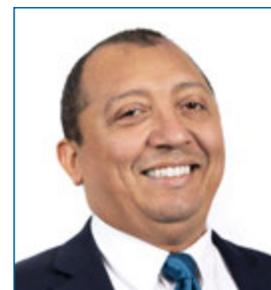
CONSEIL D'ADMINISTRATION



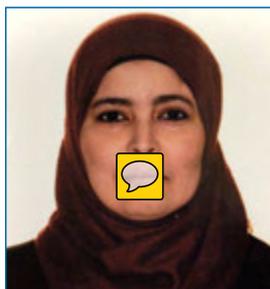
NACIMA OUDJEHANI
Présidente



LEILA BRINIS
Vice-présidente



ROBERTO LABARCA
Trésorier



MARIAMA
Secrétaire



SONIA GABRIEL
Administratrice



MARLINE BAZILE
Administratrice

COORDONNATRICE



KAHINA ACHILI
Coordonnatrice





aqeta

Association québécoise des
troubles d'apprentissage



Section Montréal/Localité Saint-Léonard – Est de Montréal

📍 5960 Jean-Talon Est, Montréal, QC, H1S 1M2, Bureau 207
☎ 514 259-3883 @ info@aqetaestmontreal.org



Baviello, Maddalena

Bonjour, je demeure en face du boisé Jean Milot, là où une structure auxiliaire est prévue. J'espère que la structure sera construite de façon à ne pas attirer les sans abris à y élire domicile, ni un endroit propice pour que les revendeurs de drogue puisse se cacher pour effectuer leurs échanges.

Merci

Benslimane, Belahouel

Bonjour,

Il faut réaliser ce projet, car un métro c'est toujours bon. Cette ligne entre Anjou et St-Michel en autobus, c'est un enfer, il le prendre pour voir.

Black, Jordan

Hello,

Regarding the extension of the metro blue line to St. Leonard and Anjou, several events have shaken my confidence in the STM's planning ability.

During numerous information sessions, concerns were raised about parking. People wanted to know how the STM reached its decision to include incentive parking only at the Anjou terminus. The STM and AMT representatives could not explain how they reached this conclusion beyond saying "they did studies".

When asked how the STM knows when someone drives their car to the metro, parks in the street or in a private parking lot, and uses their monthly pass to ride the metro, no STM or AMT representative could answer.

The STM does not know how many people drive to the metro. More importantly, they don't know how many people would drive to the metro, if only they could park.

The studies quoted by the AMT representative in support of this decision are for the entire region of Montreal, and do not reflect local realities here in the East End. Our street layout is totally suburban, meaning that it is full of crescents, curving roads, and cul de sacs. We call this the labyrinth or "la spaghatte".

This road layout means that despite my house being 400m from a bus stop, I have to walk 1.2km to get to the bus. This is not the case in the rest of the areas traversed by the STM metro system, where a street grid prevails.

This means that no matter how many bus lines you add, or how frequently the bus comes, it will always be faster for me to drive to the closest metro and park, whether it's on the street or in a private parking lot (hoping they don't catch me, which they haven't yet). If there is no parking, I continue on driving to my destination.

The choice for me and many people in the East End is between driving to the metro and driving all the way to my destination. It will never be, as you assume, a choice between taking the bus or driving to the metro. The walk through my local labyrinth makes that choice impossible.

In addition to all this, the consultation president ordered the AMT to make these studies public so that they could be reviewed by the people giving their opinions. The STM and AMT have not published these studies for us to look at, however. Nor have they answered requests for information in a timely fashion before the deadline.

So here we are, being asked to give our opinion on something we can't look at, read, or understand.

It is clear that the decision to leave out parking does not reflect the reality of the East End. For a cafe to open, the commercial unit must have 7 parking spots on private property to get a permit.

You are asking for a permit to build a metro. And we are saying that a metro requires more parking than a cafe. Everyone can agree on that. And no one from St Leonard will be driving in the opposite direction to park at Anjou.

People will park at the metro no matter what. They will park on Jean Talon and take away parking from retail stores that are already struggling to attract customers.

The city recently completed a far-reaching public consultation on empty storefronts that found the lack of parking to be a major problem on Jean Talon, where about 1000 spots were removed in recent years with

the removal of a municipal parking lot, the removal of street parking, and a loss of access to backstreets where people previously used to park.

Now there will be hundreds of people using the little parking that remains to go shop and work elsewhere. Not only that, but they will park in the private parking lots behind the buildings as well. And we will have no way to know who is a customer and who is an STM metro user that the STM should have provided parking for.

We know this because we currently do it at Langelier and Cadillac, where the STM also failed to provide parking. But at least those places have large malls with parking lots. On Jean Talon we do not.

People will drive anyway. When people do heroin, we give them safe injection sites because we accept that they will do it anyway, and they might as well be safe and limit their effect on the community.

Give people parking because they will park anyway and it is your responsibility to give your users what they need and also protect the local community from being impacted by your project. Those are the basic points of any permit application. In its current state, your proposal should be denied.

Removing parking will not stop people from driving, it will only get them to drive more since they will continue past the metro to their destination. If you want to reduce car use, additional parking will keep our cars within the East End and off of major routes like the Metropolitan and Notre Dame where they cause congestion.

If you don't want people driving, you can't simply remove parking. They will drive and park anyway. Your responsibility is first to improve transit to the point that people no longer have to drive, and only then can you remove parking.

The parking included in metro developments could easily be converted to office, shopping, or residential use if one day you succeed in providing a viable alternative to car use within the East End.

In the meantime, this is your responsibility and you have fallen short. Not only that, but you have tried to hide the information that would have allowed a fully informed public consultation.

Permit denied. Go back to the drawing board and give us parking in St Leonard that reflects reality and an understanding of the local community rather than broad trends.

Blain, Guy

Je suis complètement en désaccord concernant le prolongement de la ligne bleu. Celle-ci ne donne rien de valide pour le secteur sud-est de Montréal. Ce secteur est : Montréal secteur à l'est de L.H. Lafontaine, Ville de Montréal-Est, P.A.T et R.D.P.

La ligne qui doit être prolongée vers l'est, doit partir de la station Honoré-Beaugrand vers Repentigny, en incluant une possible station à Repentigny.

Ce prolongement (souterrain ou en surface via l'ancienne route ferroviaire) avait été mentionné quand la ligne verte était terminée.

Pour un service complet, le métro doit couvrir toute l'île de Montréal, soit de l'Est à l'Ouest et du Nord au Sud.

Merci

Caetano, Cindy

To Whom it may Concern,

My Name is Cindy Caetano, I am one of the residents in the condominium buildings on Des Galeries D'Anjou that is completely against the construction of a bus terminal that will remove our commerce between Belanger and Saint Zotique.

Demolishing our Commerces that are growing their business would be a total loss of jobs and devastating. By putting a bus terminal would mean a tremendous amount of pollution on our street and would destroy our view in-front of our condos.

By putting a bus terminal would be a loss of value for us to buy or sell our condos in the future. Nobody wants or would want to live in-front of a bus terminal.
For me, a bus terminal is totally Unnecessary.

The commerce is our daily needs, a large amount of us go for our daily coffees and routines at these businesses. By removing our daily needs you would be changing our way of life in a totally dramatic way.

There is so much space near Jean Talon and also the old Sears building.
Can you have consideration for the people that live here.

Thank You

Caron, Alexandre

Having traveled to many other countries that have metro systems and having used ours for many years, I find ours to be in the mid low range of quality. Here are the main strategies that I think our system lacks.

Quality of service controls: most have immediate feedback stations at all service points this ensures proper quality monitoring. Aside from mtl, I've never seen a paid and working metro clerk sleeping...

Speed of transportation: I'll leave the optimum speed of the trains to you but we have no accelerators available from home to train. I mean create memberships for bikes, trolleys. Make escalators faster and more of them and make them work. Add horizontal escalators. Stop installing the slowest possible and with least capacity elevators and look at efficient options such as a modern paternoster. If ski stations can make it work, I'm sure Montreal can find a way.

Safety: Most metro systems I've seen use the double doors system where the station floor has doors that align with the train door and open at same time. No more wandering on the tracks. Also safer for blind people and allows for proper and civilized wait lines.

Comfort: Almost all have AC and or heating. Not sure why but I haven't seen much concept of business/1st class wagon concepts but if we truly want to cater to all the population, we should look into allowing those that want, pay extra for those that don't...

Ending on a positive note: despite all the above, we still have a decent subway system. Open almost 24hrs. Services to suburbs. Connects to malls and downtown shops. Price is reasonable and generally very clean.

Creative pricing: Think about making it free on evenings and weekends in order to allow mtl food, entertainment and shops in general to gain access to north and South Shore citizens. As of now, it is easier for a montrealer to go to dix10 or centropolis than it is for those people to come to mtl. Lets change that!

PROLONGER LA LIGNE BLEUE JUSQU'À LA STATION HONORÉ-BEAUGRAND

Mémoire préparé dans le cadre de la consultation sur le prolongement de la ligne bleue

Prolonger la ligne Bleue jusqu'à la station Honoré-Beaugrand

Le prolongement de la ligne Bleue jusqu'à la station Anjou inclut un tunnel qui passerait sous l'autoroute A-25 et la mairie d'arrondissement Anjou. L'extrémité projetée du tunnel se trouverait à environ un kilomètre du garage / atelier Beaugrand qui dessert la ligne Verte.

La ligne Bleue doit être prolongée jusqu'à la station Honoré-Beaugrand, terminus de la ligne Verte. Cette stratégie présenterait plusieurs avantages majeurs:

Le garage actuel de la ligne Verte, qui doit être étanchéisé et modernisé, desservirait dorénavant la ligne Verte et la ligne Bleue. Inutile de dédoubler espaces, achats ou équipements + optimisation de certaines opérations = économies substantielles;

Ce raccordement permettrait de transférer, au besoin, des wagons d'une ligne à l'autre, ce qui augmenterait significativement la résilience du système;

Les usagers de la STM et de plusieurs circuits d'autobus de la couronne Est gagneraient beaucoup en flexibilité dans leurs déplacements.

Consolider le terminus d'autobus de la station Honoré-Beaugrand

Le terminus d'autobus Honoré-Beaugrand n'a pas été conçu pour accueillir un nombre d'autobus aussi important qu'actuellement. Son exigüité fait en sorte que plusieurs lignes se rabattent sur un même poste d'attente. L'espace sera insuffisant pour installer plusieurs bornes de recharge électrique qui seront extrêmement utiles, particulièrement par temps polaire.

Certains terrains en façade du Mont-Saint-Antoine permettraient de créer un terminus bien plus fonctionnel auquel on pourrait accéder depuis la rue Sherbrooke. Cette géométrie évitera aux autobus de faire un détour et de rester coincés sur l'étroite rue Honoré-Beaugrand. Ce réaménagement facilitera les opérations courantes et fera économiser temps et argent à la STM. Le réaménagement du terminus et de la station Honoré-Beaugrand doit faire partie d'un plan plus large mettant en valeur le bâtiment patrimonial du Mont-Saint-Antoine et ses abords.

Il y a trois ans, j'ai remis à M Philippe Schnobb, président de la STM, un mémoire décrivant le processus de requalification plus large dans lequel ce processus s'inscrirait. Ce document intitulé *Metro Honore-Beaugrand et Mont-Saint-Antoine Analyse et propositions* est accessible via l'hyperlien suivant : https://drive.google.com/file/d/1PMbvz3_t2cUj-KZbc1-ULzS06Ymj2IWA/view?fbclid=IwAR1Mf5U8zRXX70-XUIMQxVd6_vw6xeAgOKIXwh_Tbttct_ZWrsc2BNVbbLk

Réduire le terminus d'autobus voisin des Galeries d'Anjou

Le projet soumis à la consultation inclut un vaste terminus près des Galeries d'Anjou. Ce choix requerra des démolitions importantes à court terme et limitera le développement du sous-centre-ville ardemment souhaité depuis plus de quarante ans dans ce secteur.

Le rabattement d'automobilistes ou de circuits d'autobus provenant de la couronne Est vers ce terminus forcerait un nombre élevé de véhicules à circuler sur des rues bordées de résidences, dont les rues Beaubien et des Galeries d'Anjou. Ce choix suscite, avec raison, des résistances importantes tant au niveau du voisinage que de la desserte régionale.

Créer un véritable pôle régional pour la couronne Est au terminus d'autobus Radisson

La ligne Bleue ne donne pas accès directement au centre-ville. Un de ses effets pervers du prolongement projeté sera d'augmenter la congestion sur la ligne Orange, Morency/Berri-UQÀM.

Il faut éviter de rabattre un volume important d'automobiles et d'autobus à la station Anjou, C'est plutôt la station Radisson qui doit être consolidée comme pôle principal d'interconnexion pour les autobus desservant la couronne Est de Montréal.

À court terme, les travaux projetés dans le pont tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine amèneront un surcroît d'autobus à la station Radisson. Pour réduire la congestion prévisible, le MTQ créera un réseau de voies réservées pour le transport collectif menant à la station Radisson.

Pour accommoder ce surcroît d'autobus, un minuscule terminus sera ajouté sur la rue du Trianon au sud de la station Radisson. Ce geste est bien trop timide pour les besoins à long terme. Le vaste stationnement incitatif devra tôt ou tard être aménagé en pôle régional du transport collectif desservant l'ensemble de la couronne Est de Montréal. Les gens de Sainte-Julie ou de Contrecoeur doivent pouvoir se rendre à Joliette ou à Terrebonne sans devoir faire un fastidieux détour par le centre-ville. Forcer les usagers à perdre une heure en détours inutiles ne peut que dissuader les citoyens d'utiliser les transports collectifs plutôt que leur véhicule privé.

Comparer la pertinence de la ligne Bleue à celui du tramway de l'Est

Lors de certaines périodes de pointe, la ligne Verte atteint la saturation. De nombreux usagers restent alors sur les quais à attendre la prochaine rame.

D'ici peu, l'augmentation prévisible du nombre d'usagers des transports collectifs à Radisson et ailleurs sur la ligne Verte rendra peut-être l'usage de cette ligne extrêmement désagréable et aléatoire.

Le projet le plus approprié pour régler ces problèmes serait un Tramway de l'Est se rendant au centre-ville en empruntant des emprises ferroviaires, quasi-autoroutières et viaires. Puisque les emprises ferroviaires ont déjà appartenu à l'AMT, le processus d'expropriation devrait donc être simplifié et le projet pourrait s'amorcer et se finaliser très rapidement. Ce projet présenterait aussi un rapport coût/bénéfice extrêmement avantageux. Bref, le Tramway de l'Est deviendra donc rapidement une urgence si l'on veut désengorger la ligne verte.

Idéalement, le projet du Tramway de l'Est et celui de la ligne Bleue seraient analysés et menés de front. Si tel était le cas, il est possible que le tramway de l'Est soit mis en opération plus rapidement que la ligne Bleue.

Conclusion

Le prolongement de la ligne Bleue, si extension il y a, doit s'étendre jusqu'à la station de métro Honoré-Beaugrand. Cette solution offre des avantages majeurs aux points de vue fonctionnels et économiques à long terme. Les usagers des transports collectifs seraient aussi gagnants.

Ce prolongement doit aussi être pensé dans le cadre d'une consolidation de la station Radisson comme pôle régional de transport collectif pour toute la couronne Est de Montréal. Ne recommençons pas l'erreur de se contenter de prolongements timorés, comme en 1986. Agissons à long terme, un choix bien plus fonctionnel et économique.

Chrétien, Albert

J'ai assisté à la séance d'expressions le 2 mars 2020, il y avait de bons points, comme un intervenant à mentionner ça fait 22 ans que je demande que la ligne se termine au de la 25, rien ne semble se diriger vers cette endroit.

Le But est diminuer la circulation automobile et favoriser le métro et autobus !...
Éviter le congestionnement aux artère principale Lacordaire & Jean-Talon.
Conserver les immeubles importantes aux carrefour.
Avoir un ascenseur à chaque sortie de métro et des toilettes dans le métro.
Merci de m'avoir lu et pris en considération ces points importants.
Pour un besoin et une meilleur qualité de vie.

Casenave, Corinne

Bonjours,

Je ne suis pas d'accord avec ce projet, car c'est encore une fois la ligne orange qui va subir un afflu important de monde supplémentaire.

J'utilise la ligne orange tous les jours pour me rendre au travail, et je n'apprécie pas d'être coincé comme dans une boîte de sardine.

Je ne pense pas être la seule à penser comme ça.

À vouloir desservir les banlieues, il serait de bon sens de rendre le trafic fluide et agréable pour les usagers des lignes principales, au lieu d'agir comme on le fait avec les boeufs ou les volailles, c'est à dire créer un milieu concentrationnaire. C'est vecteur de stress et de fatigue, c'est inutile.

J'aimerais que soit créée une ligne parallèle à la ligne orange, et par la même, il serait alors salutaire d'étendre le réseau du métro plus loin vers les banlieues.

Merci de nous demander notre avis, c'est apprécié.

Cimiglia, Paul

Il va sans dire que la venue de la ligne bleue apportera son lot de bénéfices pour les résidents de l'est de la ville. Toutefois, l'arrivée du métro et un stationnement incitatif de 1200 véhicules près des Galleries d'Anjou occasionnera sans doute un flux d'automobiles beaucoup plus élevé qu'à présent.

Ma préoccupation est liée à la croissance de la circulation automobile dans le quartier et plus précisément sur le fait que certains automobilistes pourraient emprunter et même se stationner sur les rues résidentielles secondaires (déjà engorgées) afin d'échapper à la circulation dense sur les grandes artères comme Bélanger, Boul des Galleries d'Anjou et Beaubien. Comment la ville compte-t-elle contrôler cette menace afin d'éviter que cela devienne un cauchemar pour les résidents ?

Merci

Collette, Ghislaine

Bonjour,

Moi je serais très heureuse que le projet aboutisse enfin après des années et qui serait tellement pratique pour ceux qui voyagent en transport en commun et en plus je demeure à Anjou, alors le métro jusqu'à Anjou serait bien agréable pour moi...

Merci

Deragon, Hans

Bonjour,

Après la mise en service de la station de métro Anjou, je suggère que l'autobus 44 continue sont tracé actuel, partant de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles pour se rendra à la station de Métro Radisson. L'arrêt à la station de métro Anjou doit demeurer un arrêt normal et non un terminus. Beaucoup de gens, surtout des étudiants, doivent rejoindre le bus 18 Beaubien alors que d'autres doivent se rendre sur la ligne verte. Ce serait désolant d'avoir à changé d'autobus à la station de métro Anjou pour se rendre sur la ligne verte.

Deschênes, Jean-Hugues

Bonjour, suite à ma présence à la séance d'expression des opinions de ce soir, 4 mars 2020, et puisque je n'ai pas pu y exprimer mon opinion, je le fait par le présent courriel.

Je suis tout particulièrement heureux de l'arrivée du metro à Anjou. Ne laissez pas le syndrome du "pas dans ma cour" bloquer ce projet important!

Je suis toutefois d'avis que la station et/ou le terminus d'autobus devraient être situés à l'ancien centre de service auto Sears, aux coordonnées latitude/longitude 45.599964, -73.569765 et ce, pour les raisons suivantes:

L'édifice en question doit absolument être démoli pour des raisons de sécurité. Autant faire "une pierre, deux coups" et y placer les installations de la STM

Les infrastructures coin Bélanger/Boul. des Galeries d'Anjou ne sont tout simplement pas conçues pour accueillir un aussi fort volume de circulation. En plaçant vos installations proche de la voie de service de la 40, on donne un accès facile aux autobus et aux voitures, plutôt que de les amener à congestionner le secteur

On évite d'exproprier des commerces existants et qui fournissent des emplois, tout en amenant une nouvelle clientèle aux Halles d'Anjou, aux Galeries d'Anjou et au commerces de la rue Jean-Talon.

Étant résidant du haut Anjou, l'intersection Bélanger/Galeries d'Anjou est plutôt loin; en déplaçant la station vers le nord, on s'approche d'un grand bassin d'utilisateurs

Étant adepte du vélo-boulot, je suis inquiet de la possible disparition des pistes cyclables environnantes qui étaient déjà largement insuffisantes. De plus, je suis inquiet des risques à ma sécurité en tant que cycliste qu'amènera le volume de circulation supplémentaire. S.v.p. prévoir vos installations en conséquence.

Des suggestions constructives, maintenant:

Sachant qu'il y a présence d'une ligne à haute tension à proximité. Sachant également que la STM compte se procurer 30 autobus électriques à grande autonomie sous peu, puis en acheter plusieurs autres par la suite. Je vous propose de prévoir des installations électriques conséquentes dans les installations de la STM, afin d'y accueillir la recharge rapide de tous ces autobus électriques.

Certains souhaitent que le terminus d'autobus soit fermé (plutôt qu'à ciel ouvert). Il serait intéressant de doter le toit du bâtiment de panneaux solaires.

Sachant que le pont de la 25 est situé à proximité et qu'il est doté de piste cyclable, il serait intéressant d'encourager le vélo-boulot en y prévoyant un stationnement incitatif pour vélos.

Peut-être utiliser l'électricité produite par les panneaux solaires proposés en point 2 pour offrir un service de recharge de vélos électriques? Une entente avec Bixi ou Jump! pourraient être considérée à ce niveau...

Un façon de calmer les inquiétudes des angevins présents à la rencontre du 10 mars serait de réserver le stationnement incitatif, en tout ou en partie, pour les véhicules électriques. De surcroit, cela pourrait servir de mesure incitative à l'adoption des VÉs.

La Station ne devant ouvrir qu'en 2026, moment où les VÉs auront alors un beaucoup plus fort taux de pénétration dans le marché automobile, ce n'est pas élitiste d'envisager faire ceci.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions à me formuler.

Merci de prendre mon opinion & suggestions en compte.

De Vizio, Jean

Bonjour

Je suis en désaccord avec le projet Anjou proposé.

Afin d'éviter de détruire des bâtiments, des dizaines d'emplois et une grande qualité de vie pour tous les résidents environnant, il faut installer les édicules et débarcadères plus au nord (près Jean-Talon).

Le moyen, est de faire enfouir les 2 lignes 300KV du poste Langelier au poste Longue-Pointe (sous blv Galeries d'Anjou). Les coûts seront moindres que le budget prévu pour les expropriations et démantèlements.

Ainsi tout l'espace non disponible est libéré pour éviter toutes contraintes d'aménagements futurs.

Fortin, Daniel

Bonjour,

Je vous écris afin d'exprimer mes préoccupations face à certains changements qui ont été proposés.

La nouvelle station de métro d'Anjou ne doit pas être vue comme un terminus

La ligne d'autobus 44 : Cette ligne d'autobus passe sur Boul. des Galeries d'Anjou et est essentielle pour les gens qui habitent plus au Nord. Cette ligne doit être maintenue telle quelle. Il ne faudrait pas que l'autobus s'arrête à la station, obligeant les usagers à changer d'autobus ou à prendre le métro. Pour les usagers comme moi, qui travaillent sur la ligne Verte, faire un tel changement de mode de transport ajouterait beaucoup de temps à notre temps de transport et ferait de cette nouvelle station un fardeau plutôt qu'un avantage.

La Station d'Anjou ne doit pas être vue comme un terminus mais bien comme une station qui fera partie d'une série d'autres stations qui doivent s'ajouter pour desservir le Nord-Est de Montréal. D'ailleurs, la Station d'Anjou ne devrait pas être au sud de Jean-Talon, mais au Nord. Il y a aussi plusieurs terrains vacants dans Anjou qui pourraient servir à l'ajout d'une station ou d'un garage pour les autobus.

La destruction de plusieurs commerces et restaurants des Galeries d'Anjou est une erreur. Détruire le Tim Horton, le Wendys, le Trois Brasseurs, l'Académie et le McDonald ferait très mal à Anjou. Ces commerces constituent le mini centre-ville d'Anjou. Il n'y a pas beaucoup de restaurants de qualité et nous devons maintenir ceux que nous avons.

La diminution importante de 1400 places de stationnements dans les Galeries d'Anjou est aussi une erreur considérable. Ce centre d'achats est très important pour l'Est de Montréal et perdre autant de places de stationnements aura des impacts négatifs sur celui-ci. Je vous rappelle que le transport collectif est déficient dans l'Est et donc les habitants n'ont pas d'autre choix que d'avoir un véhicule.

Merci

Frisko, Pierre – Société de développement commercial Jean-Talon

Opinion présentée ci-dessous.

Annexe – vidéo :

https://www.youtube.com/watch?v=Mvd301_VRTk

Un chantier exemplaire

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

Mars 2020

JEAN TALON EST
au cœur de Saint-Léonard

Des efforts concertés

La SDC Jean-Talon se réjouit de la consultation sur le prolongement de la ligne bleue : un projet de cette envergure ne peut être mené rondement s'il n'implique pas activement tous les acteurs concernés non seulement par le résultat, mais aussi par le processus. Nous espérons vivement que cette consultation permettra de répondre aux préoccupations des citoyen-ne-s de Saint-Léonard, plus particulièrement les 25 000 qui sont logés au sud de l'autoroute métropolitaine.

Le prolongement de la ligne bleue suscite bien sûr beaucoup d'attentes, particulièrement sur Jean-Talon Est, qui pourrait retrouver un dynamisme qui s'est effrité au fil des ans. Ce dynamisme n'arrivera cependant pas par magie, et des efforts concertés seront requis de la part de l'ensemble des parties prenantes, à commencer bien sûr par la STM, mais aussi la Ville de Montréal, l'arrondissement de Saint-Léonard et le Gouvernement du Québec.

Recommandations

Recommandation 1

Intégrer la lutte aux îlots de chaleur dans tous les aspects de la conception et de la construction des stations. Prévoir un maximum de végétation et privilégier la biodiversité.

PAGE

5

Recommandation 2

Gérer efficacement l'ensemble du chantier de construction et limiter son impact sur son environnement. Minimiser l'espace requis en limitant l'occupation de la voie publique au strict nécessaire.

PAGE

6

Recommandation 3

Assurer une communication constante avec le public, en utilisant tous les médias nécessaires pour que l'information circule avec fluidité. Une attention de tous les instants sera accordée à la signalisation sur et autour du chantier.

PAGE

7

Recommandation 4

La STM doit travailler de concert avec la Ville de Montréal et l'arrondissement de Saint-Léonard pour planifier dès maintenant les travaux de réaménagement prévus sur Jean-Talon Est entre Viau et de la Villanelle.

PAGE

9

Recommandation 5

Entamer dès maintenant des discussions avec la Ville, l'arrondissement et la SDC afin de prévoir un plan de mitigation complet qui contribuera à amoindrir les impacts du chantier et à favoriser une transformation réussie de la rue Jean-Talon Est.

PAGE

9

Recommandation 6

Assurer en tout temps l'accès aux habitations, commerces et aires de livraisons en respectant les mesures d'accessibilité universelle.

PAGE

9

Recommandation 7

Assurer une communication constante avec le public, en utilisant tous les médias nécessaires pour que l'information circule avec fluidité. Une attention de tous les instants sera accordée à la signalisation sur et autour du chantier.

PAGE

10

Orientations

D'entrée de jeu, la SDC tient à souligner qu'elle appuie sans réserve les grandes orientations énoncées par la Ville de Montréal pendant la soirée de présentation du 13 février dernier :



Le prolongement de la ligne de métro, vecteur du nouveau urbain du secteur

- Diversifier les activités urbaines de façon à instaurer des milieux de vie complets et animés
- Densifier les abords des stations de métro et les terrains sous-utilisés



Une mobilité collective et active repensée

- Redéfinir le maillage des déplacements collectifs avec les accès au métro comme points d'ancrage
- Remettre le piéton et les déplacements actifs au cœur de la mobilité dans le secteur
- Assurer le déploiement d'une mobilité innovante



Un nouveau limitant son empreinte écologique

- Accroître généreusement le couvert végétal et le mettre en réseau
- Assurer une gestion écologique des eaux
- Bâtir le nouveau du secteur sur des standards élevés en matière de construction et d'architecture, d'aménagement et de design urbain

La SDC souscrit aussi entièrement à l'objectif du Plan stratégique 2030 de Saint-Léonard lié au prolongement de la ligne bleue:

Maximiser le potentiel des retombées générées par le prolongement de la ligne bleue du métro

- Se doter d'une vision globale du projet de prolongement de la ligne bleue du métro, intégrant les volets social, urbanistique et économique
- Attirer des entreprises de qualité œuvrant dans des secteurs d'avenir et favoriser la création d'emplois locaux de qualité
- Structurer la mobilité active et collective autour des futures stations de la ligne bleue du métro

La STM affirme quant à elle que le prolongement constituera un appui au développement économique. Nous l'espérons, et les recommandations qui suivent visent à nous aider à atteindre cet objectif.

Contexte

Dans la version préliminaire du secteur de planification détaillé de Saint-Léonard, publiée en janvier 2004, la rue Jean-Talon Est est évoquée en ces termes: « Depuis quelques années, sa vitalité commerciale s'est érodée. Son achalandage diminue et les commerces éphémères se multiplient. (...) Sa revitalisation constitue un enjeu de première instance en ce qui a trait à l'aménagement urbain et au développement économique de l'arrondissement ».

Si les mêmes constats ont ensuite été faits à répétition, la vitalité, elle, ne s'est pas repointé le bout du nez. La lumière semblait toutefois poindre au bout du tunnel quand, au printemps 2017, la Ville de Montréal et l'arrondissement de Saint-Léonard annonçaient un projet de réaménagement de 15 M\$ pour la rue Jean-Talon Est. À quelques semaines du début prévu des travaux, en avril 2018, le projet a été reporté pour céder la place au prolongement de la ligne bleue.

Depuis juin 2018, la SDC a plusieurs fois fait état de la situation précaire de ses membres et signalé les dangers qui guettent l'artère commerciale si des mesures ne sont pas envisagées dans les plus brefs délais. Nous ne cherchons pas à être alarmistes: il existe des façons de tirer avantage des chantiers à venir pour transformer la rue et les habitudes de fréquentation. Il est tout à fait possible de faire de ce chantier une expérience positive pour l'ensemble de la communauté, à condition de s'y préparer d'avance. Mais nous ne pouvons pas demeurer dans l'attente sans s'activer pour prévenir les dommages.

Verdissement

L'enjeu du verdissement sur la rue Jean-Talon Est ne date pas d'hier. Dès 2014, les autorités municipales présentaient une première version du projet de réaménagement principalement comme une action de lutte aux îlots de chaleur. Un coup d'oeil rapide à la carte interactive des îlots de chaleurs du gouvernement du Québec permet de voir l'ampleur du défi: bit.ly/JTE-LB2

Parmi les personnes les plus vulnérables face aux îlots de chaleur, on retrouve les personnes défavorisées, les aînés et les très jeunes enfants. Considérant que ces trois groupes de population sont en très forte présence près de l'artère, il est à notre avis primordial que le prolongement de la ligne bleue soit considéré comme un projet de lutte aux îlots de chaleur.

Dans son mémoire remis à l'arrondissement de Saint-Léonard lors des consultations publique du Projet particulier d'urbanisme de la rue Jean-Talon Est, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Mtl) suggérait quelques mesures que nous reprendrons ici en les adaptant à l'aménagement des stations de métro:

- Réduire au minimum l'espace allouée à l'asphalte
- Avoir un souci de la biodiversité dans les choix des espèces et aménager la végétation sur différentes strates
- Mobilier urbain: prendre en considération la présence d'îlots de chaleur à proximité des stations dans la conception des aires d'attente (ombre, abreuvoirs et végétation)
- Intégrer la gestion des eaux pluviales dans l'aménagement des stations
- Privilégier les surfaces qui absorbent peu de chaleur: toits verts, matériaux de couleurs pâles
- Intégrer les critères de l'Attestation stationnement écoresponsable du CRE-Mtl pour l'ensemble des aires d'attentes des autobus et des débarcadères

Exemple inspirant

Le pavillon de la Tohu intègre plusieurs éléments écologiques dans son aménagement, notamment des toits verts et des bassins pour la récolte des eaux de pluie. bit.ly/JTE-LB3

1

Recommandation 1

Intégrer la lutte aux îlots de chaleur dans tous les aspects de la conception et de la construction des stations. Prévoir un maximum de végétation et privilégier la biodiversité.

Gestion du chantier

Avant de songer à des mesures de compensation, il importe de limiter les nuisances à la source, soit de gérer efficacement l'ensemble du chantier de construction et limiter son impact sur son environnement. Même si un nombre considérable de mesures semblent liées à ce que d'aucuns nomment le gros bon sens, l'expérience nous démontre que les attentes non précisées ne sont jamais réalisées. C'est ainsi que les chantiers se transforment tantôt en terrain de stationnement pour les travailleurs, en site d'entreposage pour matériaux et outils en tous genres, quand ce n'est pas en dépotoir à ciel ouvert pour les résidus d'excavation. Peut-être cette habitude est-elle liée à notre côté américain et à nos habitudes des grands espaces ? Sinon, à quoi attribuer le fait que des rues entières soient fermées quand on effectue des travaux que sur une portion très limitée de celles-ci ? Au moment où nous déposons ce mémoire, les travaux du SRB reprennent sur Pie-IX, un chantier laxiste s'il en est. Ce n'est pas pour rien que, le 15 août dernier, un commerçant confiait son exaspération au journal 24 h : il n'avait pas vu d'ouvrier depuis plus d'un mois sur un tronçon de rue en construction. Sur ce chantier qui s'étale sur quelques kilomètres, de tels exemples sont malheureusement courants. Il est clair qu'une telle gestion de chantier porterait un coup fatal à la rue Jean-Talon Est.

Nous l'avons évoqué plus haut : dans l'état où elle se trouve, la rue Jean-Talon Est supportera difficilement les nuisances induites par des travaux chaotiques. En ce sens, on comprendra que les premières annonces de la STM quant à l'ampleur du chantier ont soulevé des inquiétudes. On y évoquait notamment tout l'espace requis pour permettre à des camions d'atteindre les profondeurs des stations. Est-ce vraiment nécessaire de descendre des camions pour déplacer des matériaux ou évacuer les déblais ?

Exemple inspirant

La construction de nouvelles stations du métro de Paris démontre qu'il est possible et même souhaitable d'adapter nos façons de construire à l'environnement existant, et non l'inverse. bit.ly/JTE-LB1

Même si le territoire montréalais semble nous prouver le contraire depuis quelques années, les chantiers chaotiques ne sont pas une fatalité. Il est non seulement possible de réaliser un projet sans désarticuler le voisinage, mais ce premier métro en plus de trente ans pour la STM est une occasion d'établir de nouveaux standards en matière de gestion de chantier.

Voici quelques pistes pour améliorer la gestion du chantier

- Le stationnement et l'entreposage doivent être intégrés à l'emprise du chantier et ne pas déborder sur la voie publique.
- Les abords du chantier devront demeurer propres en tout temps.
- Les nuisances sonores et la pollution seront réduits au minimum.
- Le chantier sera délimité par des clôtures (les cônes orange n'ont pas leur place sur un chantier d'une telle durée).



Recommandation 2

Gérer efficacement l'ensemble du chantier de construction et limiter son impact sur son environnement. Minimiser l'espace requis en limitant l'occupation de la voie publique au strict nécessaire.

Mesures de mitigation

L'information des riverains et des usagers est capitale à toutes les étapes du projet, notamment pour tout ce qui concerne l'état d'avancement du chantier et les nuisances à venir comme les entraves à la circulation. Compte tenu de l'univers fragmenté de la consommation de médias caractéristiques de notre époque, une diversité de médias devront être envisagés pour communiquer efficacement l'information pertinente aux publics cibles.

La présence d'un agent de liaison sur place serait éminemment souhaitable afin de permettre aux usagers de disposer d'un interlocuteur direct, de garantir la fluidité des informations et d'assurer la mise en œuvre des actions. Afin de loger son agent de liaison, la STM pourrait faire usage d'un des nombreux MR-63 qui n'ont pas trouvé preneur et le transformer en roulotte de chantier (après avoir procédé aux améliorations requises, bien sûr).

À chacune des stations de métro en devenir, on devrait disposer de panneaux d'information visant à informer les citoyens des travaux en cours et de leur échéancier. Ces panneaux pourraient aussi contribuer à l'acceptation du chantier en plus de valoriser la future réalisation et d'en favoriser l'appropriation. L'habillage de chantier devrait contribuer à l'information et à l'animation des lieux autour des futures stations.

Enfin, partout sur le chantier et en amont de celui-ci, une signalisation adéquate devrait guider l'ensemble des usagers et leur permettre de se rendre à bon port, peu importe leur moyen de transport.

Dans les cas où des défaillances seraient notées, une personne responsable du chantier sera disponible pour répondre aux demandes de renseignement ou aux plaintes des riverains, par téléphone ou par courriel, en tout temps.

Exemple inspirant

Soulignons les efforts en communication faits par la Ville de Magog lors de la revitalisation de son centre-ville : site web dédié complètement au chantier avec l'échéancier détaillé et illustration des zones de stationnement disponibles à proximité, infolettre hebdomadaire sur le suivi des travaux avec photos illustrant l'évolution, fête thématique Beach party sur le chantier et activités portes-ouvertes avec les responsables du chantier. centrevillemagog.ca/



Recommandation 3

Assurer une communication constante avec le public, en utilisant tous les médias nécessaires pour que l'information circule avec fluidité. Une attention de tous les instants sera accordée à la signalisation sur et autour du chantier.

Réaménagement de Jean-Talon Est

Il y a bien sûr un éléphant dans la pièce, que nous avons nommé plus tôt : le réaménagement de la rue Jean-Talon Est, qui devait être terminé en 2019 mais qui demeure tabletté jusqu'à nouvel ordre. La SDC n'est pas trop portée sur le gaspillage de fonds publics, et c'est la raison pour laquelle elle était en parfait accord avec la décision de reporter les travaux. Il nous aurait paru irresponsable de refaire la rue pour la rouvrir deux ans plus tard.

Il nous apparaîtrait cependant tout aussi irresponsable d'attendre 2026 pour procéder au réaménagement de la rue. Si l'on ne s'engage pas rapidement dans une transition qui comprendra un réaménagement plus tôt que tard, Jean-Talon Est comme rue commerçante aura tôt fait de rendre l'âme et il n'y aura plus rien à dynamiser.

Il est donc crucial de profiter du chantier pour réaliser une transition vers une rue réinventée, en coordonnant les travaux de la ligne bleue avec le réaménagement de la rue. Nous allons donc répéter ici ce que nous avons déjà mentionné à plusieurs reprises : la STM doit, avec la Ville de Montréal et l'arrondissement de Saint-Léonard, planifier dès maintenant les travaux de réaménagement prévus sur Jean-Talon Est entre Viau et de la Villanelle.

Dans le cadre de sa consultation actuelle, la STM s'enquiert auprès de la population de ses préférences en matière de couleur pour l'intérieur des stations. Si nous en sommes rendus à ce niveau de détail, la planification de l'avenir de la rue qui accueillera les stations n'est peut-être pas prématurée. Comme le réaménagement devra se faire en parallèle avec les travaux de la ligne bleue, et que de toute évidence ils exigeront un phasage précis, ne serait-il pas temps de mettre sur la table l'ensemble des enjeux afin de tracer un portrait précis des obstacles qui nous attendent ? Est-ce que la STM tiendra compte des besoins du quartier en développant son échancier ou ce sera à rue Jean-Talon Est de se mouler aux besoins de la STM?

Nous pourrions aussi profiter de cette période pour proposer un phasage pour la mise en place des solutions de mobilité durable et d'actions favorisant l'appropriation de la rue par les citoyens et les commerçants. Comme la Ville de Montréal l'a clairement laissé entendre, elle souhaite profiter du prolongement de la ligne de métro pour remettre le piéton et les déplacements actifs au cœur de la mobilité. Ce chantier représente une occasion d'implanter des pôles de mobilité et d'accompagner graduellement la population par une bonification progressive de l'offre de mobilité et la modification de l'environnement urbain. Dans son projet de PPU présenté en 2019, l'arrondissement mentionnait pour sa part l'importance de favoriser les usages temporaires via l'urbanisme transitoire. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec cette approche.

Des idées qui nous transportent

Il faudrait savoir tirer profit des perturbations liées au chantier pour offrir des expériences nouvelles et gratifiantes pour les riverains et les passants. À certaines étapes du chantier, la construction des stations en souterrain pourrait être envisagée comme une attraction, en installant par exemple ce qui pourrait s'apparenter à un observatoire. D'autres MR-63 pourraient être disposés à différentes étapes de la ligne bleue et être utilisés pour des événements spéciaux ou pour créer des commerces éphémères afin de tester de nouvelles idées pour dynamiser la rue Jean-Talon Est. La STM pourrait aussi marquer certaines grandes étapes de ses chantiers en organisant des fêtes de quartier, qui contribueraient à améliorer la vie communautaire tout en favorisant l'acceptabilité du projet

Réaménagement de Jean-Talon Est (suite)

Même si la STM parvient à gérer le chantier de manière exemplaire, les travaux auront néanmoins un impact sur les membres de la SDC et sur les citoyen-ne-s de Saint-Léonard. D'où l'importance des mesures de mitigation à mettre en place avant même le début des travaux.

Parmi les mesures impératives, l'accès aux habitations, commerces et aires de livraisons devront être prises en compte dans la planification du chantier en respectant les mesures d'accessibilité universelle. La continuité des parcours adaptés pour personnes à mobilité réduite, piétons et cyclistes devra être assurée aux abords du chantier et sur la durée totale de celui-ci.



Recommandation 4

La STM doit travailler de concert avec la Ville de Montréal et l'arrondissement de Saint-Léonard pour planifier dès maintenant les travaux de réaménagement prévus sur Jean-Talon Est entre Viau et de la Villanelle.



Recommandation 5

Entamer dès maintenant des discussions avec la Ville, l'arrondissement et la SDC afin de prévoir un plan de mitigation complet qui contribuera à amoindrir les impacts du chantier et à favoriser une transformation réussie de la rue Jean-Talon Est.



Recommandation 6

Assurer en tout temps l'accès aux habitations, commerces et aires de livraisons en respectant les mesures d'accessibilité universelle

Des moyens concrets pour revitaliser

La Ville l'a exprimé clairement dans la présentation, et la majorité des acteurs impliqués autour du projet s'attendent à ce que le prolongement de la ligne bleu soit un vecteur du renouveau urbain du secteur. La SDC n'en attend pas moins. Toutefois, elle est consciente qu'il ne suffira pas de construire des édicules de métro pour qu'un nouveau dynamisme s'installe sur notre artère. Nous pourrions dresser une longue liste de stations de métro à Montréal qui n'ont en rien contribué à dynamiser leur environnement.

Pour arriver à atteindre des objectifs de développement urbain, des actions concertées sont nécessaires. En ce sens, l'utilisation des droits aériens pour répondre à des besoins importants dans le quartier pourrait servir de bougie d'allumage. On parle de densifier les abords des stations de métro, mais il serait absurde de ne pas densifier au-dessus des stations, d'autant que celles-ci seront situées à des intersections clés de l'arrondissement. C'est d'ailleurs ce que suggère le projet de PPU de l'arrondissement de Saint-Léonard qui, dans les principes d'aménagement des édicules de métro, fait référence au projet développé par Trangesco à la station Frontenac.

Nous ne ferons pas ici de liste précise des besoins. Le Comité promoteur du logement social déposera aussi un mémoire dans lequel il exposera ceux-ci, en rappelant une évidence qui semble toutefois trop souvent nous échapper : parce qu'il aide à diminuer la pression économique sur les ménages et qu'il laisse plus d'argent dans leurs poches, le logement social contribue au développement économique local. L'arrondissement présente les mêmes objectifs dans son projet de PPU qui entend planifier le développement de logements accessibles (social, abordable et familial).

Des moyens concrets pour revitaliser (suite)

Quant aux besoins communautaires, rappelons qu'une opération nommée Parlons locaux a lieu depuis bientôt deux ans dans Saint-Léonard, et qu'elle tourne autour des besoins criants en locaux de la majorité des organismes de l'arrondissement. Concertation Saint-Léonard en parlera plus éloquemment dans son propre mémoire. Nous rappellerons toutefois que la portion sud de l'arrondissement souffre d'un déficit d'équipement culturel ou communautaire. Pas de bibliothèque, de salle de spectacle (petite, moyenne ou grande), ou de maison de la culture. Dans sa vision stratégique, l'arrondissement parle lui aussi d'« accroître l'accessibilité à l'offre municipale en activités sportives, de loisir et culturelles » et de « mettre à la disposition des citoyens des équipements de qualité. »

Un milieu de vie sain passe par une mixité des usages et les immeubles érigés au-dessus des stations de métro pourraient donner le ton. À l'usage commercial des rez-de-chaussée se grefferaient des étages qui s'harmoniseraient avec la vocation principale des immeubles (logement social pour un, maison de la culture et de la communauté pour un autre, etc.).

Le mandat actuel de la STM l'oblige à préparer les infrastructures pour permettre l'érection d'immeubles de grand gabarit dans un futur à déterminer. Nous sommes d'avis que ce serait une perte de temps et d'argent que de construire des édifices flambant neuf pour les détruire aussitôt afin de construire des immeubles dignes d'un renouveau urbain. Et nous ne voulons pas envisager qu'il faille attendre plus de 50 ans comme ce fut le cas pour les stations Rosemont ou Frontenac.

Exemple inspirant

Le nouveau développement de la station Frontenac ou celui de la station Rosemont pourraient être des sources d'inspiration, à condition que l'on retranche le demi-siècle qui s'est écoulé entre l'entrée en service de la station et la construction des projets.



Recommandation 7

Que la Ville entame des discussions avec le Gouvernement du Québec pour que celui-ci envisage dès maintenant l'utilisation des droits aériens pour construire des immeubles qui répondront aux besoins de la communauté et contribueront au renouveau urbain tant attendu. La STM, par l'entremise de sa filiale immobilière Transgesco, pourrait ensuite prendre charge du développement en compagnie d'autres acteurs.

Conclusion

Les enjeux autour du prolongement de la ligne bleue vont bien au-delà du mandat attribué par le Gouvernement du Québec à la STM. Dans un environnement déjà dense comme celui de la rue Jean-Talon Est, les préoccupations liées au chantier, au développement commercial, à la pérennité d'un centre-ville déjà mal en point doivent faire partie intégrante de la démarche et des priorités de la STM. Nous reconnaissons bien sûr les limites du pouvoir de cette dernière et c'est pourquoi nous l'enjoignons à collaborer encore plus étroitement avec l'ensemble des parties prenantes. Au moment où la consultation se tient, des discussions devraient déjà être engagées avec la Ville, l'arrondissement et la SDC quant aux mesures de mitigation à mettre en place pour envisager les six prochaines années de la rue Jean-Talon Est avec un minimum d'optimisme et de sérénité. Tout en réitérant nos recommandations, nous demandons à la STM de faire une plus grande part aux préoccupations du milieu dans sa planification. Parce que la raison d'être d'un projet de métro, c'est de contribuer au bien-être de la population qu'il dessert, avant, pendant et après la mise en service.

Références et inspirations

Arrondissement de Saint-Léonard. (2019)

Programme particulier d'urbanisme Jean-Talon Est, présentation du 12 juin 2019. Montréal.

Arrondissement de Saint-Léonard. (2018)

Plan stratégique 2030. Montréal.

Municipalité d'Arcueil. (2018)

Charte pour des chantiers supportables, Arcueil, France.

SDC Jean-Talon Est. (2018a)

Remettre de la vie sur la rue principale. Montréal.

SDC Plaza Saint-Hubert. (2016)

Atténuation, planification et collaboration, Chantier municipal 2018, Montréal

JEAN TALON EST
au cœur de Saint-Léonard

Gagnon, Ghyslain

Aux Commissaires de la Consultation publique.

Aux dirigeants de la STM

Bonjour

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

Mes questions sont :

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

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

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

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

Gagnon, Nickolas A.

Opinion présentée ci-dessous.

**POUR DES
INFRASTRUCTURES
CYCLISTES DE
QUALITÉS AUX
ABORDS DES
STATIONS**



**OPINION
PRÉSENTÉE DANS
LE CADRE DES
CONSULTATIONS
SUR LE PROJET DU
PROLONGEMENT DE
LA LIGNE BLEUE**

**Nickolas A. Gagnon
Février 2020**

Introduction

Lors des consultations publiques sur le prolongement de la ligne bleue, on utilise les mots :

- *Amélioration de la mobilité*
- *Mobilité collective et active repensée*
- *Remettre le piéton et les déplacements actifs au cœur de la mobilité*

Tout ça, c'est bien beau, mais quelles sont les infrastructures que doit mettre en place la STM et la ville de Montréal pour les déplacements en vélo vers les nouvelles stations du projet de la ligne bleue?

Pistes cyclables

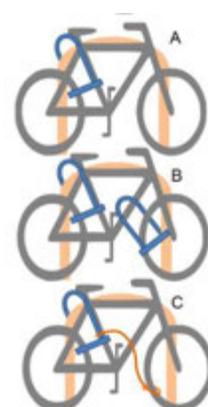
Pour inciter les usagers à se déplacer en vélo vers les nouvelles stations de métro, la ville de Montréal **doit** planifier un réseau de pistes cyclables protégées. En anglais l'expression *Buid it and they will come!* est tout à fait véridique lorsqu'il est question d'implantation de pistes cyclables protégées.

Le cycliste recherche un confort physique et psychologique, la présence intimidante d'autobus et de voitures autour des stations ne va que faire fuir les déplacements actifs si les usagers ne se sentent pas protégés.

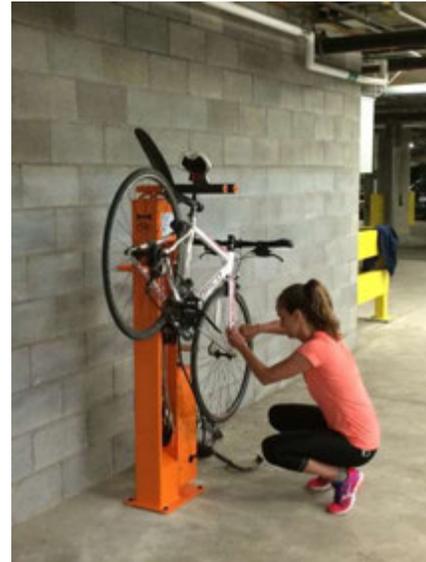
Stationnement pour vélo

Il va de soi que les nouvelles stations auront un espace pour que les usagers stationnent leurs vélos, mais la question est plutôt est-ce que la STM va intégrer cet espace extérieur à l'architecture des stations?

De plus, est-ce que les cyclistes vont enfin avoir des supports à vélo moderne, efficace et sécuritaire? Vont-ils pouvoir attacher leurs vélos auprès de supports qui permettent de verrouiller le cadre et les roues et non seulement la roue avant?



Il serait plus que préférable que la STM s'associe à Vélo Québec pour l'aider dans la sélection d'un modèle de support à vélo et de son emplacement, et aussi dans l'achat et l'emplacement d'une borne de réparation de vélo libre-service aussi appelé *Biciborne*. Les bicibornes font maintenant partie du paysage urbain lorsque nous avons une forte concentration de supports à vélos, il faudrait que la STM se mette au goût du jour.



Un autre partenaire pour la mobilité active à Montréal est Bixi, et une coopération proactive entre cet organisme et la STM dans le placement des stations Bixi à proximité des nouvelles stations de métro ne pourrait être que bénéfique.

Abri-vélo

Étant donné que la nouvelle station de métro Anjou est un terminus, il est probable que le nombre de cyclistes s'y rendant soit plus élevé que dans une station normale. Aussi, étant donné le terminus Anjou à plus d'espace à sa disposition pour ses infrastructures, un abri-vélo sécurisé inciterait certains cyclistes à y laisser leurs vélos.

Conclusion

Si la STM et la ville de Montréal sont sérieuses de vouloir promouvoir la mobilité active aux abords des nouvelles stations de métro, ils n'ont qu'à créer un groupe de travail sur ce sujet dans leur bureau de projet du prolongement de la ligne bleue.

Hadj Mokhtar, Yamina

Bonjour,

Il faut réaliser le prolongement de cette ligne bleue, elle sera bénéfique pour tout le monde.

Le métro n'a jamais dérangé personne, bien au contraire, il est souterrain, il va vite et rend la vie facile aux citoyens.

Si vous avez besoin de bénévoles, faites-nous signe.

Merci.

Lambert, Daniel – Coalition vélo de Montréal

Bonjour,

La Coalition vélo de Montréal appuie pleinement le mémoire déposé par Pierre Marcoux.

Lepore, Ildo

1) J'aimerais voir des ascenseurs pour aider les personnes âgées ou à mobilité réduite, ainsi que des caméras de sécurité pour décourager tout méfait.

2) Étant donné que nous sommes dans un quartier à prédominance italienne et dans le respect de la tradition, ce serait bien de voir que le décor reflète cet héritage. Même un café ou un kiosque à journaux où les gens peuvent se retrouver avant de rentrer dans la station de métro (comme une mini « piazza »).

3) Un parking supplémentaire dans le quartier serait apprécié. Un stationnement à paiement encouragerait davantage les personnes à utiliser le système de transport en commun pendant la semaine de travail et serait également un bonus le soir et le week-end pour ceux qui se rendent dans les magasins de la rue Jean Talon ou ceux qui visitent les environs (Place Lacordaire, Église Mont-Carmel, Jardins d'Italie et les condos).

4) Ma principale préoccupation est qu'un bâtiment de plus de 4 étages sera construit sur la station de métro. Nous apprenons que même un immeuble commercial de 8 à 10 étages pourrait être construit. La vue sur le parc sera obstruée et les résidents de mon immeuble (5715 Jean Talon), ceux de la résidence pour personnes âgées Jardins d'Italie, et ceux des autres condos résidentiels dans le quartier seront touchés.

Pourquoi ne pas limiter la hauteur de ce bâtiment à 3 ou 4 étages seulement? Les citoyens impliqués pourront profiter des vues en tout temps, tandis que des employés dans un immeuble commercial apprécieront la vue peut-être 5 jours par semaine et ce au détriment des résidents du quartier.

Lévesque, Denise

Opinion présentée ci-dessous.

Rencontre de STM : LIGNE BLEUE

4 Mars 2020

Objectifs: desservir l'est de l'île Montréal via un accès de proximité
Donner suite à des promesses d'élection

Projet actuel: terminal Galerie d'Anjou (ouest de la 25)
Stationnement incitatif de 1200 un.
Terminus d'autobus (12 à 15 circuits)

Comme terminal à l'ouest de la 25 cela ne facilite pas l'accès tant au stationnement qu'à la station de métro et ce même avec un "over pass"
La densité de la circulation augmentera de façon significative le niveau de gaz à effet de serre (GES) et ce même si les autobus sont électriques ainsi que ralentir le débit à l'échangeur d'Anjou.

Suggestions: Prolonger le tunnel au moins jusqu'à ^{ROI-RENE} ~~Ray Lawson~~

Le site du stationnement faciliterait l'accès de usagers tant de l'est que du nord - est de l'île de Montréal ainsi que de Repentigny, Legardeur de même que ceux qui arrivent via la 25. De plus y prévoir des sites pour les vélos personnels pourraient être un incitatif à combiner métro/vélo.

Un circuit d'autobus vers Honoré Beaugrand pourrait réduire la congestion sur la ligne orange.

Ce site offrirait un meilleur service pour les travailleurs du parc industriel.

Il est difficile de croire que limiter le projet à l'ouest de la 25 maximise l'investissement de celui-ci. Le Plan Vert pourrait être une source de financement.

L'actuel plan nous reporte à la configuration du milieu il y a 30 ans.

H. Lévesque

Malick, Nadia – Immobilière Canadian Tire

Opinion présentée ci-dessous.

Le 27 juin 2019

OBJET : Commentaire déposé dans le cadre du Programme Particulier d'urbanisme (PPU) Jean-Talon Est. / Immobilière Canadian Tire Ltée.

Madame, Monsieur,

Nous avons récemment pris connaissance de la vision de l'arrondissement de Saint-Léonard vis-à-vis le Programme Particulier d'Urbanisme de la rue Jean-Talon Est, présenté le 12 juin dernier. Les objectifs et intentions d'aménagement qui découlent du PPU auront des impacts directs sur le développement du Centre commercial Le Boulevard. Étant locataire commercial de longue date au sein du Centre commercial, qui est situé à l'intérieur du territoire du PPU Jean-Talon, nous exposons ainsi nos intentions vis-à-vis notre magasin du 4250, rue Jean-Talon Est.

La succursale située à l'angle du Boulevard Pie-IX et de la rue Jean-Talon Est bénéficie d'une position idéale par rapport aux secteurs résidentiels qu'elle dessert, et par rapport aux différents axes de transport structurants (autoroute 40 et le boulevard Pie-IX). Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal et l'arrivée d'une station de métro à proximité du site renforceront l'accessibilité au commerce, via une plus grande diversité de modes de déplacements. De plus, le magasin est stratégiquement localisé par rapport aux autres magasins Canadian Tire situés à proximité. À ce titre, les chiffres clés confirment que le magasin comporte un bassin de clientèle très important, ce qui indique un besoin réel des résidents actuels et une opportunité intéressante avec l'arrivée de futurs résidents dans l'arrondissement Saint-Léonard et ses environs.

Compte tenu des enjeux et des changements majeurs qui seront apportés au secteur Jean-Talon Est, nous comprenons les principes généraux d'aménagements qui sont voués au secteur à travers le PPU. Nous comprenons la vision qui a pour objectifs, entre autres, de consolider et densifier le tissu urbain, d'augmenter la connectivité entre la rue Jean-Talon et les quartiers environnants et de végétaliser les espaces non bâtis. Considérant la localisation stratégique de sa succursale existante et le redéveloppement futur du secteur Jean-Talon Est, l'immobilière Canadian Tire voit ici une opportunité d'améliorer ses installations, en optimisant l'espace disponible et en procédant à un agrandissement au cours des prochaines années.

La stratégie de mise en œuvre du PPU Jean-Talon Est prévoit notamment une affectation mixte avec des hauteurs variant de 3 à 14 étages pour la portion ouest du site où nous sommes situés. Nous comprenons que ce document de planification sera éventuellement adopté, et entraînera des modifications réglementaires



I M M O B I L I È R E
CANADIAN TIRE LIMITÉE

qui influenceront un grand nombre de dispositions encadrant le développement du secteur. Cependant, considérant que le bâtiment est déjà existant et que son offre commerciale dessert une variété de clientèles dans le secteur, ces modifications réglementaires devraient prendre en considération l'usage existant sur le site et devraient éviter de restreindre les possibilités d'optimisation et d'occupation du site.

Tout en maintenant les principes du PPU qui prescrivent une densité minimale, nous croyons possible et même souhaitable de pouvoir conserver l'usage et le bâtiment actuel tout en ayant la possibilité d'agrandir et de moderniser nos installations existantes grâce au maintien des droits réglementaires applicables.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Nadia Malick

Directrice Développement immobilier, Est du Canada
Immobilière Canadian Tire Limitée



I M M O B I L I È R E
CANADIAN TIRE LIMITÉE

Le 5 mars 2020

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

OBJET : Commentaires déposés dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne Bleue / Immobilière
Canadian Tire Ltée. – 6565 rue Jean-Talon Est.

Madame, Monsieur,

Nous avons récemment pris connaissance du projet de prolongement de la Ligne Bleue et de l'envergure du chantier de construction à proximité de notre magasin et station-service à l'intersection du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon Est. Étant propriétaire des lots 1 125 022 et 1 125 027 qui seront impactés par les travaux et la future station de la ligne bleue, nous exposons ainsi nos préoccupations vis-à-vis notre magasin et de la station-service du 6565, rue Jean-Talon Est.

Le chantier pour la mise en place du prolongement de la Ligne Bleue aura un impact considérable sur le magasin, la station-service ainsi que les opérations, en voici les principaux éléments :

L'accessibilité au site du magasin

À l'heure actuelle, l'accès au magasin et la station-service Canadian Tire se fait principalement par la rue Jean-Talon Est et par le boulevard Langelier. Lors des travaux plusieurs entraves de construction importantes contraindront l'accessibilité au site. La fermeture partielle du boulevard Langelier et de la rue Jean-Talon Est pour une période non déterminée aura un impact direct sur le magasin et ses opérations rendant l'accessibilité au site très ardue. En effet, les contraintes de circulation majeures du secteur rendront difficile autant pour les automobilistes que pour les camions de livraison l'accès au magasin. L'un des accès du site donnant sur la rue Jean-Talon Est sera affecté par les travaux et devra être fermé. Cette fermeture compliquera grandement l'accès au site ainsi que la livraison d'essence dont les manœuvres camion doivent se faire par cette entrée.

Visibilité

À la suite de l'implantation d'une servitude de travail sur la parcelle de terrain de la station-service, l'affichage sur poteau annonçant le magasin et l'afficheur du prix de l'essence devront être retirés. Le retrait de ces enseignes engendrera une perte de visibilité au coin de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Langelier qui est un point stratégique de circulation et de transition. De plus, les bâtisses de la station-service ainsi que du magasin Canadian Tire seront cachées par la machinerie. Pour la clientèle transitant par le boulevard Langelier vers le Nord et sur la rue Jean-Talon vers l'Est, il sera difficile de repérer visuellement le magasin et la station-service. Cette perte de visibilité globale aura pour conséquence une baisse de l'achalandage du magasin et de la station-service qui résultera en une perte de revenu pour le magasin et la station-service.





Sécurité

En raison des travaux de grandes ampleurs attendus dans le secteur, un environnement hostile sera créé pour les piétons qui doivent se déplacer sur le site. Effectivement, les travaux d'excavation ainsi que la présence de machinerie lourde sur et autour du magasin et de la station-service engendrent un environnement désagréable aux utilisateurs et crée, par le fait même, des barrières physiques et psychologiques difficilement franchissables. Les travaux feront augmenter considérablement la circulation des camions lourds sur et alentour du site. De plus, la réalisation des travaux amènera des perturbations importantes pour la clientèle ainsi que pour les employés du magasin. La poussière et les vibrations produites par les forages auront un impact sur la qualité de l'environnement avoisinant et un impact sur la probabilité des individus de se rendre sur le site.

Impacts financiers

Sur une période de moyen à long terme, les travaux auront un impact financier majeur sur le magasin. Toutes les contraintes d'accessibilité au magasin pendant la période de travaux de plus de 5 ans affecteront le bon fonctionnement du magasin et provoqueront une baisse d'achalandage de la clientèle. Ces impacts pourraient remettre en question la viabilité du magasin et de la station-service.

Comme nous n'avons pas pour l'instant les détails du projet final, nous ne pouvons pas prévoir tous les impacts sur le site et sur le magasin Canadian Tire à court, moyen et long terme. Les impacts mentionnés ci-haut ne sont que les impacts directs identifiés d'après l'emplacement de la servitude de travail et le croquis préliminaire de l'emplacement des édicules de la station de métro.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Nadia Malick
Directrice Développement immobilier, Est du Canada
Immobilière Canadian Tire Limitée

c.c. Madame Johanne Couture, Arrondissement de St-Leonard
Marie-Anne Legault – Groupe BC2



Le 5 mars 2020

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

OBJET : Commentaires déposés dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne Bleue / Immobilière
Canadian Tire Ltée. – 4250 rue Jean Talon Est. (Centre commercial Le Boulevard)

Madame, Monsieur,

Nous avons récemment pris connaissance du projet de prolongement de la Ligne Bleue et de l'envergure du chantier de construction à proximité de notre magasin dans le Centre commercial Le Boulevard à l'intersection de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Pie-IX. Étant locataire commercial de longue date au sein du centre commercial qui sera largement impacté par les travaux, par la future station de la Ligne Bleue, et par le terminus d'autobus, nous exposons ainsi nos préoccupations vis-à-vis notre magasin du 4250, rue Jean-Talon Est.

Le chantier pour la mise en place du prolongement de la Ligne Bleue aura un impact majeur sur le magasin, en voici les principaux éléments :

L'accessibilité au site du centre commercial

À l'heure actuelle, l'accès au magasin Canadian Tire se fait principalement par la rue Jean-Talon Est et par le boulevard Pie-IX vis-à-vis la rue Bélair. Lors des travaux, plusieurs entraves de construction importantes contraindront l'accessibilité au site. La fermeture du boulevard Pie-IX et la fermeture ainsi que l'excavation d'une partie de la rue Jean-Talon Est pour une période de plus de 5 ans auront un impact direct sur le magasin et sur ses opérations en rendant l'accessibilité au site très ardue. En effet, les contraintes de circulation majeures du secteur rendront difficile autant pour les automobilistes que pour les camions de livraison l'accès au magasin. De plus, une grande partie de la clientèle du magasin utilise le transport collectif, particulièrement les lignes d'autobus transitant sur le boulevard Pie-IX qui seront nécessairement déroutées lors de la fermeture du boulevard, rendant l'accès au magasin impossible et réduisant l'achalandage du magasin.

Visibilité

À la suite de l'expropriation d'une grande parcelle de terrain donnant sur le boulevard Pie-IX, l'affichage annonçant l'emplacement du magasin devra être retiré. Le retrait de cet affichage engendrera une perte de visibilité au coin de la rue Jean-Talon Est et du boulevard Pie-IX qui est un point stratégique de circulation et de transition. Cette perte de visibilité aura pour conséquence une baisse de l'achalandage du magasin qui se traduira avec une perte de revenu pour le magasin.



I M M O B I L I È R E
CANADIAN TIRE LIMITÉE

Sécurité

En raison des travaux de grandes ampleurs attendues dans le secteur, un environnement hostile sera créé pour les piétons qui doivent se déplacer sur le site. Effectivement, les travaux d'excavation ainsi que la présence de machinerie lourde sur et autour du Centre commercial Le Boulevard amènent un environnement désagréable aux utilisateurs et crée, par le fait même, des barrières physiques et psychologiques difficilement franchissables. Les travaux feront augmenter considérablement la circulation des camions lourds sur et alentour du site. De plus, la réalisation des travaux amènera des perturbations importantes pour la clientèle ainsi que pour les employés du magasin. La poussière et les vibrations produites par les forages auront un impact sur la qualité de l'environnement avoisinant et un impact sur la probabilité des individus à fréquenter le site du centre commercial.

Impacts financiers

Sur une période de moyen à long terme, les travaux auront un impact financier majeur sur le magasin. Toutes les contraintes d'accessibilité au magasin pendant la période de travaux de plus de 5 ans affecteront le bon fonctionnement du magasin et provoqueront une baisse d'achalandage de la clientèle. Ces impacts pourraient remettre en question la viabilité du magasin.

Comme nous n'avons pas pour l'instant les détails du projet final, nous ne pouvons pas prévoir tous les impacts sur le site et sur le magasin Canadian Tire à court, moyen et long terme. Les impacts mentionnés ci-haut ne sont que les impacts directs identifiés d'après le croquis préliminaire de l'emplacement de la station de métro et du terminus d'autobus.

De plus, nous réitérons nos inquiétudes par rapport aux impacts du PPU de la rue Jean-Talon Est exprimées lors des consultations publiques (vous référer à la lettre en date du 27 juin 2019 en pièce jointe) en lien avec le projet de la Ligne Bleue. Les deux projets impacteront simultanément la rentabilité du magasin Canadian Tire et sa viabilité à court et long terme.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Nadia Malick
Directrice Développement immobilier, Est du Canada
Immobilière Canadian Tire Limitée

c.c. Madame Johanne Couture, Arrondissement de St-Leonard
Marie-Anne Legault – Groupe BC2

Marcoux, Pierre

Opinion présentée ci-dessous.

Prolongement de la ligne bleue de la STM

Quel est la place au vélo ?

Une occasion de créer des quartiers favorables
au transport actif



Photo : STM



Crédit photo : MabelAmber sur Pixabay

Opinion de
Pierre Marcoux,
Citoyen,
transmise à la STM
lors de la
consultation publique de la Société de transport de Montréal
4 mars 2020

Montréal

4 mars 2020

Mme Marguerite Bourgeois,
Présidente de la Commission
Consultation publique de la STM

Objet : Consultation publique sur le prolongement de la ligne bleue de la STM

Madame,

Nous croyons que le prolongement de la ligne bleue est une occasion unique de créer des quartiers qui permettent d'augmenter l'utilisation du vélo comme mode de transport.

C'est l'occasion de concevoir des quartiers qui favorisent l'utilisation du vélo par l'aménagement de ses rues, de ses infrastructures, de ses parcs, de la configuration de ses bâtiments publics, de ses écoles, de ses commerces et de ses habitations.

Nous croyons que des infrastructures de qualité sont nécessaires pour favoriser l'utilisation du vélo et de la marche.

Dans ce document, nous proposons divers aménagements qui sont de la responsabilité de la STM et d'autres fois des propositions qui s'adressent à la Ville de Montréal.

Ville de vélo

Avec des investissements adéquats, ce secteur de la ville de Montréal pourrait avoir une part modale pour vélo beaucoup plus élevée qu'actuellement. Les quartiers situés de part et d'autres de la rue Jean-Talon ont une densité suffisante et une variété de points de destinations pour permettre une utilisation du vélo comme mode de transport.

Plus particulièrement, nous croyons que la planification des stations est une opportunité pour mettre en place des aménagements favorables pour la promotion du transport actif.



Faire le bon choix d'aménagements dans les offres de stationnements

Le nouveau projet du prolongement de la ligne bleue doit avoir des infrastructures pour favoriser la mobilité des gens moins nantis de la société ou qui ont des besoins particuliers, soit :

- les gens qui veulent faire une partie de leur trajet de transport en commun en transport actif (cocktail modal avec vélo),
- les gens défavorisés économiquement,
- les personnes âgées,
- les parents avec de jeunes enfants qui décident de ne pas s'acheter un véhicule motorisé,
- les gens à mobilité réduite qui circulent avec des quadriporteurs,
- les personnes qui veulent utiliser des véhicules d'autopartage (Communauto)



Un stationnement incitatif différent

Nous considérons que l'aménagement d'un stationnement incitatif souterrain de 1200 places pour des véhicules privés à la station Anjou comme un investissement n'étant pas souhaitable. Nous croyons qu'une place importante pour le vélo et des transports alternatifs doivent être prévus dans le stationnement souterrain.

Selon la littérature technique, la construction d'une case de stationnement pour une automobile coûte entre 12 000 et 20 000\$.

Selon nous, un permis de stationnement mensuel à 60\$ ou même 120 \$/mois constitue une subvention déguisée pour un mode de déplacement polluant et qui ne devrait pas être financé par le gouvernement du Québec et ne pas être approuvé par la STM.

Pour justifier les coûts d'investissement de cette infrastructure souterraine, nous croyons qu'une portion significative du stationnement doit être utilisée pour créer une vélo-gare. Nous proposons que le nombre de cases de stationnement pour véhicules privés soit réduit de 40% et cet espace de stationnement libéré devrait être utilisé pour créer une vélo-gare intérieure de grande capacité pouvant contenir plus de 1 200 vélos. Voir l'annexe 2 pour une description de la composition de la vélo-gare.



Nous croyons que l'offre future de stationnement intérieur pour des voitures dans le secteur de la station Anjou doit être laissée au privé. En effet, les promoteurs qui vont densifier les terrains autour de la station Anjou pourront certainement offrir des stationnements payants pour les gens qui veulent stationner près de la station de métro.

Un terrain en surface à utiliser autrement

Le stationnement incitatif sera souterrain. Que devra-t-on faire avec le toit de ce bâtiment qui sera au niveau de la rue ?

Contrairement au stationnement incitatif de surface gratuit de 600 places qui a été aménagé en surface par le Réseau de transport métropolitain (RTM) à la station de métro Montmorency, nous croyons qu'il serait opportun de trouver des usages autre qu'un stationnement en surface pour des véhicules privés. Sur ce terrain, que doit-on faire ? Doit-on :

- en faire un parc ?
- construire des logements sociaux ?
- construire une école ?
- construire une bibliothèque ?

Effets d'un stationnement subventionné

Nous croyons qu'un stationnement incitatif permet à davantage d'individus à aller vivre dans des zones situées en périphérie qui ne sont pas desservies par un système de transport en commun et que la densité ne permettra jamais de bien les desservir. En fait, nous croyons qu'un stationnement incitatif est un financement pour de l'étalement urbain.

À la station de métro Montmorency, inaugurée en 2007, lorsque nous comptabilisons le nombre de stationnements intérieurs et extérieurs et nous comparons le nombre de stationnements pour les vélos, nous constatons le biais que le gouvernement du Québec (via la Société québécoise des infrastructures - SPAQ) a mis en place pour favoriser l'utilisation de l'automobile par rapport à l'utilisation du vélo comme moyen de transport pour se rendre au métro. À cette station de métro, l'offre en stationnement intérieur dépasse largement le nombre de places de stationnements pour vélos.

Nous croyons que l'intégration d'une vélo-gare à la station de métro Anjou serait une utilisation efficace de l'investissement que le gouvernement s'apprête à faire (au lieu d'investir dans un stationnement fait exclusivement pour automobiles).

Secteurs à densifier

Une densification autour des stations de métro a déjà commencé. Les arrondissements appliquent les recommandations du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) sur la densification. Sur la figure ci-dessous nous voyons des secteurs commerciaux à densifier près des stations Langelier et Anjou (montrées en bleu). Ces stations desserviront, par leur proximité, de grands secteurs industriels (montrés en jaune).

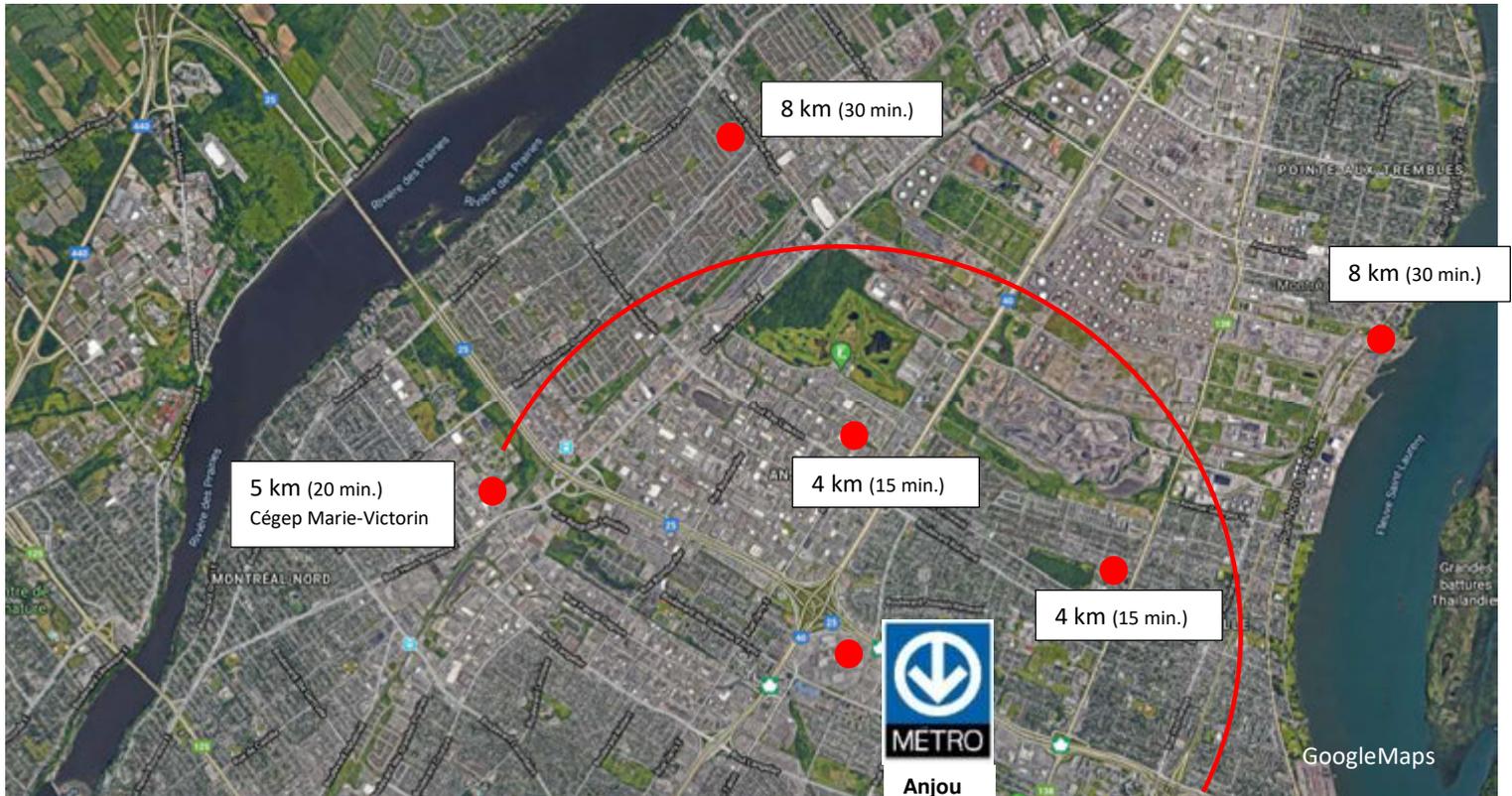
Le croquis ci-dessous montre le potentiel du transport par vélo entre une station de métro et un lieu de travail dans le parc industriel. Une vélo-gare permettrait aux travailleurs des parcs industriels de faire la navette entre leur lieu de travail et la station de métro la plus proche.



Secteur à réaménager et à densifier – Temps de parcours en vélo

Rayon desservi par une vélo-gare située à la station Anjou

Sur le croquis ci-dessous, vous voyez le secteur accessible à vélo dans un rayon de 5 km de la station Anjou. Le temps de parcours à vélo est calculé avec GoogleMaps.



Recommandations pour la station Anjou

Nos recommandations sont les suivantes pour le secteur de la station Anjou:

R1 – Mieux partager l’infrastructure prévue pour le stationnement incitatif souterrain.

Le projet de prolongement de la ligne bleue doit aussi avoir des infrastructures pour favoriser la mobilité des gens qui ont des besoins particuliers et construire une vélo-gare de grande capacité.

R2 – Pour le toit du stationnement souterrain (au niveau de la rue) il faudra trouver des usages autre qu’un stationnement en surface gratuit pour des véhicules privés. Sur ces terrains, que doit-on faire ? Doit-on en faire un parc ? Construire des logements sociaux, une école ou autre bâtiment public?

R3 – Prévoir un réseau d'infrastructures cyclables sécuritaires sur les propriétés de la Ville et sur les propriétés privées pour promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport afin de permettre aux citoyens de se rendre à la station de métro, aux garderies, aux écoles et aux commerces.

R4 – Prévoir une expropriation de terrains pour permettre l'établissement d'infrastructures cyclables de qualité. Tout spécialement, il faudra que la Ville prévoit une expropriation d'une parcelle de terrain située au 7850 boulevard Louis-H.Lafontaine pour créer un lien cyclable pour desservir les citoyens et les industries situés à l'est de l'autoroute A-25.

R5 – Prévoir, lors de la conception de la vélo-gare intérieure de la station Anjou, qu'elle soit modulable en capacité selon les saisons.

- du 25 mars à la mi-décembre, la capacité de la vélo gare devra être de 1 200 places.
- de la mi-décembre à la mi-mars, la capacité de la vélo gare devrait être de 400 places et facilement augmentable si l'engouement pour le vélo hivernal progresse.

R6 – Prévoir la hauteur libre du stationnement pour permettre la mise en place de supports de vélo à deux étages.

R7 – Au terminus d'autobus interurbain, qui est prévu à la station de métro Anjou, il faudra prévoir :

- une salle d'attente à l'abri des courants d'air du métro (chauffée en hiver et climatisée en été),
- le terminus devra être muni de toilettes publiques, de fontaines d'eau potable,
- de bancs en nombre suffisant.

Recommandations d'aménagement aux autres stations de métro entre Pie-IX et Langelier

R8 – Prévoir des vélos-gares intérieures à d'autres stations de métro de la nouvelle ligne bleue avec la collaboration de promoteurs privés. Des règlements de zonage devraient être prévus en conséquence pour s'assurer de leur collaboration.

R9 – Plusieurs zones industrielles de très basse densité sont situées à moins de 3 km des futures stations de métro. Dans ces secteurs, nous recommandons :

- une densification de ces zones industrielles afin de créer des pôles d'emplois,
- la mise en place d'infrastructures cyclables pour desservir ces zones,
- la création de parcs sportifs (soccer, tennis, etc.),
- la création de parcs reliés par des corridors verts pour favoriser la biodiversité.

R10 – Prévoir des toilettes et des fontaines d'eau potable dans toutes les stations de la nouvelle ligne bleue.

Conclusion

L'aménagement des futurs quartiers situés aux abords des nouvelles stations de métro est l'occasion de mettre en place des quartiers munis d'infrastructures adéquates pour le vélo et de mettre en place des espaces verts.

La création de vélos-gares et la création de pistes cyclables sécuritaires permettront de transformer ces quartiers, actuellement à prédominance automobile, en un milieu urbain favorable aux cyclistes. L'investissement par la Ville de Montréal, par le gouvernement du Québec et la STM en des infrastructures cyclistes tel que des vélos-gares est important pour augmenter la part modale du vélo dans ces quartiers.

En bref, si le projet de prolongement de la ligne bleue ne peut pas trouver de financement pour construire des vélos-gares intérieures de grande capacité, de mettre des toilettes et des fontaines d'eau dans les nouvelles stations et terminus il est difficile de comprendre comment le projet de prolongement de la ligne bleue peut financer la construction d'un stationnement incitatif pour des véhicules privés.

La Ville veut accélérer la transition écologique, c'est l'occasion de mettre en place des actions concrètes pour contribuer au succès à cette transformation de Montréal !

Cordialement

Pierre Marcoux
Citoyen

p.j. annexes et Diaporama

Annexe 1

Ce qui est fait ailleurs dans le monde

- Stockholm, Suède, gare Nora



- Stockholm, Suède, gare Nora



Conférence Urba 2015 http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2010.html
(Suède).

Par: Suzanne Dufresne, Agence d'aménagement régional et de transports urbains, Stockholm

- Cambridge, Angleterre



Conférence Urba 2015, 27 janvier 2011,
http://www.forumurba2015.com/2_conferences/2.1_liste_conferences/PowerPoint/2011-01-27_PowerPoint.pdf

Par: Suzanne Deschamps, Groupe Pacific

Annexe 2

Composition d'une vélo-gare

Dans le bâtiment prévu pour une vélo-gare il est proposé d'avoir :

- au minimum 1 000 places de stationnement intérieur pour des vélos réguliers *
- Prévoir 200 places pour des vélos cargos *
- Prévoir 50 prises de courant prioritaires pour recharger des quadriporteurs
- Prévoir 400 places pour des vélos électriques avec prises de courant *
- Prévoir 100 places pour des scooters électriques avec prises de courant *
- Prévoir un stationnement BIXI de 200 places *
- Prévoir au moins 8 toilettes et des lavabos pour se rafraîchir.
- Prévoir des comptoirs et des bancs pour pouvoir enlever ses couvre pantalons, ses couvre chaussures, ses vêtements d'hiver.
- Prévoir plusieurs abreuvoirs.
- Prévoir un local fermé contenant une station d'entretien de vélo libre-service pour permettre aux cyclistes de réparer leur vélo. Cet atelier devra être meublé d'établis, de supports pour l'entretien, des pompes et des outils, de chaises et de tables pour pouvoir éduquer les cyclistes à faire l'entretien de leur vélos, d'une machine distributrice (payante) contenant des chambres à air, des lumières clignotantes, des gants jetables, des papiers mouchoirs, des dossards etc.
- Prévoir une surveillance avec des caméras vidéo et un bon éclairage pour assurer la sécurité des cyclistes (surtout les cyclistes féminins) ainsi que la sécurité des vélos.
- Une partie de la vélo-gare devrait être chauffée durant l'hiver et munis d'une ventilation exempte de vapeurs de véhicules automobiles.
- La vélo-gare devra être accessible universellement.

* Notes

La capacité de la vélo-gare pourrait être modulable selon les saisons. De la mi-décembre à la mi-mars, la capacité de la vélo-gare devrait être au minimum de 400 places et facilement augmentable si l'engouement pour le vélo hivernal progresse.





Photo : STM



Crédit photo : MabelAmber sur Pixabay

Consultation publique sur le prolongement de la ligne bleue par la STM

Diaporama

Par: Pierre Marcoux, citoyen
4 mars 2020



Notes:

Pour un meilleur visionnement de ce diaporama,

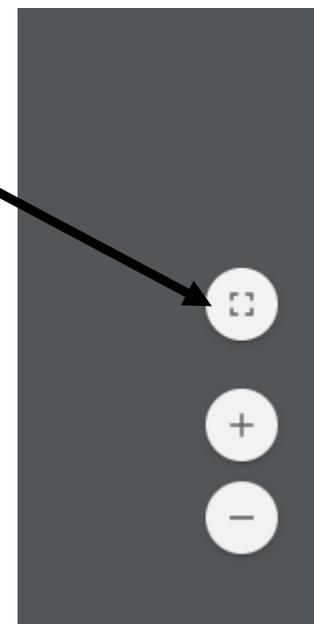
1) ouvrez le fichier .pdf avec **Google Chrome** 

2) ajuster le visionnement en **mode plein écran**

3) utilisez les touches de changement de page
(PageDown et PageUp) pour changer de
diapositive

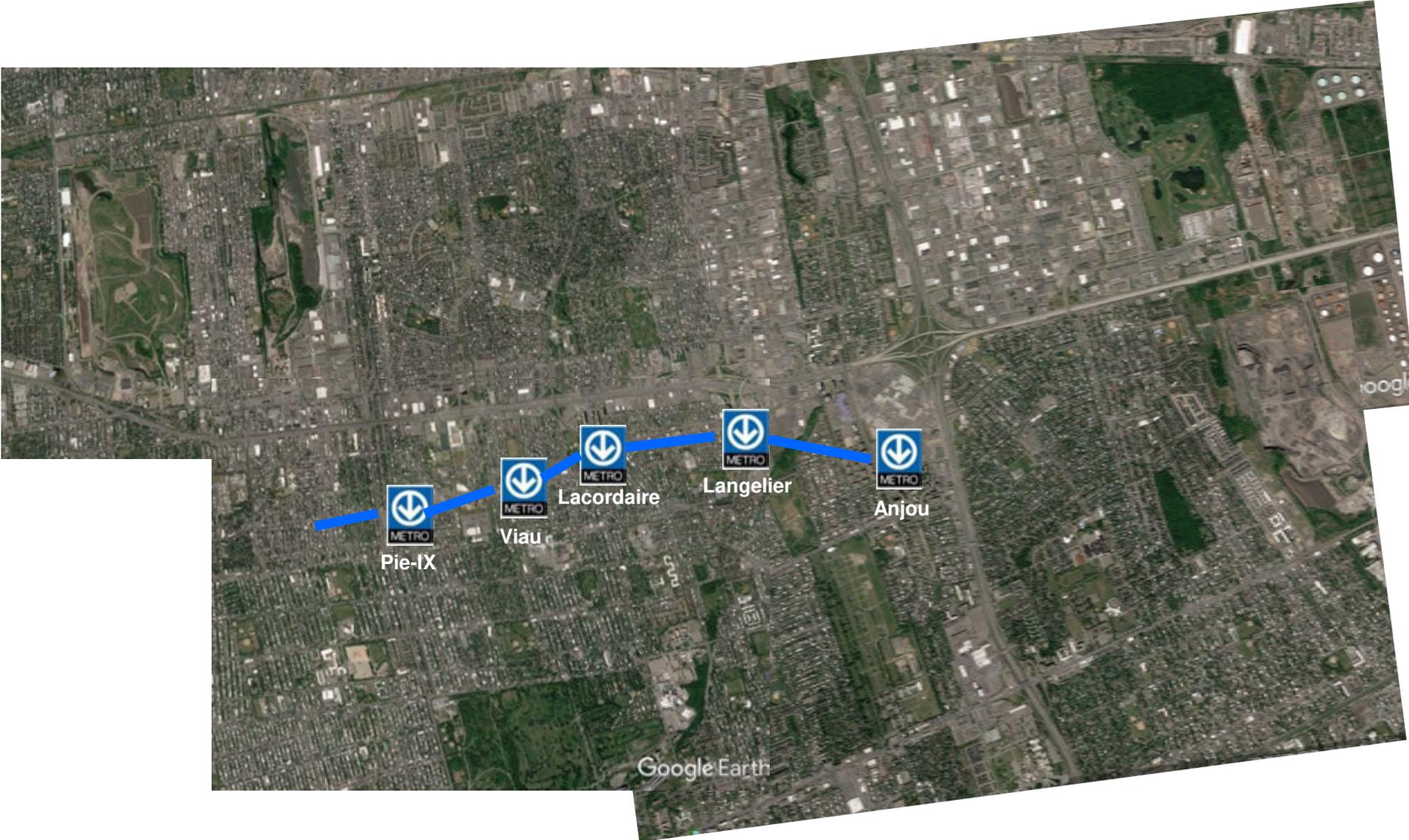
2) mode plein écran

3) Touches
pour
changer de
diapositive



Consultation sur le prolongement de la ligne bleue

Secteur de l'étude de la consultation publique



Annexe 1 - Proposition d'une vélo-gare



Nous proposons une vélo-gare intérieur d'une capacité de 1 200 vélos à la station de métro Anjou

Stationnement en surface gratuit



Autos



Autos



Station de métro



Atelier d'entretien

Annexe 1 – Coupe transversale Proposition d'un stationnement incitatif

Parc



Vélo-gare



Autos



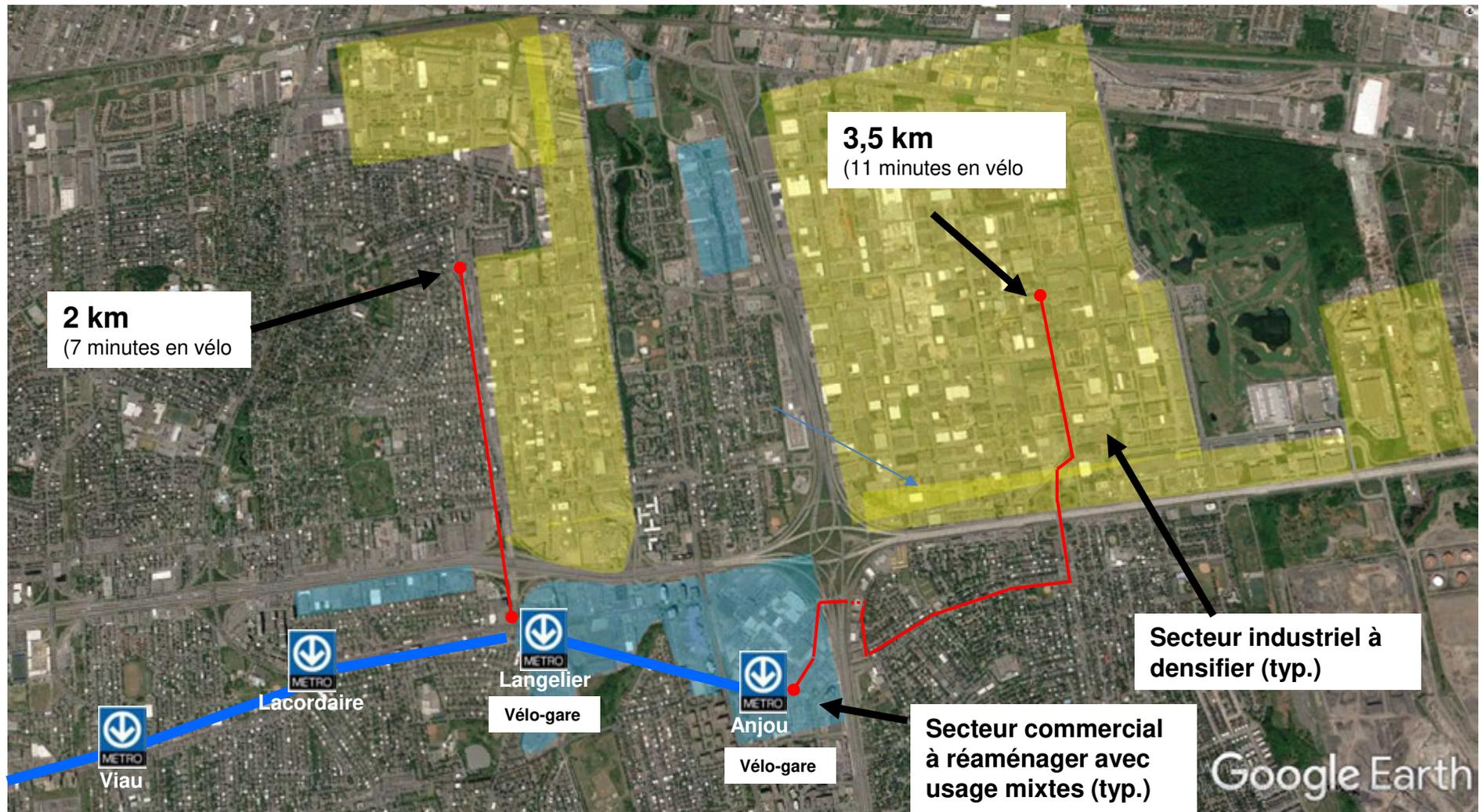
Station de métro



Atelier d'entretien

Annexe 1 - Proposition d'une vélo-gare

Trajet facilement accessible en vélo



Secteur à réaménager et à densifier – Temps de parcours en vélo

Annexe 2 - Proposition d'aménagement au dessus de la station de métro Anjou

- Stockholm, Suède, gare Nora



Conférence Urba 2015 http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2010.html
(Suède).

Par: Suzanne Dufresne, Agence d'aménagement régional et de transports urbains, Stockholm

Annexe 2 - Proposition d'aménagement au dessus de la station de métro Anjou

- Stockholm, Suède, gare Nora



Conférence Urba 2015 http://www.forumurba2015.com/2.1_liste_conferences_2010.html
(Suède).
Par: Suzanne Dufresne, Agence d'aménagement régional et de transports urbains, Stockholm

Annexe 2 - Proposition d'aménagement au dessus de la station de métro Anjou



<https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/science-behind-skating-rinks-1.3947783>

Annexe 3 – Proposition d'infrastructure cyclable sécuritaires



Actuellement

Proposition d'infrastructure cyclable en site propre sur la rue Jean-Talon entre Côte des Neiges et le parc de l'Hippodrome

Annexe 3 – Proposition d'infrastructure cyclable sécuritaires

Piste cyclable en site propre

Mail

Piste cyclable en site propre

Trottoir



Proposé

Proposition d'infrastructure cyclable en site propre sur la rue Jean-Talon entre Côte des Neiges et le parc de l'Hippodrome

Annexe 3 – Proposition d'infrastructure cyclable sécuritaires



Parcelle de terrain à exproprier pour créer un lien cyclable situé au 7850 boulevard Louis-H.Lafontaine

Lien cyclable



Annexe 3 – Proposition d'infrastructure cyclable sécuritaires



Parcelle de terrain à exproprier pour créer un lien cyclable situé au 7850 boulevard Louis-H.Lafontaine

Lien de transport actif existant



Annexe 3 – Proposition d'infrastructure cyclable sécuritaires



Parcelle de terrain à exproprier pour créer un lien cyclable situé au 7850 boulevard Louis-H.Lafontaine



Regard sur une échelle métropolitaine

- **Requalification urbaine**

Proposition de densification industrielle

Annexe 4 – Regard sur une échelle métropolitaine Proposition de densification industrielle



Des espaces industriels ayant une densité très faible

Annexe 4 – Regard sur une échelle métropolitaine Proposition de densification industrielle



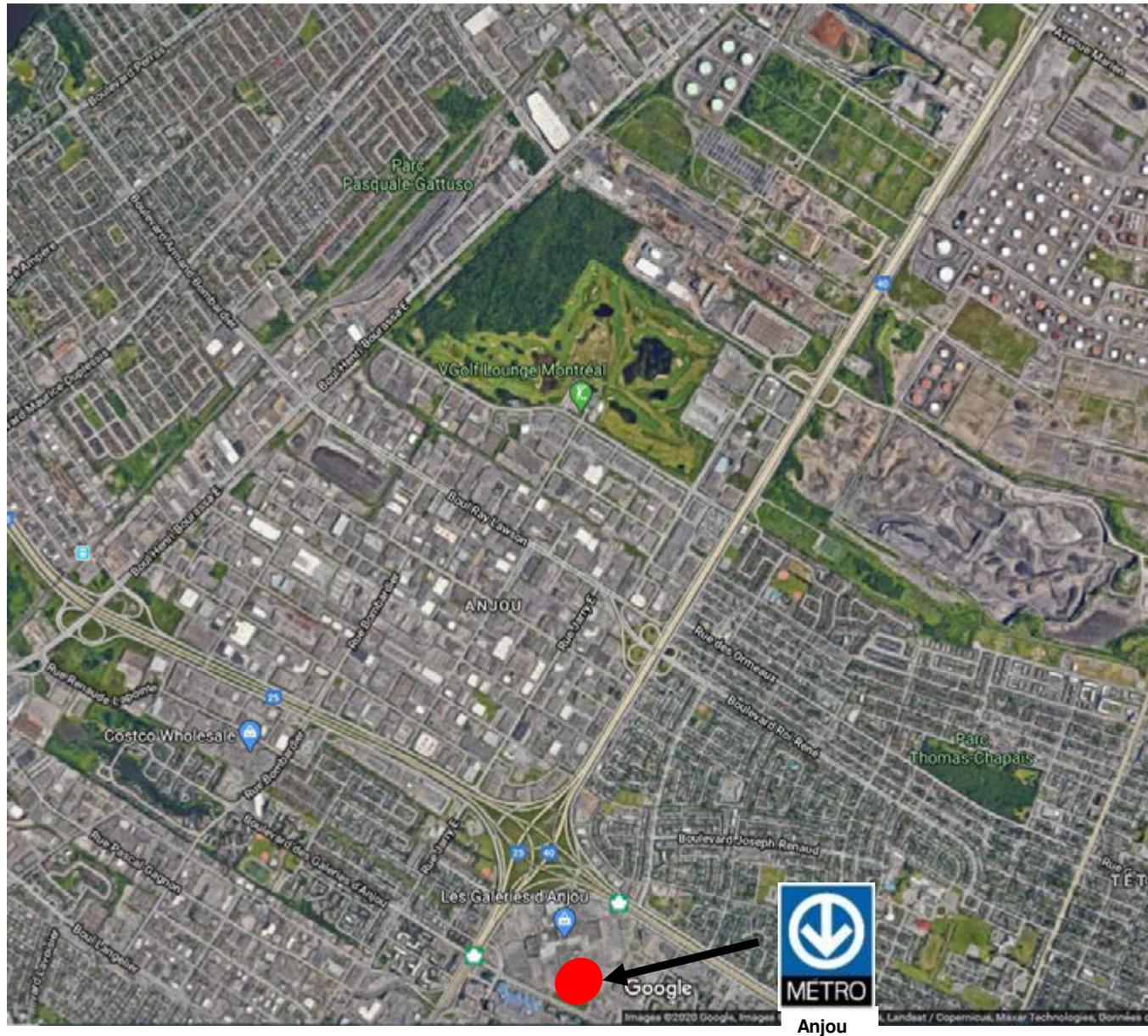
Usine Northern Electric Company Limited (Nordelec)

Un espace industriel de forte densité construit en 1915 ...

Abritant des milliers de travailleurs

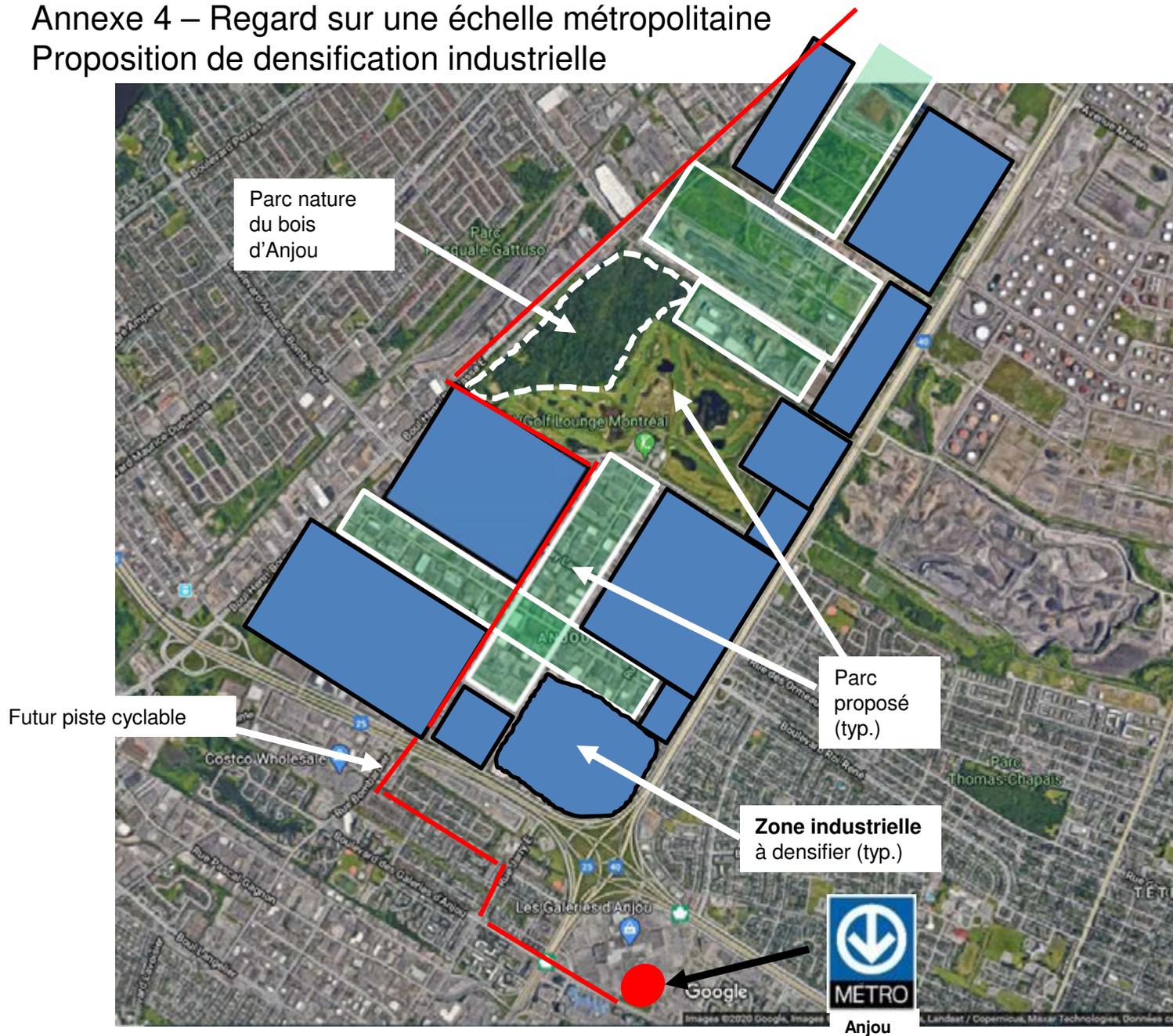
Annexe 4 – Regard sur une échelle métropolitaine

Proposition de densification industrielle



Actuellement

Annexe 4 – Regard sur une échelle métropolitaine Proposition de densification industrielle



Proposé

Medeiros, Shawn

My name is Shawn Medeiros I am a resident on Galeries D'Anjou. I am against the fact of removing our businesses and restaurants which make living on Galeries D'Anjou a great street. Removing our businesses and restaurants would be a loss of 100 plus jobs, the street would be unliveable for 5 years or more of destruction and construction. On our street there are residence homes and many condominium buildings with many older people, by making a bus terminal on galeries d'Anjou between Belanger and Saint Zotique would be a complete danger to all of us with traffic of busses and cars, and also health wise the pollution of all the busses and cars would be devastating to all of us.

There is space to build a metro and bus terminal on galeries d'anjou between Jean Talon and Belanger there is also the abandoned Sears inside the Mall for a metro Station or even the abandoned Sears Garage on the corner of Jean Talon & Galeries D'Anjou.

Another idea would be to have the metro turn upwards towards Jarry Street instead of having the Metro & Bus terminal directly on Galeries D'Anjou Boulevard or Have the metro and bus terminal at Lacordaire.

Thank You

Morin-Sénécal, Micheline

Opinion présentée ci-dessous.

19 février 2020

- Prolongement de la ligne Bleue
- 5 stations, \approx 5.8 km.
- On commet une erreur très coûteuse.
- 4 des 5 stations projetées seront peu utilisées, à savoir Lacordaire, Langelier, Pie IX, Veau.
- Seule la station Anjou est hautement essentielle, à condition de la relier à la ligne Verte au sud.
(on épargnerait au moins 1 km sur le tracé en plus des péages prévus pour les expropriations et les stations.)
- Avec son immense stationnement prévu, les gens du Nord-est de Montréal et ceux à l'est de Repentigny pourraient y converger.
- D'après le plan, les 4 stations problématiques seront situées près de la rue Jean-Talon. La ligne Verte, elle, est située à la hauteur de la rue Sherbrooke à cet endroit de Montréal. La distance entre Jean-Talon et Sherbrooke est très courte.
- Pour les stations Lacordaire et Langelier, l'usager venant du Nord ne descendra pas de l'autobus pour prendre la ligne Bleue, puis correspondre à la ligne Orange déjà très achalandée.
Il continuera à prendre la ligne Verte.

- Pour la station Pie IX, il y a le futur SRB, service rapide qui l'amènera à la ligne Verte.
- Pour la station Beau, l'usager ne descendra pas de l'autobus à Jean-Talon pour correspondre 2 fois alors qu'on longe le Parc Maisonneuve puis le Parc Olympique où le trajet est très rapide.
- Avec les sommes d'argent épargnées (Travaux d'excavation, expropriations, construction de 4 stations), on pourrait soit ajouter 1 ou 2 stations à la ligne Verte dans l'est, soit relier Anjou avec le train venant de Repentigny au Nord et pourquoi pas, dans le futur, traverser à Laval.

Micheline Morin-Sénécal

MICHELINE MORIN-SENÉCAL

n.B. Sujet "EXPROPRIATIONS"
voir autre feuille,

Expropriations à "ANJOU".

- A l'ouest, on exproprie 5 restaurants hyper fréquentés avec stationnement à volonté: Mc Donald's, 3 Bresseurs, L'Académie, Madisons, Wendy's.
 - A l'est, on exproprie Best Buy seulement, (Près de la 25).
 - Pourquoi pas le contraire... Garder 5 restaurants hyper fréquentés et exproprier à l'est en plus du Best Buy, le Toys R Us, la Capitale Assurance, le Boston Pizza. Ces commerces sont facilement relocables dans les Galeries d'Anjou où on a fermé Sears et Target.
- De plus, la superficie du terrain à l'est est beaucoup plus grande.

N.B. Les 4 stations problématiques ne seront souhaitables que lorsque la ligne ROSE sera construite.

Phaneuf, Jacques

Montréal, le 24 janvier 2020

Société de transport de Montréal 800, rue de la Gauchetière Ouest Montréal (Québec) H5A 1J6

Objet: Trottoirs et plancher des stations de métro

Bonjour,

Je vous envoie ci-joint copie d'une lettre envoyée à madame Valérie Plante, mairesse de Montréal

Montréal, le 24 janvier 2020

Mme Valérie Plante Mairesse de Montréal 275, rue Notre-Dame Est Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet: Trottoirs et plancher des stations de métro

Madame la Mairesse, Je désire attirer votre attention sur le problème suivant ainsi que sa solution. Aux alentours et à l'intérieur de la station Saint-Michel durant l'hiver, particulièrement en période de neige fondante, les trottoirs entourant la station et le plancher de la station au niveau de la rue se transforment en une surface mouillée, gluante et glissante à l'intérieur, et en dépotoir à l'extérieur (parce que les poubelles débordent la plupart du temps, et les déchets au sol sont imbibés et gelés).

Pour les matières visqueuses, les surfaces mouillées et glissantes, je propose la solution suivante : utiliser la chaleur du métro, par le principe de géothermie, au lieu de la laisser échapper par les cheminées de ventilation, tel qu'il est pratiqué actuellement

Je propose de chauffer les trottoirs et le plancher au niveau de la rue des futures stations de métro de la ligne Jean-Talon. Les coûts d'une telle installation seraient modestes puisque les excavations pour les trottoirs, embarcadères et stations seraient déjà faites. De plus, sur une période de cinquante ans et plus, il n'y aurait aucun déneigement, déglçage et bris de ciment par le gel. Les usagers, particulièrement les personnes âgées, n'auraient pas à se surveiller constamment pour ne pas tomber en hiver.

Espérant que vous voudrez bien accorder à cette solution aux problèmes autour et à l'intérieur des stations de métro toute l'attention qu'elle mérite, je vous remercie à l'avance.

Piéton de 76 ans

c. c. Société de transport de Montréal Journal Progrès de Saint-Léonard

Pouliot-Bernard, Louis-Philippe

Mon point :

Le métro devrait desservir les zones industrielles de Chabanel et de Côte-de-Liesse

Mes arguments :

1. Les travailleurs de Montréal et ses banlieues se déplacent principalement pour aller travailler. Où travaillent-ils ? Dans les zones industrielles ! Principalement à Côte-de-Liesse et dans Chabanel. Comment se fait-il que ces zones industrielles majeures ne soient pas accessibles par métro ? Chabanel est très proche de la 40, mais il n'y a que quelques routes pour y entrer ! Il est normal qu'elles soient toujours bouchonnées. Côte-De-Liesse est l'épicentre du trafic de Montréal. Direction Est, 2 autoroutes y convergent pour traverser le seul viaduc. Le trafic y est compact tous les jours et c'est pire l'hivers ou quand il pleut. Bien sûr, il y a des autobus pour s'y rendre, mais eux aussi sont pris dans le trafic !
2. Beaucoup de gens refusent d'aller travailler dans ces zones, justement à cause du trafic. Desservir ces zones encouragerait le développement économique de Montréal.
3. Rendre ces zones accessibles en métro convaincraient beaucoup de travailleurs à s'y rendre en métro et cela aiderait à diminuer le trafic dans ces zones.
4. Si vous allongez la ligne jusqu'à Anjou, vous pourrez permettre à plus de travailleurs de venir travailler dans la région de Montréal, mais pour cela, il faut leur permettre de se rendre à destination. Sinon, ils continueront à prendre leur voiture.
5. Desservir Côte-de-Liesse vous permettrait de rentabiliser l'allongement jusqu'à l'aéroport. Avec les hivers que nous avons et les étés suffoquant, un métro tempéré serait beaucoup plus apprécié qu'un train en surface. De plus, le métro nous amène partout à Montréal contrairement aux trains de banlieue. Un supplément tarifaire pourrait être chargé pour les usagers en partance de l'aéroport. 25\$ me semble tout à fait convenable.
6. Avec Décarrie qui est en réaménagement pour une période encore indéterminé, alléger le trafic dans cette zone ne pourra pas nuire.

Je suis moi-même un usager du metro, j'ai fait le choix de me déplacer en transport en commun. Mais mon choix m'a souvent fait perdre de belles opportunités d'emplois. En tant qu'enseignant au centre de Formation professionnel de Verdun, je m'aperçois que mes réticences en matières de déplacement pour le travail sont exactement les mêmes que celles de mes étudiants. Années après années, de nombreux diplômés refusent des emplois prometteurs des les secteurs mal desservis par le transport en commun et je ne peut m'empêcher de rêver qu'un jour, ces barrières s'évanouiront pour laisser place à une meilleur circulation des gens et des idées.

En espérant que vous allez considérez mes idées

Merci de m'avoir lu.

Primeau, Réal

Bonjour,

Le fait de mettre le stationnement incitatif à proximité du métro Anjou causera énormément de préjudice aux commerces environnant et aura pour conséquences d'amener beaucoup de trafic à un endroit déjà très occupé et qui n'a pas originalement été pensé pour recevoir un tel achalandage. Je privilégie plutôt un stationnement à ciel ouvert à quelques minutes des installations Anjou par exemple dans le secteur du golf Anjou dans les grands espaces libres avec un excellent service de navettes autobus. Les infrastructures Anjou devraient être localisés au nord de Bélanger pour conserver les commerces existants et réduire les coûts. L'emplacement de Sears auto est vacant depuis plusieurs années et devrait servir à ce nouvel aménagement.

Ranger, Martine

Anjou, le 5 mars 2020

La Commission – Séance d'expression des opinions
8600, boul. Parkway
Anjou (Québec)

Madame, Monsieur,

Suite à la présentation du projet du prolongement de la ligne bleue, je demeure avec des préoccupations profondes que je veux partager avec vous aujourd'hui :

En fonction des préoccupations des citoyens, est-ce que la STM peut revoir les plans et faire des recommandations aux instances supérieures? Sinon, c'est comme si le gouvernement a mis la table et a demandé à la STM de l'embellir au goût du jour en tenant de l'environnement, de la mobilité collective, le développement économique et de l'habitation en tenant de l'opinion de la population. Cela est un peu imagé, mais cela veut tout dire. Est-ce bien cela? Je veux que la STM ait un mot à dire en fonction des opinions de la population qui demandent des changements au plan.

Je suis en désaccord avec la gare d'autobus qui sera construite au coin de la rue St-Zotique et des Galeries d'Anjou. Il y aura de la congestion, du trafic, du bruit et de la pollution à un endroit où il y a plusieurs habitations dont je suis propriétaire. Je recommande que la gare soit relocalisée à un endroit mieux adapté comme à l'avant des Halls d'Anjou en face des commerces pour favoriser le développement économique.

Je suis également en désaccord avec le stationnement incitatif qui favorisera la population hors Montréal et qui amènera un flux incroyable de trafic dans mon quartier. Celui-ci devrait être relocalisé près de la 40 et de la 25.

C'est dommage que nous n'ayons eu aucun accès aux études qui ont été réalisées pour réaliser ce projet. Je recommande que la population ait accès aux études afin de pouvoir partager son opinion.

Je veux que vous sachiez que je ne suis pas contre le projet de la ligne bleue. Toutefois, comme je l'ai mentionné ci-haut, il y a des recommandations à tenir en compte pour favoriser une meilleure cohabitation et une meilleure qualité de vie pour les Angevins et Angevines.

Je vous remercie de m'avoir écouté et de prendre en compte mes préoccupations.

Tardif, Roger

À qui de droit,

Mon opinion sur le terminus d'autobus est qu'il doit être déplacé au nord de la sortie du métro près de la rue Bélanger. L'emplacement que vous proposez brise la quiétude des résidents avoisinants en plus de causer l'expropriation de 6 commerces dans la partie sud. Au nord il y a seulement des stationnements et pas d'édifices commerciaux en service et de l'autre côté de la rue, il y a le boulevard des Galeries d'Anjou et les édifices à cet endroit sont les Halles d'Anjou et d'autres édifices à bureaux, qui ne seraient aucunement affectés le soir et la nuit par l'achalandage des 15 lignes d'autobus prévues.

Ma seconde opinion concerne les utilisateurs du stationnement incitatif proposé qui devrait être offert strictement aux résidents de l'Île de Montréal. Pour ceux qui demeurent en banlieue, qu'ils créent leur propre stationnement et fassent la navette en autobus. Ainsi nous aurions 1 autobus au lieu de 40 automobiles. De plus, les gens de Montréal auraient accès à ce stationnement au lieu de l'achalandage des résidents de banlieue en surplus. L'exemple de Radisson démontre qu'il est très difficile d'y accéder dans la journée.

Merci de prendre en considération mon opinion.

Thurgood, Ksenia

Opinion présentée ci-dessous.

KSENIA THURGOOD

HELLO

January 24, 2020

To Whom It May Concern,

As I am a new home owner in Pointe-aux-Trembles who has a yearly metro pass card, I would very much appreciate another metro option other than Honoré Beaugrand.

Thank you for extending the blue line into Anjou as that may give me another option for transit. In the future, an extension of hth green line further east would be greatly appreciated along with the use of larger buses as the regular size ones are too small for commuters during peak hours.

Sincerely yours,

Ksenia Thurgood

HOME PHONE
TELEPHONE

HOME FAX PHONE
FACSIMILE

HOME STREET
ADDRESS

HOME CITY, HOME STATE HOME ZIP
URL

HOME URL

Trajectoire

Opinion présentée ci-dessous.

Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

Mémoire déposé dans le cadre des
consultations de la Société de transport de
Montréal



À propos de Trajectoire Québec

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand.

Mémoire déposé dans le cadre des consultations de la Société de transport de Montréal

Le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, attendu depuis des décennies, est finalement en train de se concrétiser. Trajectoire Québec est évidemment emballée par la réalisation de ce projet majeur de transport collectif et tient à souligner le processus de consultation publique mis en place par la Société de transport de Montréal. Dans le cadre de cette consultation, Trajectoire Québec a sondé ses membres et ses partenaires afin de connaître leurs attentes, préférences et préoccupations par rapport à ce projet.

Près de 180 personnes ont répondu à notre sondage en ligne. De ce sondage ont émané certains constats et consensus, qui vous sont présentés dans ces pages.

Vous trouverez donc dans le document qui suit :

- Les éléments importants à considérer dans l'aménagement intérieur et extérieur, la signalisation et les commodités offertes aux usagers ;
- Nos préoccupations ;
- Les stations qui sont aimées des usagers ;
- Les stations moins aimées des usagers ;
- En bonus, quelques idées de nom pour les futures stations.

Note méthodologique

Les éléments ont été placés en ordre d'importance selon l'addition des éléments jugés *importants* et *très importants* par les usagers. Toutes les questions avaient un espace de commentaires, certains d'entre eux ont été repris dans le document. Les recommandations ont été complétées selon plusieurs observations terrain et une connaissance plus large des usagers de la région métropolitaine.

AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR ET EXTÉRIEUR DES STATIONS

De façon plus générale, certaines recommandations s'appliquent autant à l'aménagement intérieur qu'à l'aménagement extérieur des stations. Nous soulevons notamment les éléments suivants :

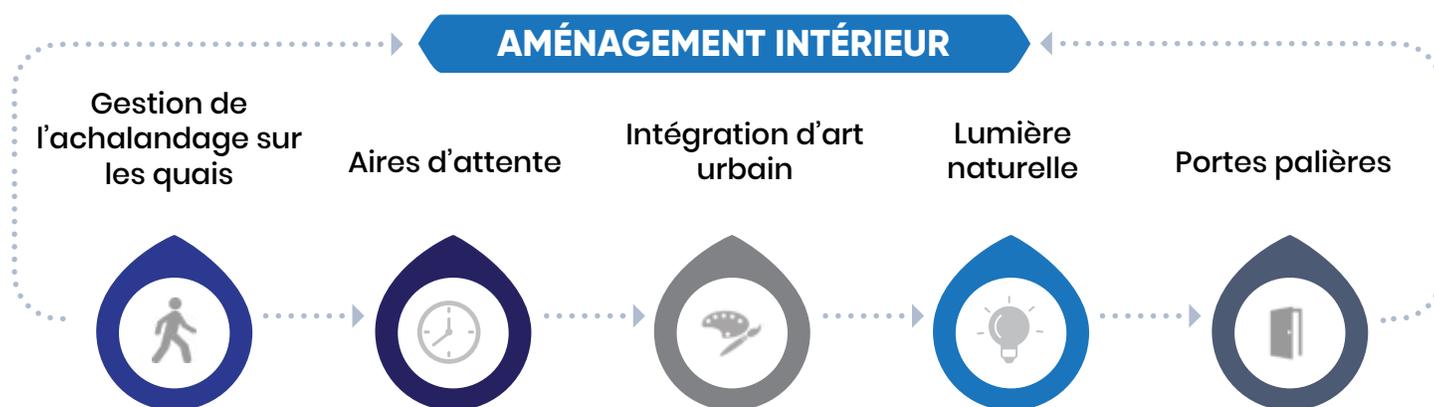
L'ARCHITECTURE

L'architecture doit être soignée et intégrée dans le tissu urbain, on doit ressentir l'identité de chacune des stations, l'intégration du patrimoine est également un facteur important. Les stations doivent être esthétiquement belles à l'intérieur ainsi qu'à l'extérieur, elles doivent également être conçues pour durer dans le temps.

COMMODITÉS ET AIRES D'ATTENTE

Autant à l'intérieur qu'à l'extérieur, suffisamment de poubelles doivent être prévues afin que les usagers puissent contribuer à la propreté des lieux. La mise en place de mobilier en quantité suffisante à l'intérieur, aux abords des quais, ainsi qu'à l'extérieur est également essentielle pour le confort des usagers.

Plus précisément, certaines recommandations s'appliquent uniquement à l'aménagement intérieur.



Parmi les choix de réponses du sondage, voici les cinq éléments les plus importants à prendre en considération dans l'aménagement intérieur, de gauche à droite, les éléments sont placés en ordre de priorité.

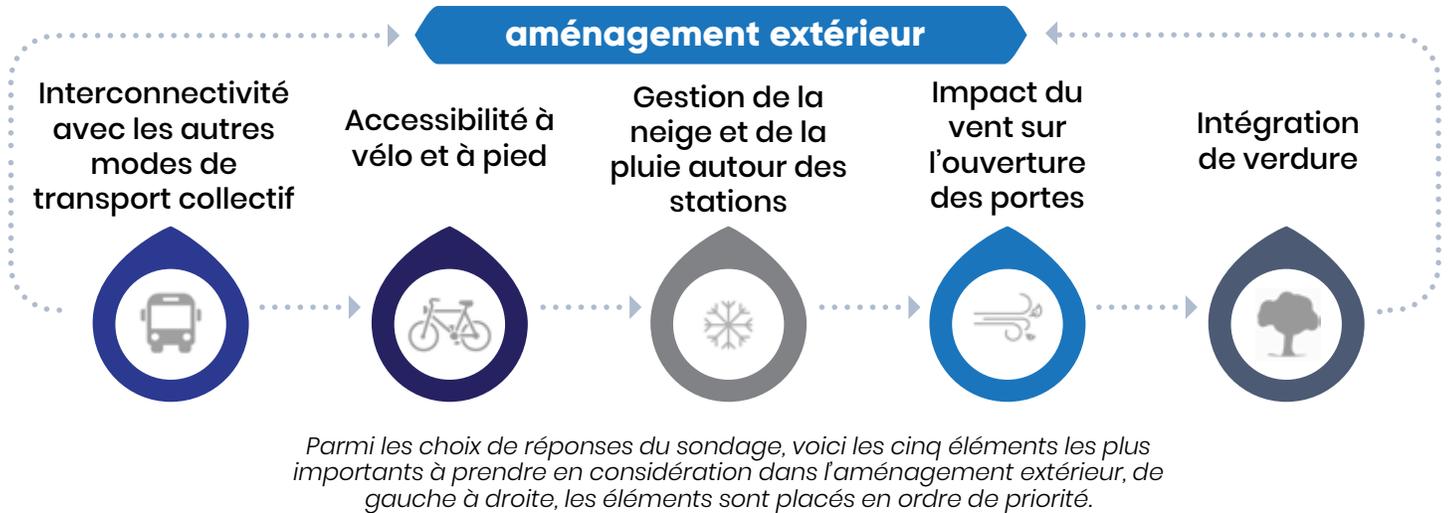
QUAIS

L'aménagement avec le quai central et les voies de chaque côté est particulièrement apprécié des usagers. Cela facilite la circulation et la gestion des débordements. Cet aménagement contribue à faire une gestion adéquate de l'achalandage, et contribue au confort des usagers qui ne se sentent pas entassés entre un mur et la voie.

DÉPLACEMENTS

Le temps de déplacement entre l'entrée de la station et les quais de destination doit être le plus court possible. Les déplacements doivent se faire de façon fluide et intuitive.

Plus précisément, certaines recommandations s'appliquent uniquement à l'aménagement extérieur.



INTERCONNECTIVITÉ

L'interconnectivité avec les autres modes de transport collectif et actif est très importante, autant à la station terminale qu'autour des arrêts. L'accès aux lignes de bus, au terminus et aux taxis doit se faire de façon conviviale, fluide et sécuritaire.

La sécurité des intersections autour des édicules est primordiale. L'aménagement sécuritaire des intersections débute, entre autres, par une bonne visibilité pour tous et par l'application de la Vision Zéro adoptée par la Ville de Montréal. L'achalandage des piétons est important aux abords des stations de métro, on doit donc s'assurer de la convivialité et de la sécurité des aménagements.

L'aménagement des stations doit évidemment favoriser l'utilisation des modes de transport durable. L'intégration de stations Bixi ainsi que d'espaces de stationnement sécurisés pour les vélos devrait être fortement considérée.

L'accès par véhicule privé se doit d'être géré de façon adéquate afin de prioriser la sécurité des usagers et la fluidité des modes de transport collectifs actifs.

STATIONNEMENT

En ce qui concerne la station terminale, le stationnement incitatif est fortement suggéré. Afin d'assurer une saine gestion de l'achalandage automobile aux abords des stations, il est important de prévoir des zones de débarcadère.

SIGNALISATION



La signalisation se doit d'être **plus efficace** que ce qu'on voit actuellement dans l'ensemble du réseau de métro. Les panneaux signalant les sorties sur rue ainsi que les interconnectivités sont très importants pour assurer la **fluidité des déplacements**, qu'ils soient quotidiens ou occasionnels. L'utilisation d'affichage au sol pourrait être une piste de solution intéressante.

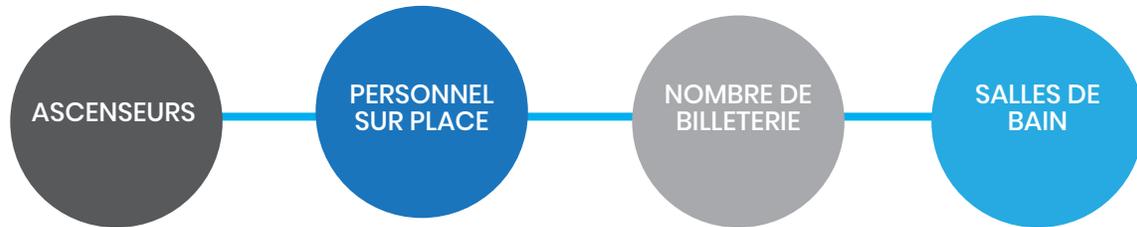
Les accès aux ascenseurs doivent également être clairement identifiés.

Les **panneaux en temps réel sont particulièrement appréciés** des usagers, qui peuvent attendre à l'intérieur de la station lors d'intempéries et suivre en temps réel les horaires des autres services de transport.

Une carte détaillée, à chaque station, indiquant clairement les attractions à proximité ainsi que les autres services de mobilité disponibles (taxi, Bixi, etc.) pourrait être facilitante pour les usagers qui n'ont pas l'habitude de transiter par ces stations.

Les **espaces publicitaires en trop grand nombre sont considérés comme un irritant** pour les usagers. Les écrans en affichage dynamique doivent être bien disposés afin de bien s'intégrer au design.

COMMODITÉS



Étant donné que la recharge de toutes cartes Opus s'effectue dans le même intervalle de temps, il est important de mettre un **nombre suffisant de points de vente de billets**.

Le personnel sur place procure aux usagers un sentiment de sécurité. Il est donc important de continuer d'avoir des intervenants sur place.

Les communications et l'affichage devraient se faire de façon **bilingue** afin de s'assurer de la compréhension du plus grand nombre de gens possible. L'utilisation de **pictogrammes universels** est également encouragée.

L'accès au **réseau cellulaire** est indispensable pour les usagers, principalement pour suivre leurs correspondances en temps réel, via les applications.

Les commerces à l'intérieur des stations doivent être mieux choisis. On doit favoriser des commerces qui peuvent faciliter la vie des usagers et réduire les déplacements; des **petites épiceries et des cafés** sont de bons exemples.

L'**animation culturelle** est très appréciée en général à l'intérieur et à l'extérieur des stations.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accessibilité universelle n'a pas été mentionnée dans chaque section puisque nous assumons que toutes les stations seront accessibles universellement autant dans l'aménagement intérieur et extérieur que dans la signalisation et les commodités offertes aux usagers.

DES PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT LE PROJET ?

ENGORGEMENT DE LA LIGNE ORANGE

L'engorgement de la ligne orange est la principale préoccupation des usagers actuellement. Considérant que la branche de la ligne orange est déjà saturée, l'idée d'ajouter de nouveaux usagers provenant de la ligne bleue devient d'autant plus problématique.

RENFORCEMENT DE LA FRÉQUENCE

Le renforcement de la **fréquence** sera important à considérer selon l'augmentation de l'achalandage. L'augmentation de la **capacité** par la mise en place de train à 9 voitures plutôt que 6 pourrait également être considérée.

DESSERTE DES STATIONS

Les quartiers où viendront s'implanter les nouvelles stations ne sont pas desservis de façon fréquente par le service de bus actuel. On doit s'assurer d'avoir une **refonte conséquente du réseau de bus** de ces secteurs afin que les usagers se rendent aux stations en transport collectif plutôt qu'en voiture.

AMÉNAGEMENT

L'aménagement autour des stations et la **gestion du trafic automobile** sont préoccupants pour les usagers, on doit s'assurer de prioriser les usagers du transport collectif et actif.

DÉVELOPPEMENT

L'**embourgeoisement** des secteurs qui accueilleront les nouvelles stations est inquiétant pour les citoyens des quartiers avoisinants.

FUTURES CONNEXIONS

Les stations doivent être pensées dès maintenant pour accueillir de **futures connexions** à d'autres réseaux de transport qui pourraient se développer ou se prolonger dans le futur.

LES STATIONS AIMÉES DES USAGERS

LIONEL-GROULX

Lionel-Groulx est sans aucun doute la station la plus appréciée des usagers. La **facilité des correspondances** ainsi que le **quai central** en sont les principales raisons.



CONCORDE

La station Concorde est principalement aimée des usagers pour son immense **puits de lumière et son design**. La lumière naturelle est un élément important à prendre en considération dans l'architecture des stations.



CHAMPS DE MARS

La station Champ de mars est également très appréciée pour sa luminosité. **Les commerces de proximité ainsi que le nombre de tourniquets** pour entrer et sortir de la station sont également des éléments plaisants pour les usagers. Sans parler de **l'art** qui s'intègre magnifiquement bien à l'architecture.



D'autres stations comme **Place d'armes, Préfontaine et Sherbrooke** sont également de bons exemples, notamment pour la hauteur des plafonds qui empêche un sentiment d'écrasement et pour la lumière naturelle.

Laurier est également un exemple très apprécié en ce qui concerne l'aménagement extérieur de son édicule du côté est.

LES STATIONS LES MOINS AIMÉES DES USAGERS

BERRI-UQAM



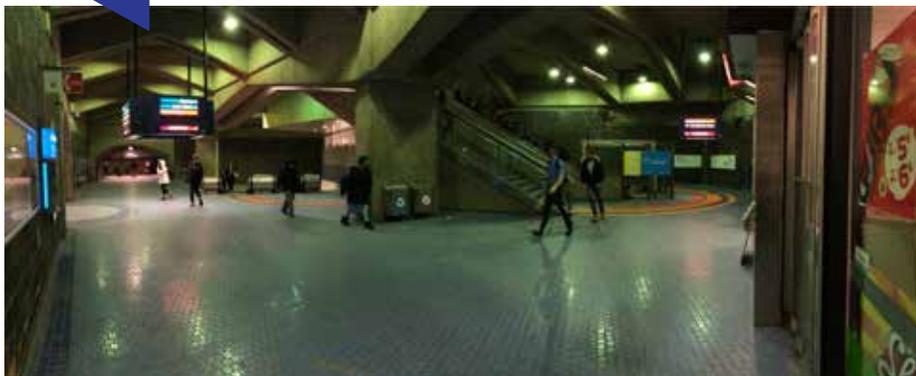
SAINT-LAURENT



La station **BERRI-UQAM** n'est pas très populaire auprès des usagers. Le principal irritant de cette station est la **gestion de l'achalandage**, qui est très problématique en heure de pointe.

La station **SAINT-LAURENT** est un excellent exemple à ne pas reproduire en ce qui a trait à son aménagement extérieur. A u c u n aménagement n'est en fait présent autour de la station, ce qui rend la **gestion de l'eau, de la neige et de la glace** assez difficile. **L'accès des piétons à la station est tout sauf convivial et sécuritaire.**

JEAN-TALON



La station **JEAN-TALON** n'est pas appréciée des usagers, principalement à cause du **temps de déplacement entre les différentes correspondances**. Il est également assez difficile de s'y retrouver pour les usagers occasionnels.

De façon générale, les stations **sombres comme Charlevoix** par exemple sont assez peu appréciées des usagers. Également, les stations où les **interconnectivités avec les autres modes de transport ne se font pas facilement et intuitivement** sont très peu aimées. Les stations Sauvé et Vendôme, qui se connectent avec les trains de banlieue, sont de bons exemples à ne pas reproduire.

Williams, Marc

Serait-il plus économique de construire la ligne de métro Rose sous l'avenue du Parc entre les stations de métro Parc, Place-des-Arts et Place-d'Armes parce qu'il existe un tunnel de métro sous le Parc Jarry entre les Ateliers Youville et la ligne de métro Bleue qui pourrait servir pour une nouvelle ligne de métro sous l'avenue du Parc ?

La ligne de métro Bleue pourrait-elle être prolongée avec des embranchements vers Montréal-Nord et Anjou?

Et, pour des nouveaux revenus pour des projets de transport et moins d'impôt à payer, Loto-Québec pourrait-elle offrir la loterie Tout ou Rien avec un prix d'achat variable (1 \$, 2 \$ etc) au lieu d'un prix fixe de 2 \$ et avec un tirage à toutes les 4 minutes comme à la loterie All or Nothing au Massachusetts?

Merci et bon après-midi,