



Projet Vendôme

Plan d'action en réponse aux recommandations émises dans le rapport de consultation publique



octobre 2017

Note : Depuis le 1^{er} juin 2017, le Réseau de transport métropolitain réunit l'expertise en transport collectif de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des organismes de transport des couronnes nord et sud (CIT et MRC). Pour les fins du présent document, l'utilisation de l'acronyme « RTM » sera donc privilégiée plutôt que celle de l'acronyme « AMT ».

Rapport de consultation publique – plan d'action

Recommandations	Actions
<p>1. La Commission recommande à la STM et à ses partenaires de tout mettre en œuvre pour atteindre les plus hautes normes d'accessibilité universelle en raison de la présence du CUSM afin de garantir un accès optimal pour la clientèle à mobilité réduite, comme les personnes âgées, avec canne ou déambulateur, les parents avec poussettes et autres, tant durant qu'après les travaux;</p>	<p>La STM partage cette préoccupation. Le projet s'inscrit dans cette dynamique.</p>
<p>2. La Commission recommande à la STM de mieux évaluer les besoins et le potentiel d'utilisation des transports collectifs de sa clientèle à mobilité réduite en analysant et en rendant disponibles en mode ouvert les comptages et les données d'achalandage tant par mode que par destination. Ces informations peuvent s'avérer critiques pour les décisions à prendre ou les orientations à privilégier, considérant le potentiel des personnes qui pourraient se prévaloir du transport collectif, mais qui ne l'utilisent pas en raison du manque d'accessibilité.</p>	<p>La conception du projet est faite en fonction de l'achalandage global de ce pôle intermodal, le tout conformément à la politique corporative de la STM sur l'accessibilité universelle. La STM rend disponibles des données d'achalandage. Cependant, en ce qui a trait aux données de comptage de clientèle à mobilité réduite, il n'est pas possible, avec les équipements de perception en place, d'isoler ces passages.</p>
<p>3. La Commission recommande de doter les espaces de toutes les aménités et installations de répit susceptibles de faciliter la négociation des trajets par les usagers ainsi que la convivialité et la sécurité des lieux. Une attention particulière devrait être portée aux mesures de vigilance et de sécurité dans et autour des installations afin de bien protéger et rassurer une clientèle plus vulnérable (zones protégées, marquage au sol, caméra, etc.).</p>	<p>Une analyse a été faite, conjointement avec l'exploitation STM et le milieu associatif, sur l'ensemble du parcours client afin d'assurer l'intégration d'éléments pouvant améliorer le sentiment de sécurité.</p>
<p>4. La Commission recommande à la STM de pourvoir à une signalisation claire durant et après les travaux pour assurer la fluidité des déplacements des usagers entre le métro, la gare, le CUSM et les édifices à vocation médicale à proximité. Cette signalisation devrait indiquer, durant les travaux, que le tunnel actuel est ouvert, puis après les travaux, que les deux tunnels sont ouverts et qu'un seul est accessible universellement.</p>	<p>Un travail d'intégration et d'arrimage d'éléments de signalétique entre les différentes propriétés du projet (STM/RTM/CUSM) a été réalisé avec les partenaires du projet. Cette signalétique est adaptée aux normes d'accessibilité universelle.</p>

Rapport de consultation publique – plan d'action (suite)

Recommandations	Actions
<p>5. La Commission recommande que soit prévue, comme mesure de mitigation durant les travaux, une amélioration de l'accès au CUSM par autobus pour les usagers à mobilité réduite pour qui le circuit 77 entraîne un allongement indu du temps de transport. Des exemples d'amélioration ont été donnés durant la consultation : l'ajout d'un arrêt de la ligne 77 au métro Vendôme ou la mise en place d'une navette. La Commission n'a pas de préférence, mais considère que cette amélioration devrait être planifiée comme une mesure d'atténuation durant les travaux et réévaluée par la suite.</p>	<p>À la suite d'une analyse de cette demande, il n'est pas souhaitable de prolonger la ligne 77 station Lionel-Groulx-CUSM vers la station Vendôme ou de mettre en place une navette durant les travaux, car l'ajout d'une ligne à ce terminus, qui est déjà à pleine capacité, occasionnerait des enjeux opérationnels pour les lignes de bus actuelles (disponibilité des quais dans la boucle). De plus, à partir des analyses de déplacements, il a été constaté que l'ajout d'un arrêt à la station Vendôme ne serait pas intéressant pour la majorité des clients, puisqu'il n'y aurait pas de gain de temps. Le parcours serait plus complexe et plus long, tant pour la clientèle actuelle de la ligne 77 station Lionel-Groulx-CUSM que pour les clients en provenance d'autres lignes ou du métro.</p>
<p>6.1 La Commission recommande à la STM d'effectuer une relecture des plans de construction afin d'évaluer la faisabilité d'enlever le mur séparant, dans le tunnel, la partie contrôlée de la station de métro et celle non contrôlée venant du RTM et d'y prévoir un tourniquet de sortie et, si possible, un ou plusieurs guichets d'accès au métro (sans changeur) afin de permettre un accès direct et rapide depuis et vers le quai du métro en direction est, et ainsi éviter aux usagers du RTM de devoir monter vers l'édicule et redescendre ensuite dans la station.</p>	<p>Une première analyse a été réalisée pour évaluer la faisabilité de créer ce lien comme sortie officielle. Considérant notamment les enjeux de respect des normes en vigueur et afin d'assurer des déplacements sécuritaires, cette option n'a pu être retenue. Une deuxième analyse a alors été réalisée pour évaluer la possibilité d'intégrer une porte de sortie, pour pallier une situation de non-disponibilité de l'ascenseur sur le quai Montmorency (panne, bris, etc.). Cette option n'est pas recommandée pour des raisons de contrôle d'accès et de gestion d'incidents (incendie, fumée, etc.) entre riverains (STM/RTM).</p>

Rapport de consultation publique – plan d'action (suite)

Recommandations	Actions
<p>6.2 La Commission recommande à la STM d'effectuer une relecture des plans de construction afin d'évaluer la faisabilité d'ajouter des escaliers mécaniques là où c'est possible.</p>	<p>Étant donné que le nouvel édicule est enclavé entre le bâtiment du 5100, boul. de Maisonneuve O., la boucle d'autobus et l'édicule existant, le tunnel du métro et les voies ferrées (incluant la 4^e voie projetée), il n'est pas possible d'installer les mécanismes des escaliers mécaniques sans affecter l'intégrité structurale, les dégagements nécessaires du métro (impacts sur la fluidité) et la capacité d'évacuation, ni sans compromettre les exigences du CP et la sécurité de l'emprise ferroviaire.</p>
<p>7.1 Compte tenu du caractère résidentiel du quartier, de l'anticipation d'un accroissement important de l'achalandage et des inconvénients liés aux travaux de construction, et afin d'améliorer l'intermodalité de la station, la Commission recommande que la STM, l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et le CUSM le cas échéant, se concertent afin d'aménager un débarcadère pour les automobilistes qui viennent conduire des usagers sur le boulevard de Maisonneuve Ouest en face de l'édicule actuel, à même une « échancrure » dans le trottoir qui est très large à cet endroit.</p>	<p>Une analyse a été réalisée conjointement avec l'arrondissement de CDN-NDG afin d'étudier la faisabilité de cette recommandation, notamment au niveau de la circulation routière sur le boulevard de Maisonneuve et de l'arrêt d'autobus à cet endroit. L'aménagement d'un débarcadère n'est pas possible sans compromettre le service bus ainsi que les conditions de circulation actuelles sur le boul. de Maisonneuve.</p>
<p>7.2 Compte tenu du caractère résidentiel du quartier, de l'anticipation d'un accroissement important de l'achalandage et des inconvénients liés aux travaux de construction, et afin d'améliorer l'intermodalité de la station, la Commission recommande que la STM, l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et le CUSM le cas échéant, se concertent afin d'assurer la présence d'installations cyclistes (supports à vélos et station BIXI) durant et après les travaux.</p>	<p>Une évaluation de l'emplacement ainsi que du nombre de supports à vélos durant et après les travaux a été réalisée par la Division Gestion du réseau et relation avec les partenaires en collaboration avec l'équipe de projet. Des supports à vélos ainsi que des stations BIXI seront disponibles durant les travaux et leur nombre réévalué à la hausse après les travaux pour mieux répondre à la demande.</p>

Rapport de consultation publique – plan d'action (suite)

Recommandations	Actions
<p>7.3 Compte tenu du caractère résidentiel du quartier, de l'anticipation d'un accroissement important de l'achalandage et des inconvénients liés aux travaux de construction, et afin d'améliorer l'intermodalité de la station, la Commission recommande que la STM, l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et le CUSM le cas échéant, se concertent afin de bien encadrer les déplacements piétons pour assurer une cohabitation des modes sécuritaires durant et après les travaux (aires protégées, passages piétons avec marquage au sol, lumières pour piétons avec signal sonore, etc.).</p>	<p>Des dispositifs assurant des déplacements sécuritaires autour du pôle intermodal sont prévus au projet, notamment par un marquage au sol dans les liens piétonniers extérieurs, par une signalétique (intérieure et extérieure), ainsi que par une délimitation paysagère pour diriger adéquatement les piétons.</p>
<p>7.4 Compte tenu du caractère résidentiel du quartier, de l'anticipation d'un accroissement important de l'achalandage et des inconvénients liés aux travaux de construction, et afin d'améliorer l'intermodalité de la station, la Commission recommande que la STM, l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et le CUSM le cas échéant, se concertent afin d'évaluer la possibilité de partager des stationnements existants du CUSM afin d'y accueillir des véhicules en autopartage. Par exemple, le CUSM pourrait partager quelques cases au nord de son stationnement intérieur, permettant de dégager les places réservées aux résidents dans les rues au nord du boulevard de Maisonneuve Ouest.</p>	<p>Cette recommandation est adressée aux responsables du CUSM. À ce moment, le CUSM n'est pas en position d'accueillir ce genre de véhicules, notamment pour des raisons de logistique et de gestion de circulation.</p>
<p>8. Afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs, la Commission recommande à la STM et à ses partenaires de mieux planifier les déplacements intermodaux tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la station Vendôme.</p>	<p>Une analyse a été réalisée conjointement avec l'arrondissement de CDN-NDG, afin de bonifier les déplacements intermodaux. Le projet vise à améliorer l'accessibilité aux différents modes de transport dans et autour de la station Vendôme et est conçu pour répondre à cette mission.</p>
<p>9. De plus, dans une optique d'amélioration continue de ses pratiques et afin de favoriser un cocktail transport plus vaste, la Commission recommande à la STM et ses partenaires de mieux planifier les déplacements intermodaux en amont de ses projets futurs.</p>	<p>La STM prend acte de cette recommandation pour les projets à venir. L'expérience acquise dans le projet Vendôme servira de référence lors de la planification de projets futurs.</p>

Rapport de consultation publique – plan d'action (suite)

Recommandations	Actions
<p>10. Dans le but d'améliorer le sentiment de sécurité, la convivialité des lieux et la luminosité de la zone du RTM/CUSM, la Commission recommande de repousser le plus loin possible vers le sud les espaces séparant les espaces de la STM et du RTM dans le nouvel édicule.</p>	<p>Étant donné que le nouvel édicule est enclavé entre différentes infrastructures, l'espace restant pour aménager le nouvel édicule afin de respecter les normes en vigueur tout en incluant les locaux techniques et opérationnels requis pour l'exploitation ne permet pas de repousser vers le sud ces locaux. Le corridor RTM bénéficie de la lumière naturelle par la façade principale du bâtiment ainsi que par la façade côté est où se trouvent les sorties de secours.</p>
<p>11. En ce qui concerne l'aménagement extérieur, la Commission recommande un mobilier urbain, tel que des bancs et des abris le long de la nouvelle boucle d'autobus pour les besoins des usagers, ainsi qu'un plan de végétalisation du site et du mur antichoc assurant la pérennité des mesures de verdissement.</p>	<p>Du mobilier urbain a été intégré dans la conception du projet, notamment au niveau de l'aménagement extérieur, tout en considérant les besoins et contraintes en matière d'accessibilité universelle. Un plan de végétalisation du site et du mur antichoc a également été intégré.</p>
<p>12.1 Ainsi, afin de maintenir un contact suivi avec les citoyens pendant les travaux, la Commission recommande à la STM d'identifier une structure, nouvelle ou existante, qui servira de comité de liaison entre la STM et les parties prenantes pendant la durée des travaux.</p>	<p>La STM prépare la mise sur pied d'un comité de liaison.</p>
<p>12.2 Ainsi, afin de maintenir un contact suivi avec les citoyens pendant les travaux, la Commission recommande à la STM de prendre les dispositions pour que soient respectés ses engagements en matière d'information des résidents, notamment en garantissant la mise en place d'une ligne téléphonique interactive dédiée aux problèmes engendrés par les travaux, principalement le bruit, la poussière et la circulation des camions.</p>	<p>Un plan de communication détaillé a été défini et se poursuit jusqu'à la mise en service.</p>

Rapport de consultation publique – plan d'action (suite)

Recommandations	Actions
<p>13. Ainsi, afin de favoriser la participation citoyenne et permettre aux citoyens et parties prenantes de bien se préparer, de présenter des opinions fouillées et de rédiger les mémoires, la Commission recommande à la STM de :</p> <ul style="list-style-type: none">• Prévoir plus de temps entre l'annonce de la consultation, la disponibilité de l'information et la séance d'information d'une part, et la présentation des mémoires d'autre part.• Fournir une documentation complète, claire et vulgarisée aux parties prenantes, dans un format facilitant son traitement et son analyse, dans un esprit de gouvernement ouvert (« Open Government »).• Revoir l'arborescence du site de la STM, où pourrait être créée une section standardisée sur les consultations publiques. On pourrait y retrouver l'ensemble de la documentation des consultations passées et en cours, en plus des règles de fonctionnement desdites consultations. Un hyperlien vers le projet Vendôme devrait être présent sur la page d'accueil pendant toute la durée du projet.• Envisager d'autres modes de consultation, notamment ceux que permettent les technologies de l'information, comme la diffusion Web, les événements Twitter, etc. afin de rejoindre un plus grand nombre de citoyens.	<p>À la suite d'un bilan de la consultation publique du projet Vendôme, un document de travail interne sera préparé. Des améliorations seront également apportées au site Web de la STM.</p>

Plan d'action détaillé (informations complémentaires)

1. Atteindre les plus hautes normes d'accessibilité universelle

► Éléments en matière d'accessibilité universelle intégrés au projet :

- Ascenseurs pour rendre tous les lieux accessibles;
- Portes élargies et motorisées;
- Portillons à vantaux (équipements de perception);
- Parcours détectable à l'extérieur et à l'intérieur;
- Appuis ischiatiques;
- Signalétique conforme aux normes d'accessibilité universelle;
- Marquage au sol et dans les escaliers;
- Mains courantes à double hauteur;
- Toilette accessible;
- Fenestration à faible degré de réfléchissement;
- Aires de manœuvre conformes aux normes d'accessibilité universelle, dégagement et hauteur sans obstacles pour les installations (comptoir du changeur, distributeur de titre et de rechange, téléphones publics, vestibules, etc.);
- Choix de fini pour les matériaux de recouvrement (couleur contrastante et fini non réfléchissant).

2. Mieux évaluer les besoins et le potentiel d'utilisation

- Rendre disponible les comptages et données d'achalandage :
 - La conception du projet est faite en fonction de l'achalandage global de ce pôle intermodal, le tout conformément à la politique corporative de la STM sur l'accessibilité universelle qui stipule que « *L'accessibilité universelle concerne tous les aspects de la vie urbaine et s'adresse à toute la population* »;
 - La STM rend disponible des données d'achalandage;
 - Cependant, en ce qui a trait à la clientèle à mobilité réduite, il n'est pas possible, avec les équipements de perception en place, d'isoler ces passages.



Zone de perception, nouvel édicule



Zone de perception, édicule existant

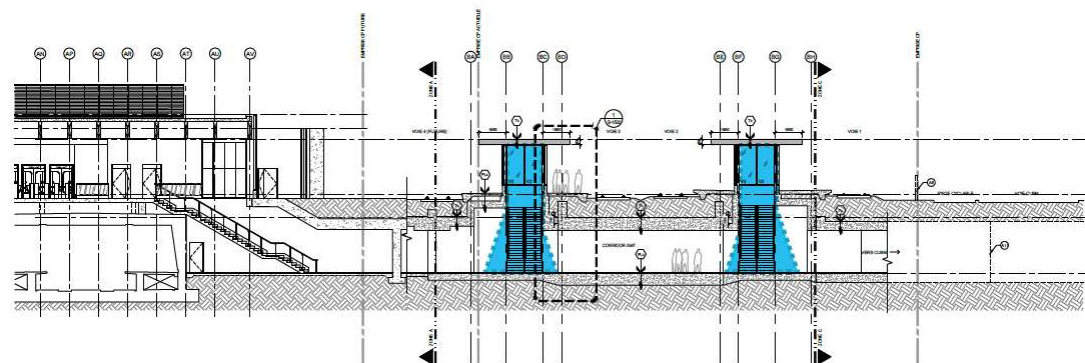
3. Protéger et rassurer une clientèle plus vulnérable

► Éléments intégrés au projet pour favoriser le sentiment de sécurité :

- Éclairage adéquat;
- Caméras de surveillance;
- Téléphones d'assistance;
- Signalétique à partir de la rue;
- Marquage au sol et dans les escaliers;
- Bancs à l'extérieur et appuis ischiatiques à l'intérieur;
- Grande fenestration;
- Puits de lumière dans le corridor du RTM;
- Marquise extérieure;
- Installation d'œuvres d'art pour animer le parcours client.



Intégration d'œuvres d'art pour animer le parcours client



Puits de lumière dans le corridor de l'AMT

4. Signalisation claire durant et après les travaux

► Durant les travaux :

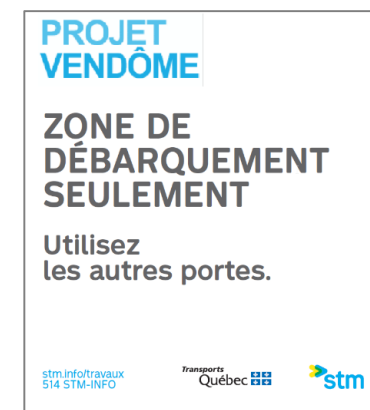
- Signalisation (affiches, information clientèle, etc.);
- Délimitation des travaux par des cloisons de chantier;
- Présence de signaleurs lorsque requis;
- Portes d'accès de l'édicule existant maintenues ouvertes;
- Aucune entrave sur les quais du métro;
- Quais RTM : avis de quais raccourcis et contrôle d'ouvertures de portes par le chef de train.

► Après les travaux :

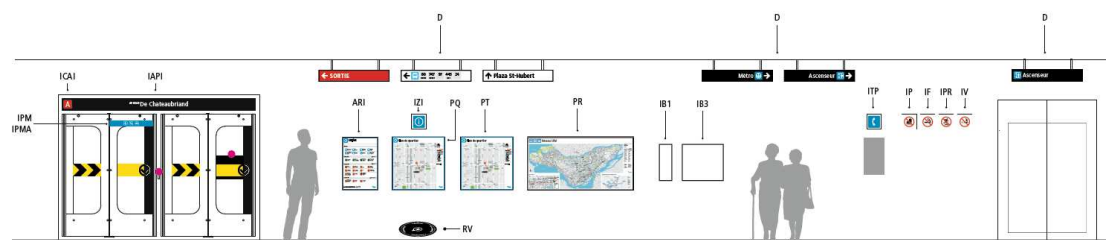
- Nouvelle signalétique conforme aux normes d'accessibilité universelle pour l'ensemble du projet;
- Signalétique actuelle dans l'édicule existant et sur les quais du métro et du train remplacée pour identifier le nouveau parcours client.



Exemple de cloisons de chantier étanches



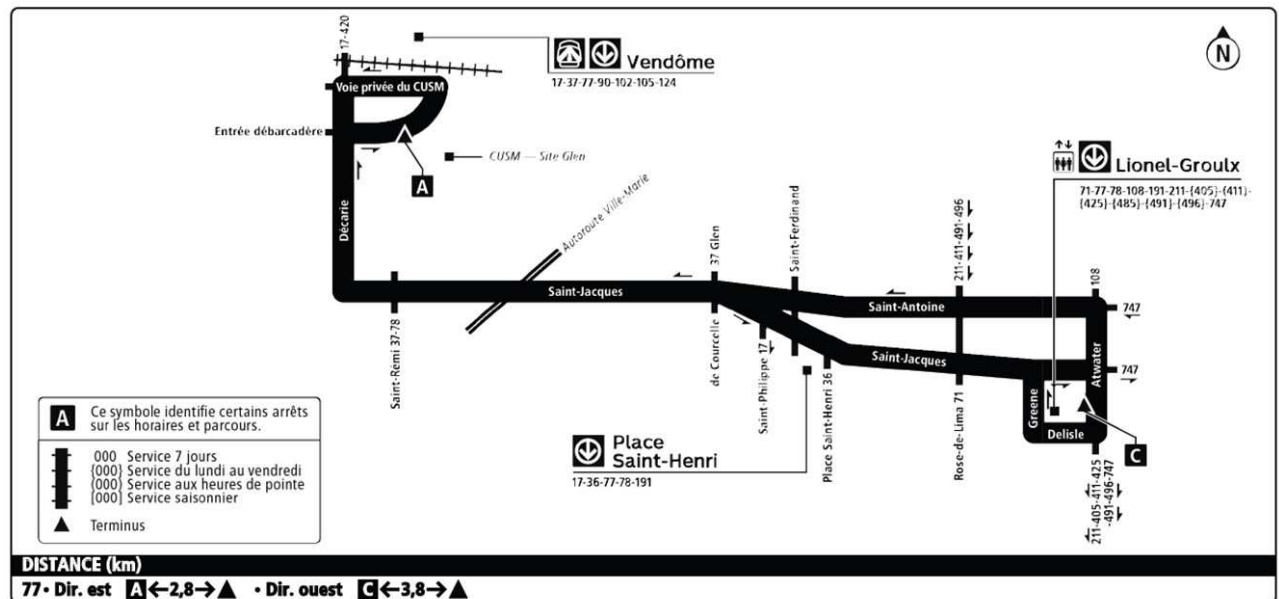
Exemple d'affichage durant les travaux



Nouvelle signalétique

5. Accès au CUSM par autobus durant les travaux

- ▶ Ajout d'un arrêt de la ligne 77 station Lionel-Groulx-CUSM à la station Vendôme ou mise en place d'une navette :
 - Suite à une analyse de cette demande, il n'est pas souhaitable de prolonger la ligne 77 station Lionel-Groulx-CUSM vers la station Vendôme ou de mettre en place une navette durant les travaux, car l'ajout d'une ligne à ce terminus, qui est déjà à pleine capacité, occasionnerait des enjeux opérationnels pour les lignes de bus actuelles (disponibilités des quais dans la boucle). De plus, à partir des analyses de déplacements, il a été constaté que l'ajout d'un arrêt à la station Vendôme ne serait pas intéressant pour la majorité des clients, puisqu'il n'y aurait pas de gain de temps. Le parcours serait plus complexe et plus long, tant pour la clientèle actuelle de la ligne 77 station Lionel-Groulx-CUSM, que pour les clients en provenance d'autres lignes ou du métro.

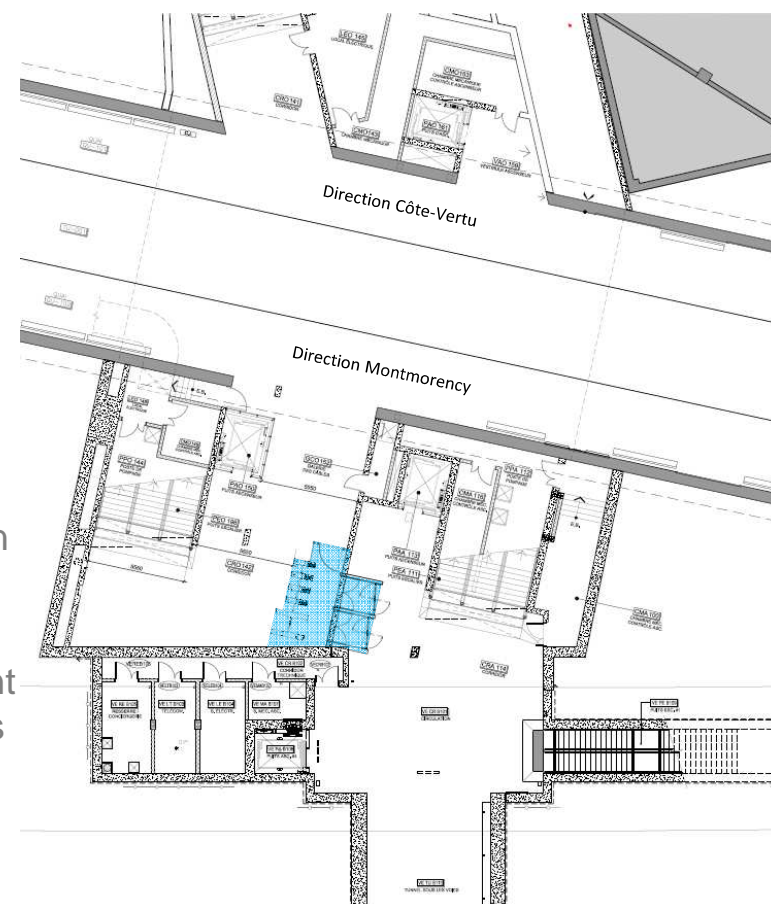


Circuit actuel de la ligne d'autobus 77

6.1 Enlever le mur séparant la STM du RTM

OPTION 1 : Intégration d'une zone de perception

- La possibilité d'intégrer une zone de perception au niveau du quai Montmorency, pour pallier à une situation de non-disponibilité de l'ascenseur à cet endroit (panne, bris, etc.), a été analysée.
- Plusieurs enjeux ont été notés :
 - Sécurité : problème d'évacuation en cas d'événement; espace insuffisant pour intégrer le nombre de tourniquets requis et les dégagements requis entre les équipements;
 - Ventilation : la zone de perception ne pourrait pas servir d'issue lors d'évacuation, en raison d'enjeux de contrôle des fumées;
 - Effet piston : contrôle de l'effet piston problématique pour le CUSM (gestion de la qualité de l'air [microbes] contre vulnérabilité de sa clientèle);
 - Exploitation : problème de fluidité dû au nombre insuffisant de tourniquets, créant un goulot d'étranglement au niveau du flux de circulation (croisement des entrées STM / RTM). Ce goulot d'étranglement occasionnera un temps d'attente pour la clientèle et peut s'étendre jusqu'au quai, augmentant les risques d'arrêt de service du train.



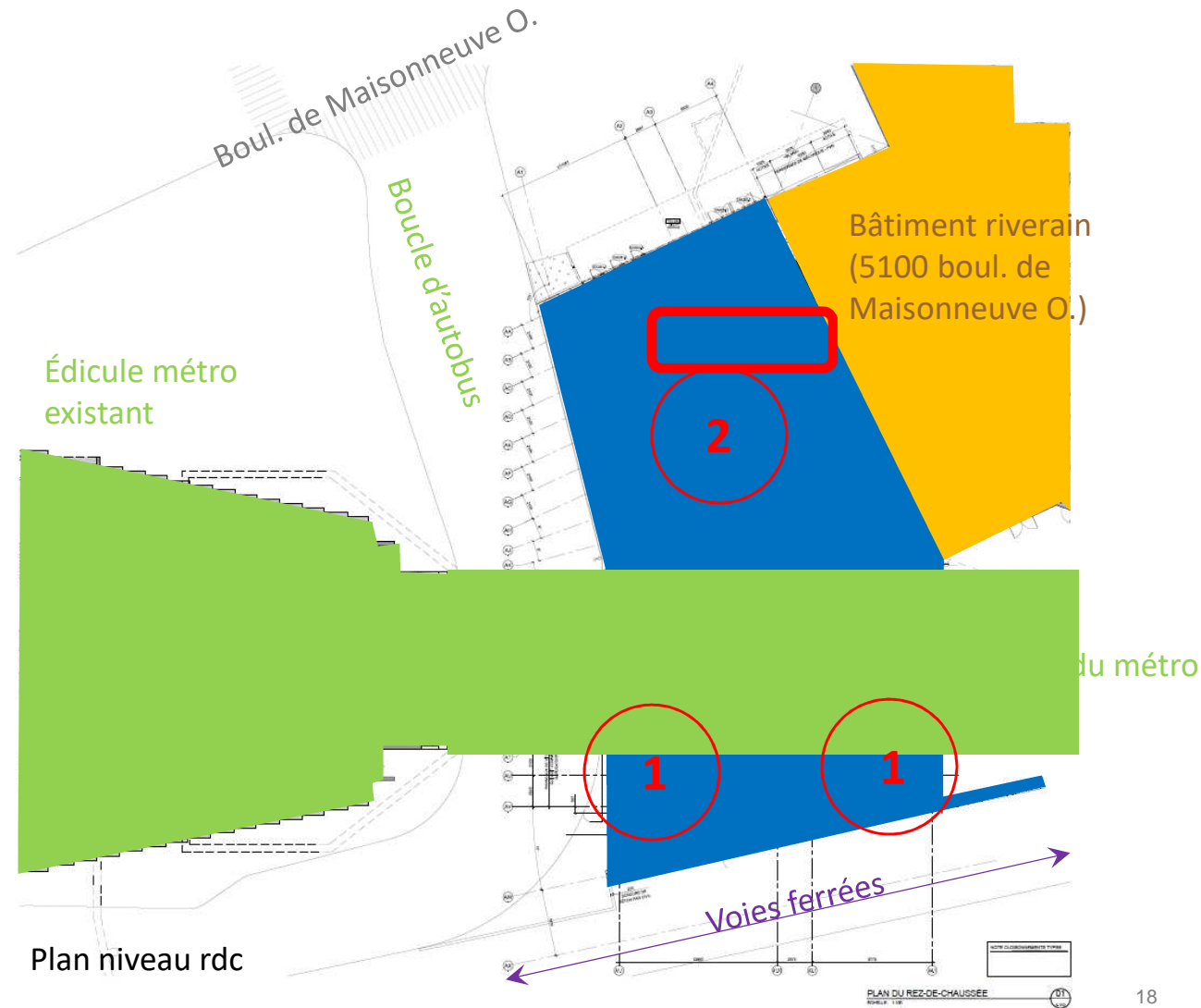
6.1 Enlever le mur séparant la STM du RTM (suite)

OPTION 2 : Intégration d'une porte d'accès (suite)

- ▶ En l'absence de porte, le client dispose d'outils ou d'alternatives lui permettant de revoir son parcours ou de demander de l'aide à la STM :
 - Planification au préalable du parcours;
 - Téléphone d'assistance sur quais;
 - Révision du parcours (possibilité de reprendre le métro), parcours sans impasse;
 - Procédure pour une demande d'assistance pour personne à mobilité réduite.
- ▶ Données de référence :
 - Fiabilité des ascenseurs 99,9 % (données 2016) : l'entretien des ascenseurs est une priorité dans le réseau;
 - Délais d'intervention en cas de panne : temps moyen de 21 minutes (données 2017).

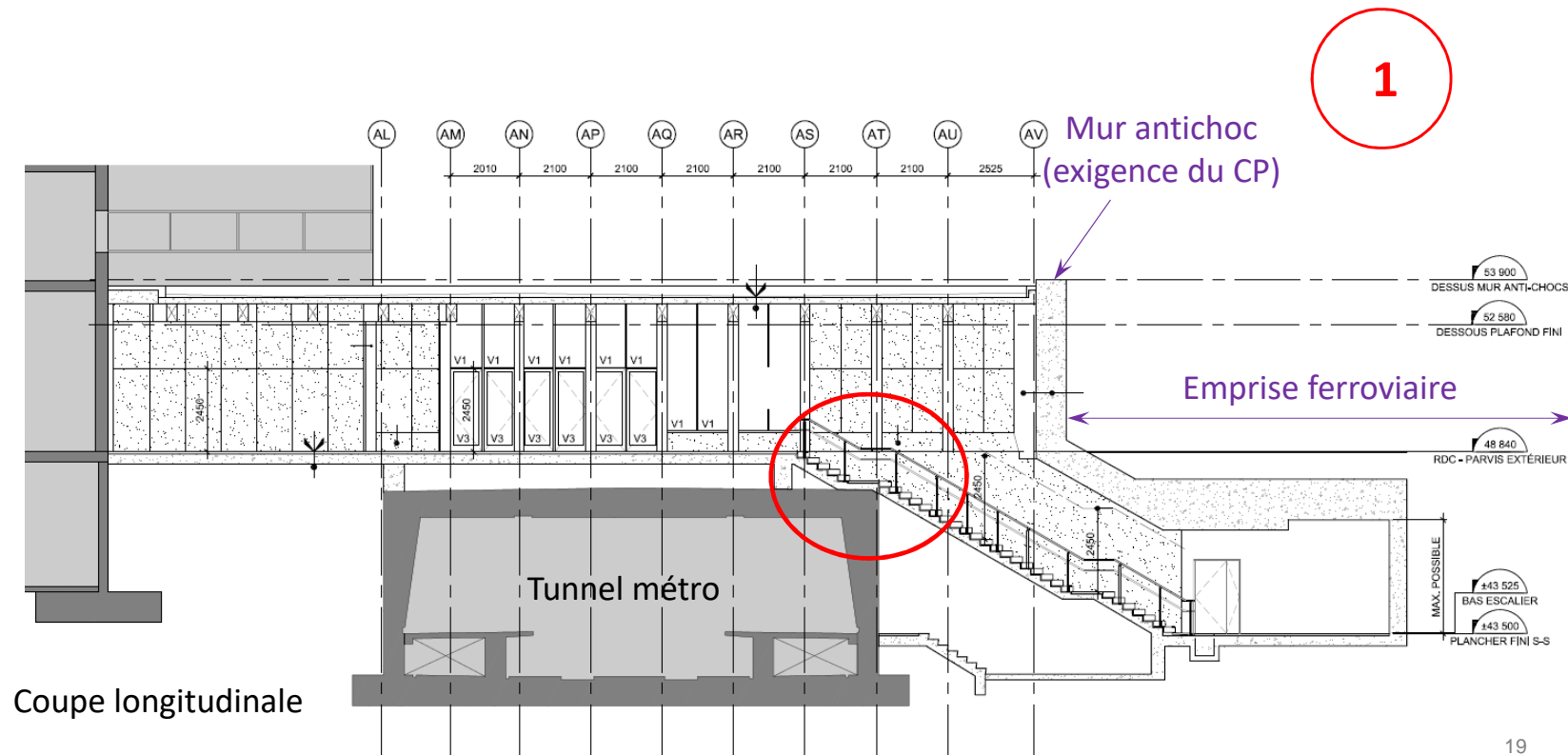
6.2 Intégration d'escaliers mécaniques

- Le nouvel édicule Vendôme est enclavé entre le bâtiment du 5100 boul. de Maisonneuve O., la boucle d'autobus et l'édicule existant, le tunnel du métro et les voies ferrées (incluant la 4^e voie projetée de l'AMT).



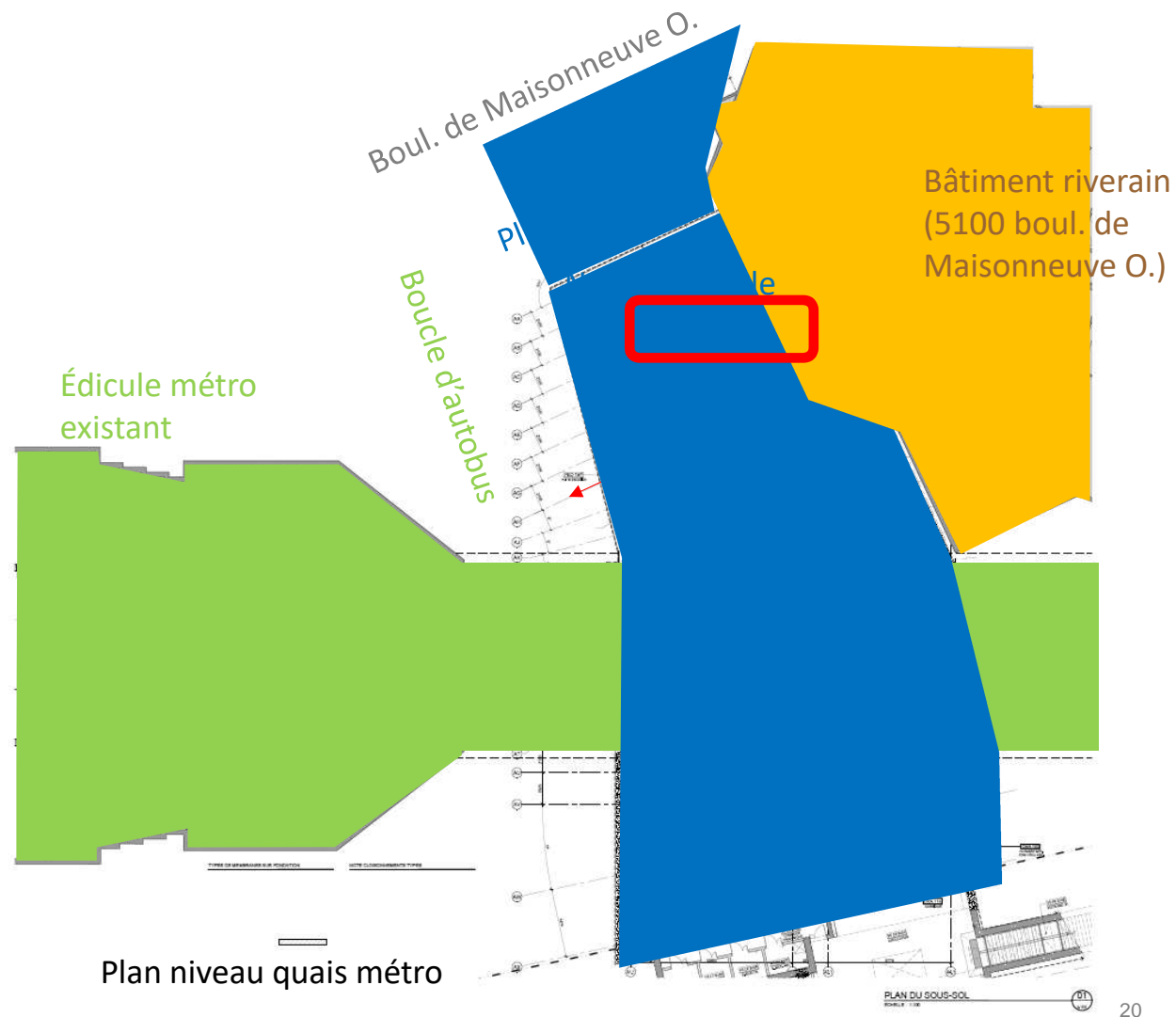
6.2 Intégration d'escaliers mécaniques (suite)

- Dans le cas des escaliers identifiés « 1 » en rouge sur le plan précédent, les installations requises pour intégrer des escaliers mécaniques seraient en interférence avec le tunnel du métro, et donc pourraient compromettre l'intégrité structurale de la voûte. De plus, les exigences du CP relativement à l'emprise ferroviaire (incluant le mur antichoc et les marges de recul) restreignent le déplacement de l'escalier afin d'atteindre les dégagements requis pour ne pas interférer avec le tunnel du métro.



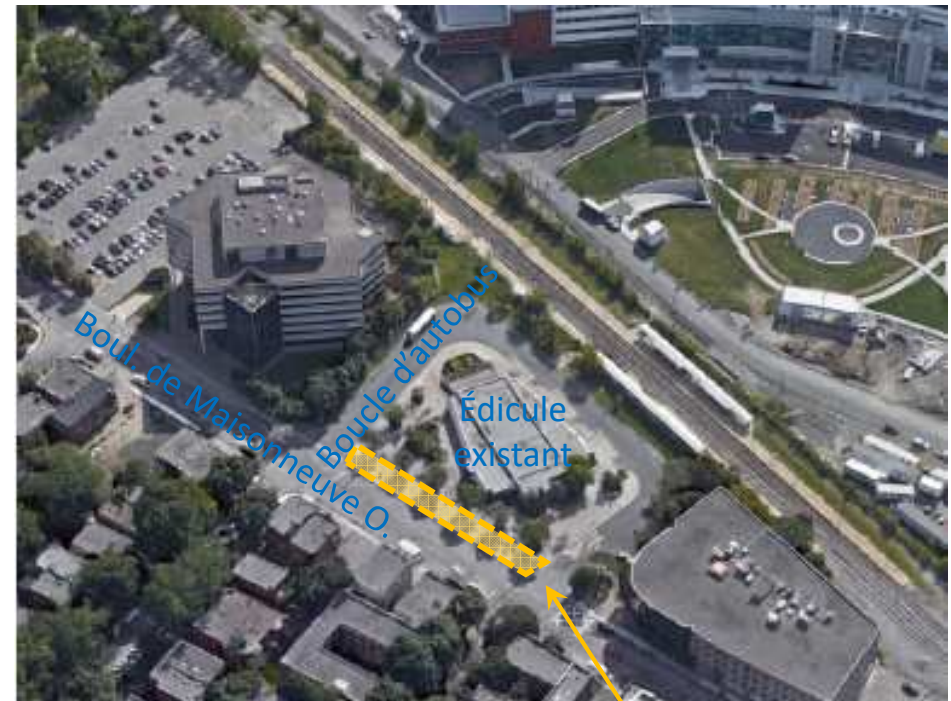
6.2 Intégration d'escaliers mécaniques (suite)

- Dans le cas des escaliers identifiés « 2 » en rouge, les dégagements requis pour installer un escalier mécanique sont plus importants qu'un escalier fixe, autant en largeur qu'en longueur et en profondeur. Donc, pour respecter la capacité d'évacuation exigée, il faudrait élargir l'édicule vers l'ouest pour pouvoir intégrer un escalier mécanique. Considérant l'espace restreint entre l'édicule existant, la boucle d'autobus et le bâtiment du 5100 boul. de Maisonneuve O., cet aménagement n'est pas réalisable.



7.1 Aménager un débarcadère pour les automobilistes

- Une analyse a été réalisée conjointement avec l'arrondissement CDN-NDG afin d'étudier la faisabilité de cette recommandation, notamment au niveau de la circulation routière sur le boulevard De Maisonneuve et de l'arrêt d'autobus à cet endroit. L'aménagement d'un débarcadère n'est pas possible sans compromettre le service bus ainsi que les conditions de circulation actuelles sur le boulevard de Maisonneuve.



Zone de débarcadère
demandée

7.2 Assurer la présence d'installations cyclistes

- Une évaluation de l'emplacement ainsi que du nombre de supports à vélos durant et après les travaux a été réalisée. Des supports à vélos ainsi que des stations BIXI seront disponibles durant les travaux et leur nombre réévalué à la hausse après les travaux pour mieux répondre à la demande.



7.3 Bien encadrer les déplacements piétons

- ▶ Les dispositifs suivants sont prévus au projet :
 - Marquage au sol aux passages piétonniers extérieurs;
 - Signalétique adéquate pendant et après les travaux;
 - Délimitation des zones de travaux par des cloisons de chantier et présence de signaleurs lorsque requis;
 - Délimitation paysagère pour diriger les piétons de façon sécuritaire.

Délimitation paysagère



Marquage au sol

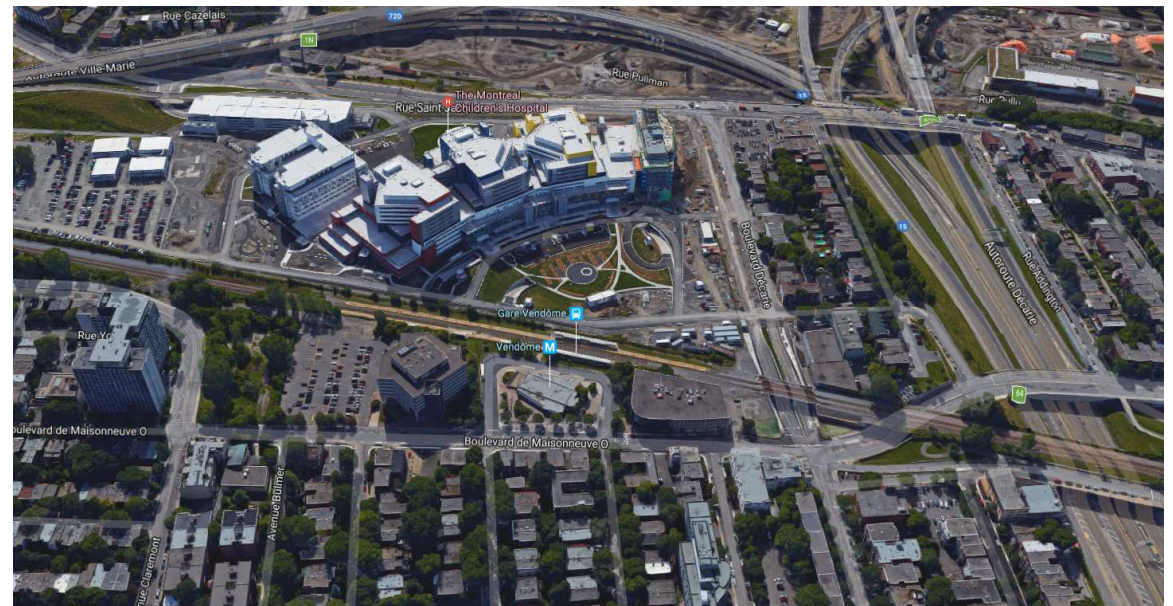
7.4 Accueillir des véhicules en autopartage

- Évaluer la possibilité d'accueillir des véhicules en autopartage dans le stationnement du CUSM afin de dégager les places réservées aux résidents dans les rues au nord du boul. de Maisonneuve O. :
 - Cette recommandation est adressée au CUSM. À ce moment, le CUSM n'est pas en position d'accommoder ce genre de véhicules, notamment pour des raisons de logistique et de gestion de circulation.



8. Mieux planifier les déplacements intermodaux

- ▶ En réponse notamment aux recommandations 3, 4, 5 et 7 du rapport de consultation publique, des interventions sont intégrées au projet afin de bonifier les déplacements intermodaux tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la station Vendôme.



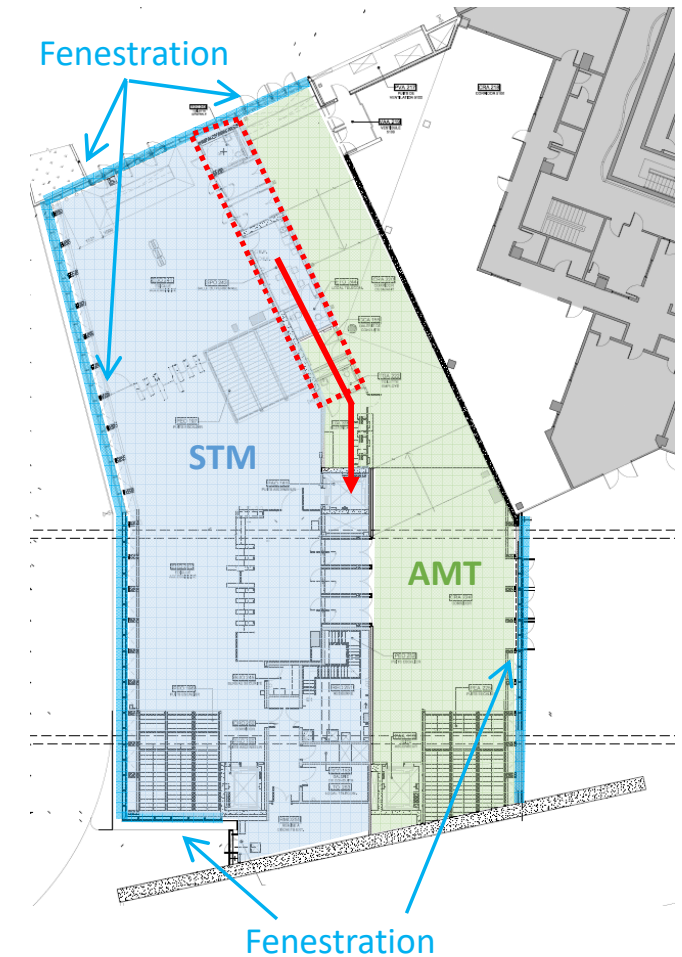
9. Planification des déplacements intermodaux – projets futurs

- La STM prend acte de cette recommandation pour les projets à venir. L'expérience acquise dans le projet Vendôme servira de référence lors de la planification de projets futurs.



10. Repousser vers le sud les espaces séparant STM / RTM

- ▶ Étant donné que le nouvel édicule est enclavé entre différentes infrastructures, l'espace restant pour aménager le nouvel édicule afin de respecter les normes en vigueur tout en incluant les locaux techniques et opérationnels requis pour l'exploitation ne permet pas de repousser vers le sud ces locaux;
- ▶ Le corridor RTM bénéficie de la lumière naturelle par la façade principale du bâtiment ainsi que par la façade côté est où se trouvent les sorties de secours.



11. Mobilier urbain et plan de végétalisation

- Mobilier urbain existant et inclus au projet :
 - Bancs existants aux abords de la boucle d'autobus, à l'édicule existant;
 - Intégration de bancs dans l'aménagement de la place publique en façade du nouvel édicule.
- Plan de végétalisation intégré au projet :
 - Zones de plantation de végétaux en façade du bâtiment, dans la place publique;
 - Plantation de végétaux en bordure de la boucle d'autobus, le long de la façade vitrée;
 - Plantation de vignes à la base du mur antichoc;
 - Nouvel édicule doté d'un toit vert.



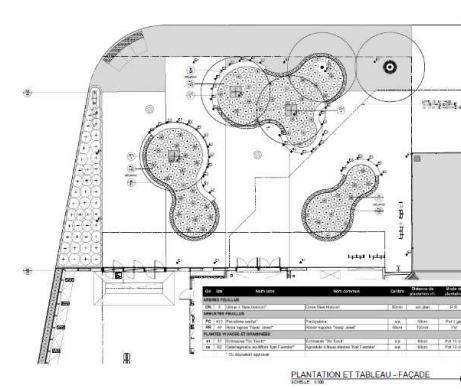
Bancs et place publique édicule existant



Place publique nouvel édicule



Mur antichoc



Plan de végétalisation

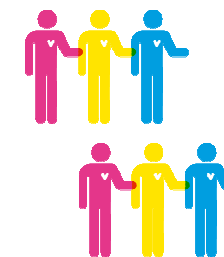
12. Informations aux citoyens

➤ Comité de liaison :

- La STM prépare la mise sur pied d'un comité de liaison. L'objectif est d'assurer un lien continu avec la communauté locale.

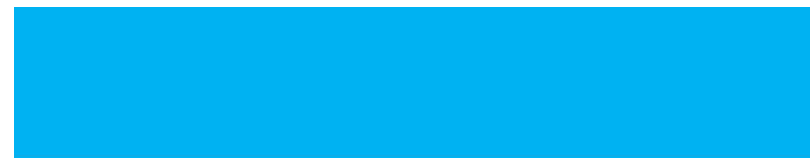
➤ Information aux résidents :

- Un plan de communication détaillé est défini, sera implanté avant le début des travaux et se poursuivra jusqu'à la mise en service.



13. Prochaines consultations publiques de la STM

- À la suite d'un bilan de la consultation publique sur le projet Vendôme, un document de travail interne sera préparé.
- Des améliorations seront également apportées au site Web de la STM.



Consultation publique

PROJET VENDÔME,
MISSION ACCESSIBILITÉ

21 février 2017

Centre universitaire
de santé McGill

McGill University
Health Centre

ACMT

Québec

stm

