

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NOUVEL ÉDICULE À LA  
STATION DE MÉTRO VENDÔME ET D'UN NOUVEAU LIEN  
PIÉTONNIER JUSQU'AU CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ  
MCGILL (CUSM)

RAPPORT DE LA COMMISSION DE CONSULTATION PUBLIQUE  
PRÉSENTÉ AU COMITÉ DE SUIVI DES ACTIFS DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTREAL

MARS 2017

## Table des matières

Lettre de la présidente de commission .....	3
Introduction.....	5
Chapitre 1 — Le projet Vendôme.....	6
1.1 L’encadrement réglementaire.....	6
1.2 Le contexte et les objectifs du projet .....	6
1.3 Le projet Vendôme .....	8
1.4 La planification des travaux.....	11
1.5 Les mesures de mitigation.....	12
Chapitre 2 – Les préoccupations et les opinions des citoyens .....	14
2.1 L’accessibilité universelle et ses aménagements physiques .....	14
2.1.1 Le tunnel existant .....	14
2.1.2 Les nouvelles installations .....	15
2.1.3 Les aménagements extérieurs.....	15
2.1.4 Les autres considérations favorisant l’accessibilité universelle .....	16
2.2 L’amélioration des déplacements intermodaux.....	16
2.2.1 Les modes complémentaires aux services de la STM et de l’AMT .....	16
2.2.2 La connexion entre les plateformes de la STM et de l’AMT.....	17
2.2.3 La cohabitation des modes et la sécurité des piétons et cyclistes.....	18
2.3 La planification des travaux et la gouvernance .....	18
2.3.1 Les nuisances .....	19
2.3.2 Les mécanismes de bonne gouvernance.....	19
2.4 Le concept architectural du projet .....	20
Chapitre 3 – L’analyse et les recommandations de la commission.....	21
3.1 Le projet dans son ensemble.....	21
3.2 Les aménagements favorisant l’accessibilité universelle et la sécurité .....	21
3.3 La planification intermodale.....	24
3.4 Le concept architectural du nouvel édicule .....	27
3.5 La gouvernance et la consultation publique .....	28
Conclusion .....	31

Annexes .....	34
Les informations relatives à la consultation.....	34
Liste des recommandations .....	36

## Table des illustrations

Figure 1 – Plan du projet au niveau du rez-de-chaussée .....	8
Figure 2 – Plan du projet au niveau du sous-sol.....	8
Figure 3 – Vue extérieure projetée du nouvel édicule de la station Vendôme .....	9
Figure 4 – Vue projetée vers le nord-est et mur antichoc .....	10
Figure 5 – Plan illustrant le mur séparant le quai sud du métro et la zone de l’AMT .....	25

## Lettre de la présidente de commission

Montréal, le 20 mars 2017

M. Marvin Rotrand, président du comité  
Comité de suivi des actifs du conseil d'administration  
Société de transport de Montréal  
800, rue de la Gauchetière Ouest  
Montréal (Québec) H5A 1J6

Objet : Rapport de la consultation publique sur le projet de construction d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme et d'un nouveau lien piétonnier jusqu'au Centre universitaire de santé McGill (CUSM)

Monsieur Rotrand,  
Messieurs les membres du comité,

C'est avec plaisir que je vous remets le premier rapport de consultation de la Société de transport de Montréal (STM) portant sur le projet de construction de la station intermodale Vendôme. D'entrée de jeu, cet exercice s'est avéré fructueux sur le plan de la participation citoyenne auprès de la Société. Certains participants ont salué les efforts déployés par la STM pour rendre cette consultation neutre et transparente.

Avec une prédiction de 18 millions de voyageurs à la station de Métro Vendôme en 2021, et étant donné qu'elle est un point de jonction entre les réseaux AMT et STM, en plus d'être un point capital d'accès au CUSM, la station doit être un modèle d'accessibilité, de fluidité de circulation, d'intermodalité, et de sécurité. Les objectifs fixés pour le projet traduisent cette ambition. Les citoyens qui se sont exprimés y souscrivent également.

Le projet répond en grande partie aux objectifs fixés au départ. Cependant, les mémoires des citoyens et l'analyse de la commission font ressortir certaines faiblesses auxquelles il y aurait lieu de pallier. Ainsi, la commission formule des recommandations en regard de quatre aspects du projet, à savoir, i) l'accessibilité universelle et la sécurité, ii) l'intermodalité (visant autant les aménagements intérieurs qu'extérieurs), iii) le concept architectural et iv) la gouvernance du projet et la consultation publique.

Les contraintes techniques sont nombreuses et importantes, mais nous sommes confiants que, forts de leur expérience, de leur expertise et de leur créativité, les partenaires sauront trouver des solutions qui, si elles ne règlent pas tous les problèmes, en dissiperont une large part.

La commission considère donc que le projet doit aller de l'avant selon les échéanciers prévus, en espérant fortement qu'il soit possible d'y intégrer les modifications et améliorations proposées dans le rapport ci-joint.

Je demeure à votre disposition si vous avez besoin de précisions supplémentaires sur cet exercice de consultation et l'analyse de la commission.

Veuillez agréer, Monsieur Rotrand et Messieurs les membres du comité, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, reading "Marguerite Bourgeois". The script is cursive and elegant, with a small flourish at the end.

Marguerite Bourgeois  
Présidente de la commission

MB/eb

## Introduction

Le 1<sup>er</sup> février 2017, le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM) autorisait la création d'une commission responsable de tenir une consultation publique sur le projet de construction d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme et d'un nouveau lien piétonnier jusqu'au Centre universitaire de santé McGill (CUSM). La commission recevait le mandat d'informer, de recueillir les commentaires ou les opinions des citoyens, et de formuler des conclusions, des avis ou des recommandations concernant la construction :

- « d'un tunnel piétonnier assurant un lien entre le Centre universitaire de santé McGill (CUSM), le métro Vendôme de la STM, la gare Vendôme de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et l'édifice situé au 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest;
- d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme afin de répondre aux prévisions d'augmentation d'achalandage en raison de l'arrivée du CUSM ».

La consultation a été annoncée le 6 février 2017 par un communiqué de presse, des avis dans certains médias montréalais ainsi que sur le site web de la STM. Des dépliants d'information ont été distribués aux résidents du secteur et des affiches apposées à l'extérieur de la station de métro Vendôme et au CUSM. La documentation relative au projet Vendôme a également été rendue disponible sur le site internet de la STM.

Composée des commissaires Mme Marguerite Bourgeois, présidente, MM. Jacques Besner et Bruno-Serge Boucher, la commission a présidé une séance d'information le 21 février 2017 à l'Auditorium de l'Institut de recherche du Centre universitaire de santé McGill. Suite à la séance d'audition des opinions qui s'est tenue le 8 mars dernier au même endroit, les commissaires déposent le présent rapport au Comité suivi des actifs du Conseil d'administration de la STM.

Le premier chapitre de ce rapport décrit le projet du second tunnel et du nouvel édicule de la station Vendôme ainsi que le contexte qui s'y rattache. Dans le présent rapport, le projet sera présenté comme le « Projet Vendôme ».

Le second chapitre fait état des préoccupations et opinions des citoyens qui se sont exprimés en consultation publique le 8 mars dernier.

Enfin, le troisième et dernier chapitre contient l'analyse de la commission et ses recommandations.

## Chapitre 1 — Le projet Vendôme

Ce chapitre présente le projet Vendôme. Il comprend une présentation de l'encadrement réglementaire de la consultation et du projet, un bref survol du contexte urbain et des objectifs du projet ainsi qu'une description technique du projet.

### 1.1 L'encadrement réglementaire

#### *L'encadrement réglementaire de la consultation*

L'article 158.3 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, chapitre S-30.01) prévoit qu'il revient au conseil d'agglomération de Montréal d'édicter, par règlement, « les règles d'urbanisme que doit respecter la Société de transport de Montréal (STM) dans la réalisation des travaux et des ouvrages visés ». L'adoption de ce règlement doit faire suite à la réalisation, par la STM, d'une consultation publique portant sur les travaux ou les ouvrages visés par le règlement, le nouvel édicule de la station Vendôme, dans le cas présent. Cette consultation doit être tenue conformément à la politique corporative PC 1.14, telle qu'approuvée par le conseil d'administration de la STM. Il s'agit de la première consultation publique de la STM engagée sous cette politique.

Le rapport de consultation doit d'abord être déposé au Comité suivi des actifs du conseil d'administration de la STM puis adopté par le conseil d'administration de la STM. Il sera ensuite être déposé à l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (CDN – NDG) ainsi qu'au greffier de la Ville de Montréal. Le comité exécutif de la Ville de Montréal sera ensuite saisi du rapport avant que le conseil d'agglomération, conformément à la Loi, ne soit appelé à adopter le règlement autorisant la STM à réaliser le projet au nom des partenaires impliqués.

#### *L'encadrement réglementaire du projet*

La construction du nouvel édicule de la station de métro Vendôme exige d'obtenir des autorités municipales une modification du règlement de zonage affectant le terrain du 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest. Cette modification au règlement d'urbanisme 01-276 de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce est requise pour autoriser, sur une petite superficie de la zone où est situé le 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest, un changement d'usages qui sont actuellement « commerciaux » et qui deviendraient « équipements collectifs et institutionnels ».

### 1.2 Le contexte et les objectifs du projet

Depuis la conception et l'ouverture du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) au site Glen, l'implantation d'un deuxième tunnel reliant la station intermodale Vendôme au complexe hospitalier est demandée par le CUSM et d'autres intervenants de la communauté. Situé au nord du CUSM, l'édicule existant de la station de métro Vendôme permet l'accès au complexe hospitalier par un tunnel sous les voies ferroviaires du Canadien Pacifique (CP) lesquelles séparent les deux sites. Or, ce tunnel se termine dans le stationnement souterrain du CUSM où les piétons

doivent emprunter un passage balisé vers l'entrée en sous-sol de l'hôpital et traverser le stationnement.

Ce lien piétonnier, bien qu'il permette de rejoindre le CUSM depuis l'édicule existant du métro, a été aménagé provisoirement lors de la construction de l'hôpital. Il n'est pas accessible universellement, les capacités d'évacuation sont limitées advenant une augmentation de l'achalandage et son parcours est peu sécuritaire puisqu'il exige des piétons d'être vigilants lorsqu'ils cheminent dans le stationnement de l'hôpital. Pour pallier temporairement à ces lacunes d'accessibilité, la STM a dû ajouter une desserte d'autobus supplémentaire depuis la station Lionel-Groulx jusqu'aux portes du CUSM (la ligne 77).

Les infrastructures actuelles en transport collectif sont jugées insuffisantes par la STM pour accueillir l'achalandage supplémentaire prévu au cours des prochaines années. Selon les informations fournies par la STM, cet achalandage a déjà augmenté de 38 % depuis l'ouverture du CUSM au site Glen, et ce, pour le métro seulement<sup>1</sup>. La station Vendôme est présentement en 10<sup>e</sup> position des stations les plus achalandées du réseau de la STM<sup>2</sup>. Un phénomène de congestion est constaté aux heures de pointe dans l'édicule actuel et celui-ci serait amplifié par le fait que les usagers du CUSM se déplacent majoritairement à contresens du reste de la clientèle du métro et des trains de banlieue de l'AMT.

Compte tenu de ces conditions, les partenaires estiment que la construction d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme et d'un nouveau lien piétonnier souterrain jusqu'au CUSM permettrait de satisfaire l'ensemble des besoins exprimés par le CUSM, l'AMT, la STM et les usagers tout en remédiant aux lacunes actuelles d'accessibilité ainsi qu'aux enjeux à long terme liés à la croissance d'achalandage.

En 2008, le CUSM a demandé à la STM et à l'AMT de collaborer à la réalisation du projet. Après plusieurs années de négociation, une entente de partenariat tripartite a été signée entre la STM, l'AMT et le CUSM. Le MTQ a ensuite annoncé en 2015 le financement à 100 % du projet par décret gouvernemental et la STM a été sélectionné comme gestionnaire du projet. Les partenaires ont établi les objectifs suivants :

- « Rendre la station de métro, la gare de train et le lien piétonnier reliant le CUSM accessible universellement, dans un trajet le plus court possible;
- Améliorer le temps d'évacuation (temps-réponse) de la station de métro en situation d'urgence;
- Prioriser l'intermodalité et la fluidité de la circulation piétonnière, pour améliorer le temps de déplacement de la clientèle provenant du train, du métro, des autobus et du CUSM;
- Améliorer la capacité d'accueil pour répondre à l'augmentation de l'achalandage;
- Avoir un lien direct avec le boulevard de Maisonneuve Ouest. »<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> STM, Document de travail « Nouvel édicule de la station Vendôme », novembre 2016.

<sup>2</sup> STM, Présentation du projet lors de la séance d'information du 21 février 2017.

<sup>3</sup> STM, Document de travail « Nouvel édicule de la station Vendôme », novembre 2016.



### 1.3 Le projet Vendôme

Le projet Vendôme est divisé en trois zones, soit le nouvel édicule de la station de métro Vendôme, la gare de trains de banlieue Vendôme, et le tunnel piétonnier qui relie ce nouvel édicule aux quais de la gare et au CUSM.

#### Légende (en surface):

1. Édicule actuel de la station Vendôme
2. 5100 Boul. de Maisonneuve O.
3. Nouvel édicule
  - Accès au Métro (bleu)
  - Accès au lien avec la gare de l'AMT et du CUSM (vert)
4. Accès actuels sur les quais de la gare de l'AMT
5. Nouveaux accès sur les quais de la gare de l'AMT (vert)

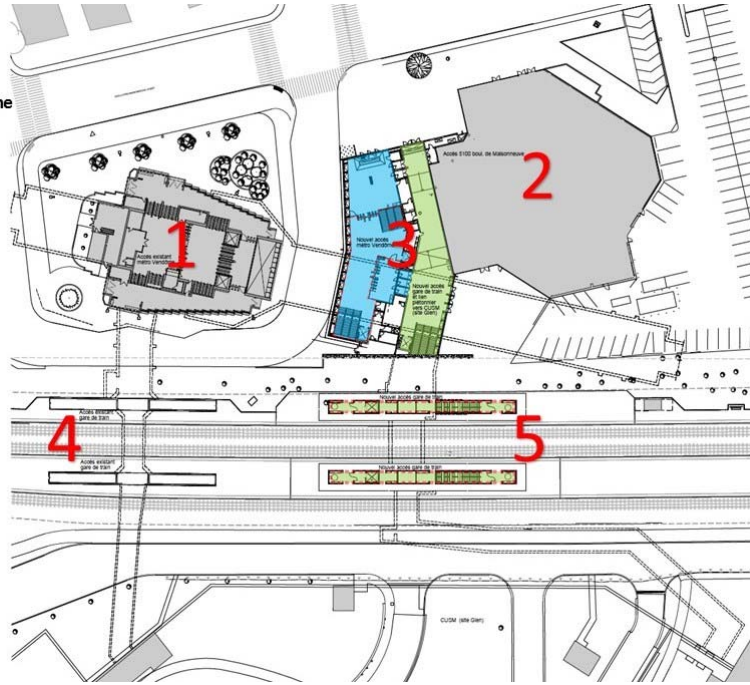


Figure 1 – Plan du projet au niveau du rez-de-chaussée

#### Légende (en sous-sol):

1. Tunnel du Métro et station Vendôme
2. Tunnel piétonnier existant vers la gare de l'AMT et le CUSM
3. CUSM
4. Nouveaux accès aux quais de la station Vendôme – zone contrôlée (bleu)
5. Nouveau tunnel piétonnier vers la gare de l'AMT et le CUSM – zone non contrôlée (vert)

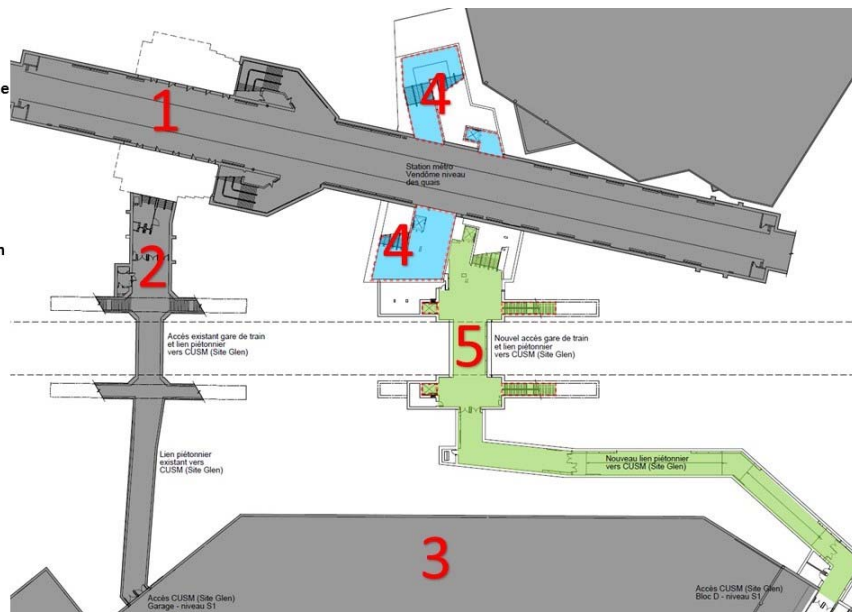


Figure 2 – Plan du projet au niveau du sous-sol

### *Le nouvel édicule de la station de métro Vendôme*

L'emplacement proposé du deuxième édicule est situé à l'est de l'édicule existant et serait attenant à l'édifice du 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest, qui appartient à la Fondation de l'Hôpital Royal Victoria. Ce nouvel édicule, relié au rez-de-chaussée de cet immeuble, aurait une superficie de 1 175 mètres carrés sur un seul niveau.



*Figure 3 – Vue extérieure projetée du nouvel édicule de la station Vendôme*

Au rez-de-chaussée de cet édicule, deux entrées principales en face du boulevard de Maisonneuve Ouest permettraient soit d'accéder directement au métro du côté ouest, soit au rez-de-chaussée du 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest et, via le nouveau tunnel piétonnier, aux quais de l'AMT et du CUSM du côté est.

En face du nouvel édicule, un espace public d'environ 500 mètres carrés serait aménagé et partiellement végétalisé. La boucle actuelle d'autobus de même qu'un puits de ventilation naturelle du tunnel du métro devraient être déplacés vers l'édicule existant, afin de permettre l'insertion du nouvel édicule. Un mur antichoc d'une hauteur de 2.5 m devra être construit entre le nouvel édicule et les voies ferrées du CP afin de satisfaire aux normes fédérales de sécurité ferroviaire.



Figure 4 – Vue projetée vers le nord-est et mur antichoc

L'emplacement du nouvel édicule aurait été choisi en raison des nombreuses contraintes physiques présentes sur le site, dont le tunnel du métro en tréfonds, la voie ferroviaire de l'AMT et l'implantation au sol du 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest. L'aménagement proposé répondrait également aux besoins de sécurité et d'accessibilité universelle avec le nouveau lien piétonnier souterrain et l'ajout d'ascenseurs. Il vise la certification environnementale Envision avec entre autres, l'aménagement d'un toit vert et le verdissement du mur antichoc<sup>4</sup>. Selon ses concepteurs, l'espace restreint disponible au-dessus du tunnel de métro et au-dessous des voies ferrées n'aurait pas permis l'installation d'escaliers mécaniques depuis le nouvel édicule.

#### *La gare de trains Vendôme de l'AMT*

La gare de trains Vendôme de l'AMT dessert trois lignes, soit Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac. Il s'agit de la 3<sup>e</sup> gare en importance du réseau de l'AMT avec 10 000 déplacements quotidiens. Plus de 80 % des usagers qui y descendraient se dirigeraient vers la station Vendôme<sup>5</sup>. Trois voies ferrées traversent la gare et une trentaine de passages de train seraient enregistrés quotidiennement à cette gare durant les jours de semaine.

Les nouveaux aménagements comprendraient, au niveau des quais d'embarquement, deux nouveaux édicules situés à l'est de ceux existants. Ils incluraient chacun une aire d'attente

---

<sup>4</sup> Développé par l'*Institute for Sustainable Infrastructure* aux États-Unis, Envision est un système d'évaluation et d'aide à la décision lié au développement durable pour les projets d'infrastructures : <https://sustainableinfrastructure.org/envision/>

<sup>5</sup> STM, Présentation du projet lors de la soirée d'information du 21 février 2017, et Agence métropolitaine de Transport, *Pôle multimodal Vendôme — Nouvel accès sécuritaire et facile vers le CUSM*, 19 juin 2015, <https://www.amt.qc.ca/fr/actualites/nouvelles-evenements/nouvelles/pole-multimodal-vendome-nouvel-acces-securitaire-et-facile-vers-le-cusm>

couverte accessible depuis un escalier et un ascenseur chauffé<sup>6</sup>. Au niveau inférieur, dans le nouveau tunnel, une aire de validation et de recharge de billets serait adjacente aux ascenseurs et aux escaliers. Ces nouveaux aménagements des quais de l'AMT permettraient l'insertion éventuelle d'une quatrième voie ferrée dans l'emprise du CP.

#### *Le tunnel piétonnier du CUSM*

Le nouveau tunnel piétonnier donnerait ensuite accès au Bloc D du CUSM. D'une longueur approximative de 100 mètres, ce tunnel serait accessible aux personnes à mobilité réduite et serait muni d'un éclairage et d'aménagements favorisant un sentiment de sécurité (portes, caméras, etc.). Aucun espace commercial n'est prévu dans le nouveau tunnel en raison de la réglementation en vigueur.

Le tunnel existant serait conservé après les travaux proposés et il n'y aurait pas de changements aux infrastructures existantes ni, à moins d'avis contraire, au fait que les usagers emprunteraient toujours le lien balisé du stationnement pour se rendre au CUSM.

#### **Distances approximatives comparées entre le tunnel existant et le tunnel projeté<sup>7</sup>**

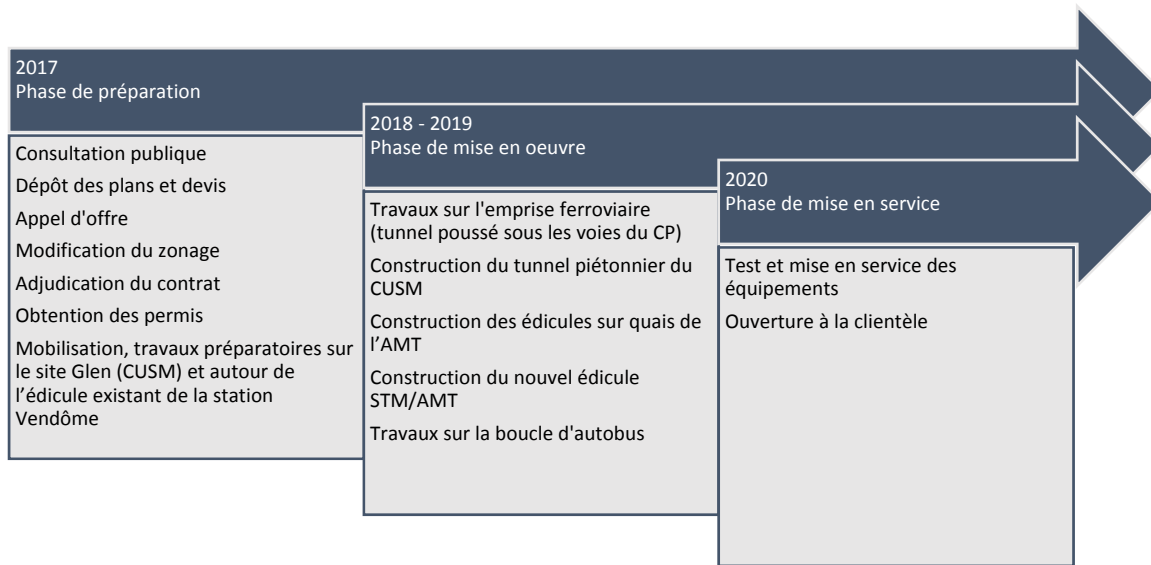
	Tunnel existant	Tunnel projeté
Des quais de la gare au CUSM	150 mètres (c.-à-d. le lien balisé dans le stationnement)	100 mètres
Des quais du métro au CUSM	250 mètres	195 mètres
TOTAL (du boulevard de Maisonneuve au CUSM)	240 mètres (Bloc B du CUSM)	200 mètres (Bloc D du CUSM)

#### 1.4 La planification des travaux

Suite à l'adoption finale du projet et à la période des appels d'offres, les travaux de construction devraient durer deux ans. L'ouverture des nouvelles infrastructures serait prévue pour 2020. La phase de mise en œuvre comprendrait des travaux sous l'emprise ferroviaire, la construction des édicules sur les quais de la gare de train, la construction du tunnel piétonnier vers le CUSM et enfin la construction du nouvel édicule de métro et le déplacement de la boucle d'autobus. Les services seraient maintenus en tout temps, tant pour le métro, les autobus, les trains de banlieue que pour l'hôpital.

<sup>6</sup> STM, Description du projet Vendôme, <http://www.stm.info/fr/infos/etat-du-service/travaux/vendome-0>

<sup>7</sup> Données fournies par le Bureau de projet Vendôme de la STM



## 1.5 Les mesures de mitigation

Une série de mesures de mitigation sont prévues durant la construction concernant notamment, la circulation, le bruit et la qualité de l'air. Un programme de communication avec les riverains et les autorités serait également lancé durant les travaux, incluant l'envoi de bulletins électroniques, la distribution de dépliants en amont des phases clés, la création d'une section spécifique sur le site web de la STM ainsi qu'en faisant connaître l'existence d'une ligne téléphonique. Des mesures de verdissement sont également prévues suite aux travaux afin de compenser la coupe de végétaux nécessaires à la construction du projet.

### *Circulation*

Les mesures de mitigation visant la circulation des véhicules seraient appliquées et la STM s'arrimerait avec les villes de Montréal et de Westmount ainsi que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce afin de réduire notamment les nuisances causées par les véhicules lourds.

Le transport des matériaux de construction entrant et sortant du chantier seraient restreint par un plan de camionnage qui fera passer les camions par la rue Sherbrooke et Claremont ainsi que par la rue St-Jacques au sud du CUSM. Le camionnage serait interdit sur le boulevard de Maisonneuve Ouest.

L'accès à la station de métro et au service seraient maintenus, mais certaines lignes d'autobus seraient temporairement redirigées lors des travaux sur la boucle d'autobus prévus à l'été 2019. Ces redirections des lignes d'autobus sont en cours d'évaluation. La gare de trains Vendôme, quant à elle, subirait également quelques perturbations pendant les travaux et des mesures de mitigations seraient mises en place pour maintenir un service adéquat pour sa clientèle.

### *Niveau sonore*

Des mesures des niveaux de bruits et des vibrations seraient prévues, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la machinerie lourde et le transport des marchandises et matériaux de remblais. Des cloisons antibruit et des alarmes de recul à « bruit blanc » pour le matériel roulant seraient installées. Aucune activité de battage de pieux n'est prévue au projet.

### *Qualité de l'air*

Concernant la qualité de l'air et la poussière générée par le chantier, une analyse de qualité de l'air serait réalisée et des échantillonnages prélevés durant les travaux afin d'assurer un niveau de qualité acceptable. L'arrosage du site et des camions figure parmi les mesures d'atténuation envisagées.

### *Verdissement*

Des arbres matures devront être abattus en bordure du 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest et l'aménagement paysager existant sera refait. La STM prévoit des zones de plantation de végétaux et d'arbres, l'aménagement d'une surface gazonnée ainsi que l'aménagement d'un toit vert sur le nouvel édicule afin de réduire l'effet de chaleur.

## Chapitre 2 – Les préoccupations et les opinions des citoyens

Ce chapitre s'intéresse aux préoccupations, aux attentes et aux opinions soulevées par les citoyens et organismes s'étant exprimés sur le projet. Une centaine de personnes ont assisté aux deux séances publiques, soit la séance d'information et la séance d'audition des opinions. La commission a reçu 11 avis écrits<sup>8</sup> et a entendu 5 présentations en séance d'audition. Les résidents du secteur, les organismes communautaires et environnementaux et des représentants du secteur de la santé ont été représentés<sup>9</sup>.

Il est à noter que les sujets abordés par ces derniers lors de la séance d'information et ceux abordés lors de la séance d'audition des opinions étaient sensiblement différents. Les questions posées en séance d'information ont largement concerné les enjeux liés aux travaux de construction, à la circulation, au camionnage, ainsi que les moyens de contrôle que la STM prendra pour assurer le respect des budgets et échéanciers. Les avis et opinions reçus en deuxième partie de consultation ont, quant à eux, plutôt porté sur les enjeux d'aménagement du projet, d'accessibilité universelle, de transport et de déplacements.

De manière générale, le projet présenté est bien accueilli. Plusieurs propositions d'améliorations ont été formulées. De nombreux participants estiment que le projet proposé permettra enfin aux personnes à mobilité réduite d'accéder plus facilement au centre hospitalier; un groupe avance plutôt qu'il facilitera les déplacements intermodaux du secteur, alors que d'autres pensent au contraire qu'il y a encore place à amélioration<sup>10</sup>. Les sections ci-dessous présentent les critiques, les appréciations et les propositions d'améliorations reçues.

### 2.1 L'accessibilité universelle et ses aménagements physiques

L'accessibilité universelle et les aménagements physiques y étant reliés font partie des préoccupations qui ont été largement abordées durant la consultation. L'accès au CUSM par le tunnel existant ou par le nouveau tunnel ainsi que les aménagements extérieurs, tels que la boucle d'autobus, sont des exemples de sujet qui ont retenu l'attention des participants.

#### 2.1.1 Le tunnel existant

De nombreux participants ont rappelé la difficulté qu'ont actuellement les personnes à mobilité réduite lorsqu'elles empruntent le tunnel existant reliant la station Vendôme au site Glen<sup>11</sup>. Une participante ayant des difficultés à se déplacer à pied rappelle que « c'est non seulement les escaliers qui sont difficiles [à monter], mais aussi la longueur de la marche. »<sup>12</sup> On demande donc à la STM d'améliorer ce lien, surtout considérant l'augmentation de l'achalandage prévue et la

---

<sup>8</sup> 6 mémoires et 5 courriels.

<sup>9</sup> Voir la liste complète des participants en annexe.

<sup>10</sup> Davinia E. Withington (courriel), Conseil régional de l'environnement, mémoire, p. 3., Concertation Interquartier, mémoire p. 2, Village Vendôme, Comité des usagers du CUSM.

<sup>11</sup> Comité des usagers du CUSM, Transport 2000 Québec, Gillian Frontin, Concertation Interquartier.

<sup>12</sup> Gillian Frontin (courriel).

concentration des mouvements piétons autour de l'édicule actuel en raison de la présence des arrêts de bus concentrés autour de celui-ci<sup>13</sup>.

Au départ, certains croyaient qu'il était question de fermer le tunnel actuel. Cette méprise a été rapidement dissipée en séance d'information. Elle aura toutefois donné lieu à un élément d'information important : un participant a fait valoir l'importance du maintien en service de l'édicule et du tunnel actuels (ainsi que son accès sur la rue Marlowe), pour accommoder les personnes ayant des handicaps visuels qui doivent se déplacer entre le CUSM et la clinique d'ophtalmologie située au 5252 boulevard de Maisonneuve Ouest<sup>14</sup>.

« Especially considering MUCH does not have adult ophthalmology service and the adult ophthalmology service is at 5252, Maisonneuve West building, which is directly in front of Vendome metro station entrance by Marlowe street, it is crucial our patients with emergency visual difficulties not go through more maze of walking and taking a longer route of several extra streets of length of walking than necessary. »<sup>15</sup>

### 2.1.2 Les nouvelles installations

Plusieurs se réjouissent enfin de l'accessibilité universelle prévue dans les nouvelles installations de la station Vendôme en rappelant que ce nouveau lien reliant le CUSM est essentiel pour de nombreuses personnes à mobilité réduite. Les engagements de la STM et de l'AMT en matière d'accessibilité universelle sont également applaudis : « This is an important commitment given that 200 000 residents of the Island of Montreal have some type of mobility impairment. »<sup>16</sup>

Toutefois, l'absence d'escaliers mécaniques a été déplorée par plusieurs et on souhaiterait que ce type d'escaliers soit prévu dans l'aménagement du nouvel édicule<sup>17</sup>. Pour certains, ce manque encouragera les usagers à utiliser les ascenseurs qui seront surchargés à leur tour, au détriment des personnes à mobilité réduite. De plus, le nombre élevé d'ascenseurs à emprunter pour se déplacer du métro jusqu'aux quais de l'AMT (trois au total) augmenterait de trois fois le risque qu'une personne ne puisse effectuer le transfert en cas de panne d'un de ceux-ci<sup>18</sup>.

### 2.1.3 Les aménagements extérieurs

Bien que cet enjeu ne soit pas relié directement au mandat reçu, de nombreux participants ont fait valoir le manque de lien par autobus entre la station de métro Vendôme au CUSM pour les personnes à mobilité réduite<sup>19</sup>. La ligne 77, présentement offerte à partir de la station Lionel-

---

<sup>13</sup> Transport 2000 Québec, mémoire, p. 5.

<sup>14</sup> Jean Su (courriel).

<sup>15</sup> Jean Su (courriel).

<sup>16</sup> Concertation Interquartier, mémoire, p. 3.

<sup>17</sup> Séance d'information (Valérie Gold, Peter McQueen, Mordechai Ludmer), Comité des usagers du CUSM, mémoire, p. 2, Anton W Dubrau, mémoire, pp. 1 et 13.

<sup>18</sup> Anton W Dubrau, mémoire, p. 13.

<sup>19</sup> Comité des usagers du CUSM, mémoire, p. 1, Transport 2000 Québec, mémoire, p. 2, Concertation Interquartier, mémoire, p. 3.



Groulx, allonge considérablement les temps de parcours<sup>20</sup>. Un groupe propose l'ajout d'un arrêt d'autobus à la station Vendôme, telles les lignes 77 ou 37, en autorisant le virage à gauche seulement pour les autobus qui se dirigent vers l'ouest à « l'approche est boulevard de Maisonneuve puis vers la rue Décarie en direction sud. »<sup>21</sup>.

Des critiques sont également exprimées à savoir que le réaménagement de la boucle d'autobus forcera les personnes à mobilité réduite à traverser la chaussée dans cette boucle pour accéder au nouvel édicule qui sera universellement accessible. On fait valoir qu'il s'agit d'une clientèle plus vulnérable et que cette traversée augmentera le risque que ces personnes soient heurtées par un autobus<sup>22</sup>. Il est proposé de modifier le sens de circulation des autobus dans cette boucle pour que la clientèle à mobilité réduite accède directement au nouvel édicule sans la traverser<sup>23</sup>.

#### 2.1.4 Les autres considérations favorisant l'accessibilité universelle

Enfin, des propositions sont faites afin que des rampes pour fauteuils roulants soient installées à l'intérieur du tunnel, de même que des bancs et appuis à des intervalles stratégiques, tant dans le nouveau tunnel de la station Vendôme que dans l'existant<sup>24</sup>. Un groupe suggère également qu'une main courante soit aménagée à l'extérieur sur le trottoir le long du 5252 boulevard de Maisonneuve Ouest et de la rue Décarie jusqu'au CUSM. Ce groupe souhaiterait aussi qu'un éclairage adéquat et des caméras de surveillance soient installés dans le nouveau tunnel pour assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite<sup>25</sup>.

## 2.2 L'amélioration des déplacements intermodaux

L'amélioration des déplacements piétonniers intermodaux constitue le second grand thème à avoir été abordé en deuxième partie de la consultation publique. Plusieurs participants espèrent une meilleure planification des espaces de transit, que ce soit entre la STM et l'AMT, ou pour avoir accès à des services connexes aux transports collectifs et actifs (taxis, débarcadère, autopartage, Bixi, etc.)<sup>26</sup>.

### 2.2.1 Les modes complémentaires aux services de la STM et de l'AMT

L'amélioration des modes complémentaires aux transports collectifs desservis par l'AMT et la STM (taxis, débarcadères, services d'autopartage) a ainsi été réitérée par les participants<sup>27</sup>. Ceux-ci expliquent que le transport public représente bien plus que le métro et les trains, surtout dans un

---

<sup>20</sup> Comité des usagers du CUSM, mémoire, p. 1.

<sup>21</sup> Transport 2000 Québec, mémoire, p. 2.

<sup>22</sup> Transport 2000 Québec, mémoire, p. 6.

<sup>23</sup> Transport 2000 Québec, mémoire, p. 2.

<sup>24</sup> Comité des usagers du CUSM, mémoire, p. 2, Anton W Dubrau, mémoire, p. 14.

<sup>25</sup> Comité des usagers du CUSM, mémoire, pp. 2 et 3.

<sup>26</sup> Village Vendôme, Comité des usagers du CUSM, Anton W Dubrau, Concertation Interquartier, Transport 2000 Québec.

<sup>27</sup> Village Vendôme, Comité des usagers du CUSM, Transport 2000 Québec, Concertation Interquartier.

contexte de croissance des transports publics et que le projet proposé possède des lacunes en ce qui concerne l'aménagement des zones de taxis, d'autopartage, d'un débarcadère et la sécurité des piétons et cyclistes<sup>28</sup>. On souhaite donc que des espaces soient réservés à ces services à proximité de la station, sur le boulevard de Maisonneuve Ouest, et non dans les rues avoisinantes, où les services ne sont pas visibles de la station (comme le poste de taxi situé présentement sur la rue Northcliffe), où les stationnements réservés ne sont plus disponibles pour les résidents, et où la marche au ralenti des taxis occasionne des nuisances aux résidents<sup>29</sup>.

### 2.2.2 La connexion entre les plateformes de la STM et de l'AMT

Un intervenant estime que l'aménagement proposé dans le nouvel édicule et le tunnel n'améliorera pas l'expérience de la clientèle qui transite soir et matin entre la gare de l'AMT et la station de métro de la STM :

« I'm concerned that this will discourage transit use compared to a more optimized design which minimizes transfer distance, total number of stairs, total number of elevators and includes escalators »<sup>30</sup>.

Il fait valoir que les temps de transfert et l'effort physique exigé de la clientèle en raison des nombreux escaliers représenteront une pénalité supplémentaire dans la perception qu'auront les usagers de leurs déplacements. Pour plusieurs navetteurs, particulièrement ceux provenant de la banlieue, la compétition est féroce entre choisir l'automobile ou le transport en commun. Un mauvais design dans l'aménagement des espaces de transit peut facilement faire perdre une partie de la clientèle du transport collectif au profit de l'automobile, fait-on valoir<sup>31</sup>.

L'importance du pôle Vendôme comme station de transfert métro-train de banlieue (ligne orange et les trois lignes de l'AMT) est également rappelée pour justifier une meilleure connexion lors des transferts.

Ce participant suggère donc de revoir les liens entre les quais du métro et ceux des trains, afin d'y minimiser la distance à parcourir et le nombre d'escaliers à monter. L'une des options proposées est de connecter directement la plateforme sud du métro au tunnel de l'AMT, en perçant le mur qui les sépare dans le projet et en y ajoutant des tourniquets et des portes tournantes puis en retirant une rangée d'escaliers ainsi qu'un ascenseur dans la section contrôlée de la station<sup>32</sup>.

Quelques autres critiques touchent la zone de l'AMT. L'une d'elles concerne les escaliers pour accéder à la plateforme de l'AMT. Un seul escalier depuis le nouveau tunnel est présentement prévu du côté est et l'on suggère d'en ajouter un second à l'ouest de celui-ci, comme c'est le cas pour les quais existants. Cet ajout disperserait davantage la clientèle le long de la plateforme de

---

<sup>28</sup> Village Vendôme, mémoire, pp. 1 et 2.

<sup>29</sup> Transport 2000 Québec, mémoire, pp. 2 et 7, Concertation Interquartier, mémoire, p. 4, Village Vendôme, mémoire, p. 1.

<sup>30</sup> Anton W Dubrau, mémoire, p. 1.

<sup>31</sup> Anton W Dubrau, mémoire, p. 4.

<sup>32</sup> Anton W Dubrau, mémoire, p. 16.

la gare de trains<sup>33</sup>. Tel qu'expliqué dans le chapitre 3, cette suggestion a été écartée par la commission puisque l'escalier en question prendrait la place d'un ascenseur qui est requis pour les personnes à mobilité réduite.

Dans un autre ordre d'idées un participant a évoqué le manque de gares de l'AMT dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce (entre les gares Montréal-Ouest et Vendôme) ce qui laisse entrevoir un fort potentiel de développement pour le réseau AMT, lequel développement futur devrait être pris en compte dans la planification. « The Vendome Access project will result in infrastructure that will be utilized for many decades, so the potential of the AMT infrastructure should definitely [be] taken into account ».<sup>34</sup>

### 2.2.3 La cohabitation des modes et la sécurité des piétons et cyclistes

Des inquiétudes ont été soulevées relativement à la sécurité des piétons et des cyclistes, de même qu'à la cohabitation avec les véhicules motorisés tant durant les travaux qu'après. La priorité devrait être d'assurer leur sécurité, entre autres en anticipant l'augmentation des besoins de la clientèle anticipée (18 millions d'usagers seraient attendus d'ici 2021), et en aménageant des aires et traverses protégées pour les piétons<sup>35</sup>.

Enfin, l'aménagement pour les piétons sur le côté sud du boulevard de Maisonneuve Ouest à l'angle de la rue Décarie serait actuellement dangereux, principalement l'hiver où des plaques de glace se forment en raison des rafales et où la pente du trottoir serait trop abrupte : « There are currently no physical supports to help pedestrians (including pregnant women, parents with strollers and small children, seniors, and people with mobility imparments) to navigate the hill and the sidewalk. »<sup>36</sup> (Voir également la section sur l'accessibilité universelle où une main courante est proposée à cet endroit).

## 2.3 La planification des travaux et la gouvernance

La planification des travaux de construction et les enjeux de gouvernance représentent une autre thématique abordée. Plusieurs participants ont exprimé le souhait que ce projet se réalise à l'intérieur des délais et budgets prévus par la STM. En parallèle, d'autres espèrent que les nuisances associées à la construction du projet et de certains projets alentour soient amenuisées le plus possible. Dans les deux cas, on s'est interrogé à savoir si les manquements aux engagements seraient assortis de pénalités. Des pistes d'amélioration de la gouvernance ont ainsi été avancées.

---

<sup>33</sup> Anton W Dubrau, mémoire, pp. 10 et 11.

<sup>34</sup> Anton W Dubrau, mémoire, pp. 4 et 6.

<sup>35</sup> Village Vendôme, mémoire, p. 2, Comité des usagers du CUSM, mémoire p. 2, Conseil régional de l'environnement, mémoire, p. 3.

<sup>36</sup> Concertation Interquartier, mémoire, p. 4.

### 2.3.1 Les nuisances

Les différents projets de construction ayant eu lieu dans le secteur et ceux à venir ont fait l'objet d'inquiétudes. Le secteur a déjà subi beaucoup de nuisances suite aux constructions du CUSM au site Glen et celles actuelles et à venir de l'échangeur Turcot. Soulignant que les résidents du secteur et les usagers du transport collectif auront à subir les impacts de la construction du projet Vendôme, un groupe suggère que l'arrondissement impose un moratoire de deux ans sur la construction éventuelle du projet Provigo sur le terrain à l'intersection de Claremont et De Maisonneuve Ouest<sup>37</sup>.

Des participants s'inquiètent par ailleurs du niveau additionnel de pollution généré dans le secteur dû aux travaux de construction et à la circulation motorisée causée par les détours. Le passage des camions dédiés au projet Vendôme, estimé à 10-30 camions par heure, ne fera qu'augmenter les niveaux de pollution de l'air et de pollution sonore, particulièrement sur les rues résidentielles du secteur.

« Road closures in the area will continue to affect residents in St. Henri, Westmount and NDG for the next several years. The Environmental Impact Study for the Turcot project identifies increased noise and airborne dust levels as the most marked residual impacts on local residents associated with the reconstruction project. »<sup>38</sup>

### 2.3.2 Les mécanismes de bonne gouvernance

Des mécanismes de bonne gouvernance sont demandés, tels la mise sur pied d'un comité de bon voisinage réunissant la STM ainsi que les résidents, les commerçants et les groupes communautaires de Notre-Dame-de-Grâce, Westmount et St-Henri, de même que les employés et usagers du CUSM. Ce comité aurait comme objectif :

1. De discuter de l'évolution des travaux,
2. D'écouter les inquiétudes des résidents
3. De trouver des solutions au fur et à mesure que des difficultés surgissent.<sup>39</sup>

Des recommandations sont formulées à l'effet que l'exécution des travaux de construction réponde aussi aux meilleures pratiques d'accessibilité universelle, et ce tant à l'entrée de l'édicule actuel que du nouvel édicule où des mesures de mitigations seraient déployées<sup>40</sup>. Selon certains, de l'aide financière pourrait également être demandée au Ministère des Transports afin de financer les activités de ce comité de bon voisinage et les mesures de mitigations. Il est souhaité que les responsables des différents projets dans le secteur (STM, AMT, CUSM, MTQ, arrondissement NDG-CDN) se coordonnent à toutes les phases de construction dans le but d'assurer la sécurité des usagers et de minimiser les nuisances et impacts auprès des résidents<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> Concertation Interquartier, mémoire, pp. 5-6.

<sup>38</sup> Concertation Interquartier, mémoire, p. 5

<sup>39</sup> Concertation Interquartier, mémoire, p. 5, Comité des usagers du CUSM, mémoire p. 3.

<sup>40</sup> Concertation Interquartier, mémoire, p. 3.

<sup>41</sup> Concertation Interquartier, mémoire, p. 2.

Certaines interventions ont salué la mise en place, par la STM, d'un processus de consultation neutre et indépendant.<sup>42</sup> On a toutefois souligné le manque d'information disponible sur le projet : « For example, the dimensions proposed for the new tunnel were not presented. There needs to be further consultation with residents in the surrounding area, especially regarding appropriate mitigation measures during all phases of the project. »<sup>43</sup>

## 2.4 Le concept architectural du projet

Quelques commentaires ont été adressés eu égard au concept architectural du nouvel édicule, mais ceux-ci divergent.

D'un côté, on apprécie le caractère à « échelle humaine » et la fenestration généreuse du concept qui favoriserait le confort des usagers, la sécurité et la convivialité des lieux<sup>44</sup>. Les mesures de verdissement prévues au toit et sur le mur antichoc sont également soutenues et démontrent, selon un groupe, la démarche écoresponsable du promoteur. Un plan de gestion et d'entretien est proposé pour assurer le succès de ces mesures de verdissement<sup>45</sup>.

D'un autre côté, même si le concept architectural du nouvel édicule crée de grands espaces lumineux, un participant fait remarquer que la zone de l'AMT du nouvel édicule ne pourra pas bénéficier de cette fenestration puisqu'elle est séparée de l'aire principale<sup>46</sup>. Le fait que les zones de l'AMT et de la STM soient divisées par des locaux contribuerait à rendre cette première plus exiguë et moins intéressante, tel que peut l'être un corridor. Il est donc suggéré par un de ces participants de combiner ces zones en un seul espace, comme ce serait le cas de la station Bonaventure. Enfin, d'autres considèrent que l'architecture du nouvel édicule n'est pas en harmonie avec l'édicule existant : « The new building should complement the existing structure and be beautiful as well »<sup>47</sup>.

Finalement, d'autres types de propositions sont mises de l'avant comme : la construction d'un immeuble au-dessus du nouvel édicule afin d'y accueillir des logements et services<sup>48</sup>, la construction d'une passerelle au lieu d'un tunnel pour lier la station Vendôme au site du CUSM<sup>49</sup>, ou encore l'abaissement du plancher dans le nouvel édicule permettant ainsi de diminuer le nombre de marches entre le rez-de-chaussée et le tunnel et avoir la possibilité d'y installer un escalier mécanique<sup>50</sup>. Un groupe souhaiterait également l'installation d'un kiosque de vente de fruits et légumes frais à l'extérieur du nouvel édicule, tel qu'implanté aux stations de métro Frontenac et Sauvé<sup>51</sup>.

---

<sup>42</sup> Transport 2000 Québec, pp. 2 et 4.

<sup>43</sup> Concertation Interquartier, mémoire, p. 5

<sup>44</sup> Conseil régional de l'environnement, mémoire, p. 4., Anton Dubrau, mémoire, p. 17, Village Vendôme, mémoire, p. 2.

<sup>45</sup> Félix Gravel, Conseil régional de l'environnement, Transcriptions de la séance d'audition, l. 495.

<sup>46</sup> Anton W Dubrau, mémoire, p. 17.

<sup>47</sup> Village Vendôme, mémoire, p. 2.

<sup>48</sup> Violeta Stoica, Transcriptions de la séance d'audition, l. 1025.

<sup>49</sup> David Martin, Courriel, Violeta Stoica, Transcriptions de la séance d'audition.

<sup>50</sup> Anton W Dubrau, mémoire, p. 19.

<sup>51</sup> NDG Food Depot, courriel.

## Chapitre 3 – L’analyse et les recommandations de la commission

Ce chapitre présente l’analyse et les recommandations de la Commission. Ce sont ces opinions, commentaires et consensus recueillis à toutes les phases de la consultation qui constituent la base de ce chapitre et nos recommandations. Il s’articule autour des enjeux suivants, également abordés dans le chapitre précédent :

1. Le projet dans son ensemble
2. Les aménagements favorisant l’accessibilité universelle et la sécurité
3. La planification intermodale
4. Le concept architectural du nouvel édicule
5. La gouvernance des travaux et la consultation publique

### 3.1 Le projet dans son ensemble

D’entrée de jeu, la grande majorité des mémoires et opinions reçus lors des audiences sont favorables au projet dans son ensemble et souhaitent qu’il voie le jour rapidement.

Même si les citoyens ont été peu nombreux à formuler des recommandations détaillées dans les mémoires soumis, il se dégage clairement qu’ils souhaitent que le projet se fasse à l’intérieur des échéances et budgets prévus et qu’il fasse l’objet de gestion serrée pour éviter les dérapages particulièrement en ce qui concerne le respect des engagements envers les citoyens et le contrôle des nuisances de chantier.

À toutes les étapes du processus de consultation, les participants se sont préoccupés des besoins particuliers de la clientèle du CUSM. C’est ainsi que les considérations d’ergonomie, de sécurité, d’accessibilité et de mobilité s’imposent comme impératif à tous les aspects du projet, même ceux qui débordent du cadre strict de la construction envisagée. Ces considérations sont décrites dans les sections ci-dessous.

### 3.2 Les aménagements favorisant l’accessibilité universelle et la sécurité

Le Projet Vendôme a été présenté comme un concept universellement accessible. Cet aspect a été accueilli très favorablement par les participants qui attendent le lien avec le CUSM avec impatience.

En raison de la présence du complexe hospitalier, il est possible que, par rapport aux autres stations, Vendôme attire un plus grand nombre d’usagers à mobilité très réduite, qui bénéficieraient d’aménités pouvant aller au-delà de ce qui est prévu dans la politique d’accessibilité universelle de la STM et de ses partenaires. De nombreuses interventions ont fait état de la vulnérabilité exceptionnelle de la clientèle du CHUM, en raison de la fragilité due à l’âge ou à l’état de santé des passagers à destination du CUSM.

Citoyens et commissaires demandent qu’une attention spéciale soit portée aux besoins de cette clientèle. Si des données détaillées sur le profil ainsi que sur les allées et venues de cette clientèle particulière du CUSM avaient été fournies, la commission aurait été mieux en mesure de formuler des recommandations spécifiques (par exemple en ce qui a trait à la signalisation pour les non-

voyants). À défaut de telles données, on ne peut qu'inciter les partenaires à mettre tout en œuvre pour atteindre les plus hauts standards d'accessibilité, pour le plus vaste éventail de cette population particulièrement vulnérable. Ce sont ces considérations qui accentuent l'importance qu'on attache à l'évaluation voire à la réévaluation des équipements à prévoir dans l'aménagement de la station : nombre et capacité des ascenseurs, l'installation d'escaliers mécaniques, tracé du parcours et nombres de marches à monter ou descendre, besoins et potentiel d'utilisation d'un lien par bus reliant le CUSM à la station Vendôme, etc.

#### **Recommandation 1.**

**La commission recommande à la STM et à ses partenaires de tout mettre en œuvre pour atteindre les plus hauts standards d'accessibilité universelle en raison de la présence du CUSM afin de garantir un accès optimal pour la clientèle à mobilité réduite, telles les personnes âgées, avec canne ou déambulateur, les parents avec poussettes et autres, tant durant qu'après les travaux.**

#### **Recommandation 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 disponible 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.**

#### *La sécurité des usagers*

Les espaces de circulation piétonne, en surface et dans les deux tunnels (existants et planifiés), devraient être aménagés de manière plus conviviale, pour favoriser un sentiment de sécurité et amenuiser la perception d'hostilité et d'insécurité que peut représenter un long tunnel aux murs aveugles et sans repère extérieur. Afin de favoriser ce sentiment de sécurité, la présence de caméras de surveillance devrait être mise en évidence de même que la visibilité du gardiennage, l'installation d'œuvres d'art, de surface miroirs dans les « coudes » à 45 degrés du tunnel, de la musique d'ambiance, par exemple.

Compte tenu de toutes les inquiétudes et préoccupations soulevées en consultation, la commission considère que les espaces devraient être dotés de toutes les aménités et installations de répit susceptibles de faciliter la négociation des trajets par les usagers, notamment là où c'est possible des bancs, strapontins, mains courantes, appuis ischiatiques.

De plus, plusieurs ont souligné les problèmes de sécurité pour les piétons et personnes à mobilité réduite du quartier qui se dirigent vers le CUSM, depuis Décarie Nord et depuis la station de métro, en passant sous le viaduc de la ligne de l'AMT. Ceux-ci ont suggéré d'y aménager une main courante le long des trottoirs.

### **Recommandation 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...).**

Certains participants n'étaient pas certains que le tunnel actuel, liant la station de Métro à la gare de l'AMT, serait conservé, mais ont été rassurés par les représentants de la STM lors de la séance d'information. La commission note que ce lien est fort utile pour les personnes qui transitent entre l'urgence du CUSM et les cliniques d'ophtalmologie du 5252 boulevard de Maisonneuve Ouest et considère qu'une signalisation appropriée devrait indiquer clairement les passages ouverts durant et après les travaux.

### **Recommandation 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.**

#### *Le lien par autobus au CUSM*

L'un des problèmes fréquemment avancés lors de la consultation fut celui de la desserte du CUSM par autobus. Il y a bien la ligne 77 qui assure ce service depuis la station Lionel-Groulx, mais pour les personnes qui passent d'abord par la station Vendôme, cela représente un long détour à pied, soit dans le tunnel existant avec ses nombreuses marches, soit à l'extérieur via le trottoir de la rue Décarie sous l'emprise du train de l'AMT. La desserte du CUSM par autobus est particulièrement importante pour la clientèle à mobilité réduite, au point où plusieurs ont demandé un service d'autobus entre la station Vendôme et le CUSM.

### **Recommandation 5.**

**La commission recommande que soit prévue, comme mesure de mitigation durant les travaux, une amélioration de l'accès au CUSM via 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 de mitigation durant les travaux et réévaluée par la suite.**



### 3.3 La planification intermodale

Les enjeux de planification intermodale se sont dessinés en toile de fond tout au long de la consultation. Les irritants concernent autant les aménagements intérieurs qu'extérieurs (prévus ou non dans le projet de construction). Ces irritants sont souvent intrinsèquement liés à l'accessibilité universelle telle que décrite dans la section précédente.

À l'intérieur, il s'agit notamment des difficultés à se déplacer entre les plateformes de l'AMT et de la STM – en raison des nombreuses marches à monter et descendre, du nombre d'ascenseurs et du manque d'escaliers roulants. À l'extérieur, il s'agit du manque de planification intermodale de la station afin de mieux relier les services de la STM et de l'AMT au taxi, à l'autopartage, au covoiturage et au vélo par exemple.

#### *Le lien entre l'AMT et la STM*

La commission entend les inquiétudes exprimées sur la longueur des trajets à pied entre les différents pôles ainsi que du nombre d'escaliers dans les nouveaux aménagements, tant l'édicule que le tunnel, ce qui pourrait être un frein pour les usagers des trois pôles, notamment les personnes à mobilité réduite et pour celles transitant entre l'AMT et le métro.

Il a été noté que le temps de transfert est un facteur critique dans le choix du citoyen d'utiliser le transport en commun. En d'autres termes, la minute dépensée en temps de transfert subit un effet multiplicateur par rapport à la minute dépensée en transit. Ainsi, pour encourager l'utilisation du transport en commun il est essentiel de minimiser, autant que faire se peut, le temps de transfert entre les jalons du parcours pour éviter un effet négatif sur la perception qu'a le voyageur de son temps total de déplacement. Dans le cas qui nous occupe, le transfert actuel AMT-STM est peu efficace, pour ne pas dire laborieux et les citoyens ont multiplié les suggestions pour améliorer la fluidité du mouvement.

La nécessité (ou la position) du mur séparant, dans le tunnel, la partie contrôlée de la station de Métro, quai sud, en direction est et celle non contrôlée venant de l'AMT a été questionnée et il a été suggéré de réaménager les espaces afin de permettre un accès direct et rapide depuis ou vers le quai sud du Métro, en direction est, et ainsi éviter aux usagers de l'AMT ou autres utilisateurs du corridor vers le CUSM de devoir monter vers l'édicule et redescendre ensuite dans la station de métro pour accéder au métro. La commission considère également que l'aménagement tel que planifié n'est pas optimal et suggère que la STM explore la possibilité de raccourcir le trajet tel que proposé ci-dessus.

À la séance d'information, plusieurs questions ont été soulevées concernant la possibilité d'installer des escaliers mécaniques et/ou des rampes. La STM a fourni des explications techniques justifiant l'absence de ces équipements. Par ailleurs, force est de constater que les escaliers peuvent poser problème pour certains usagers qui préféreraient utiliser les escaliers mécaniques ou rampes (personnes âgées, semi-voyant, parents avec poussettes), mais qui se verront forcés d'emprunter les ascenseurs, augmentant ainsi la pression sur ces dernières installations.

Enfin, les citoyens ont fait preuve de créativité en amenant des amorces de solutions aux différents problèmes identifiés. Outre la suggestion d'ouvrir, comme mentionnée plus haut, le mur séparant la partie contrôlée de la station de métro et celle non contrôlée venant de l'AMT, il a également été proposé d'installer un escalier mécanique menant sur les quais de la gare de l'AMT en plus de l'escalier régulier. Malheureusement, cette solution ne semble pas envisageable puisque l'ajout d'un escalier mécanique empêcherait celui de l'ascenseur qui est déjà prévu dans les plans de la STM.

La commission considère que certaines de ces suggestions méritent d'être évaluées plus en profondeur par la STM et ses partenaires dans le but d'apporter des améliorations à l'intermodalité du projet, mais également afin de diminuer la longueur des trajets et le nombre d'escaliers à parcourir.

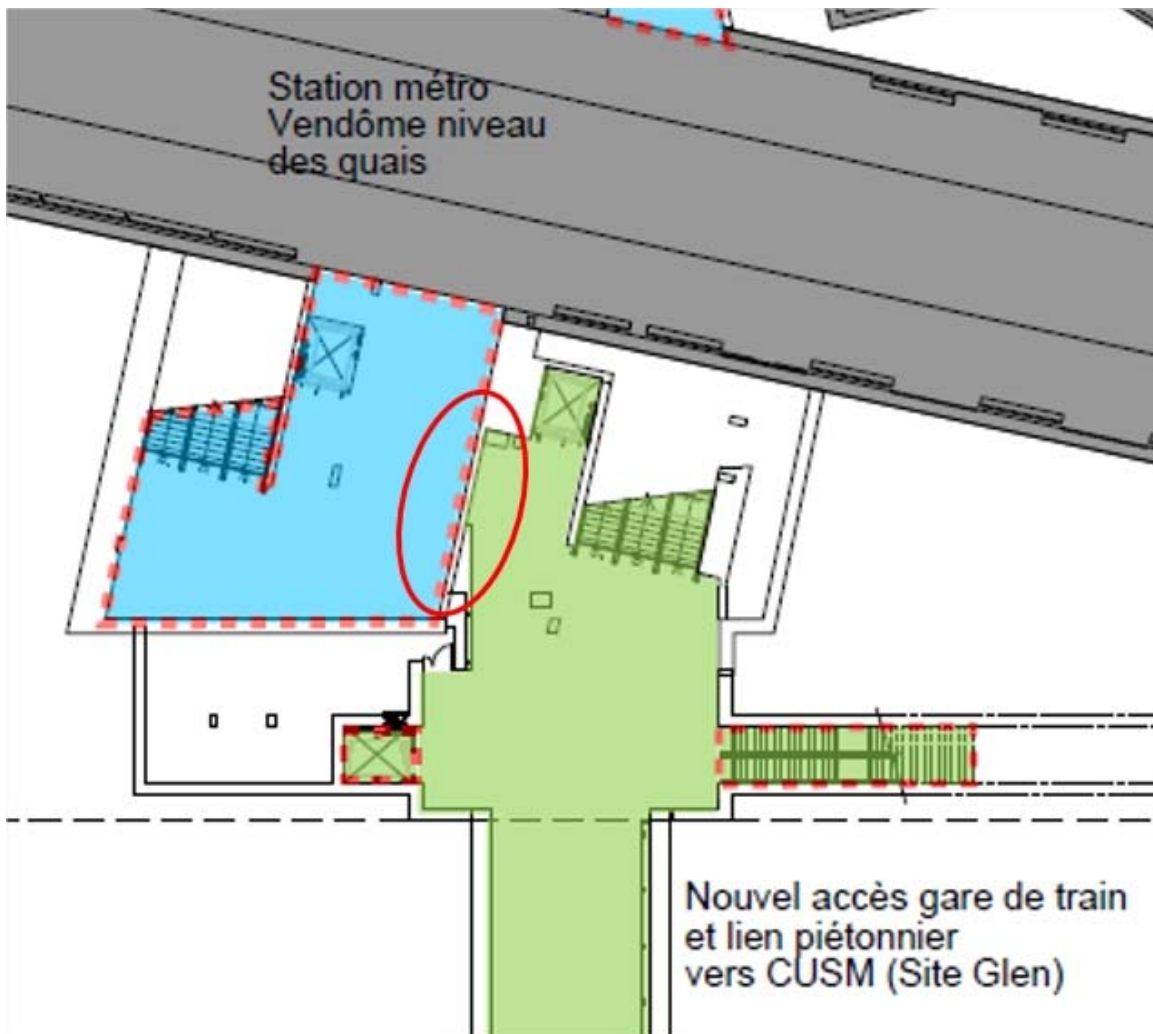


Figure 5 – Plan illustrant le mur séparant le quai sud du métro et la zone de l'AMT

## **Recommandation 6.**

**La commission recommande à la STM d'effectuer une relecture des plans de construction afin d'évaluer la faisabilité :**

- 1. D'enlever le mur séparant, dans le tunnel, la partie contrôlée de la station de Métro et celle non contrôlée venant de l'AMT 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 de l'AMT de devoir monter vers l'édicule et redescendre ensuite dans la station.**
- 2. D'ajouter des escaliers mécaniques là où c'est possible.**

### *La connectivité avec les autres modes de transport*

Les résidents du voisinage ont fait état des inconvénients concernant les liens manquants avec les autres modes de transport que ceux opérés par l'AMT et de la STM. À plusieurs reprises, ils ont fait référence aux possibilités d'amélioration, aux nuisances engendrées par les taxis ou véhicules d'autopartage se trouvant dans les rues avoisinantes, aux vélos (en libre-service ou non) et leurs installations et enfin, au débarcadère.

Plusieurs ont souligné que les places de stationnement normalement réservées aux résidents du quartier sont occupées par d'autres utilisateurs que les résidents ce qui constitue également une source de nuisances, de bruit et de pollution. Pour eux, l'augmentation prévue au niveau de l'achalandage et les travaux de construction ne feront qu'amplifier ces problèmes. Les résidents demandent que la STM se penche sur des solutions adéquates à ces problèmes. Pour remédier à ces inconvénients, certains préconisent l'aménagement de débarcadères pour taxis et véhicules privés sur le boulevard de Maisonneuve Ouest.

Certains s'inquiètent de voir disparaître le poste d'ancrage des Bixi (no. 6418) en face de la station Vendôme, du moins durant le chantier. Enfin, la disponibilité et la sécurité de la piste cyclable préoccupent certains citoyens. Des supports pour le stationnement des vélos personnel ont également été demandés.

## **Recommandation 7.**

**Compte tenu du caractère résidentiel du quartier, de l'anticipation d'un accroissement important de l'achalandage, des inconvénients liés aux travaux de construction et afin d'améliorer l'intermodalité de la station, la commission recommande que la STM, l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et le CUSM le cas échéant, se concertent afin :**

- 1. 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.**
- 2. D'assurer la présence d'installations cyclistes (supports à vélos et station Bixi) durant et après les travaux.**

3. **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...).**
4. **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.**

Compte tenu des enjeux et des recommandations décrits ci-dessus sur l'aménagement intérieur et extérieur, la commission considère que les liens intermodaux représentent un maillon faible du projet proposé. Une réflexion plus achevée aurait dû se faire en amont du projet Vendôme.

#### **Recommandation 8.**

**Afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs, la commission recommande à la STM et ses partenaires de mieux planifier les déplacements intermodaux tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la station Vendôme.**

#### **Recommandation 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.**

### **3.4 Le concept architectural du nouvel édicule**

Malgré quelques réserves exprimées au niveau de l'harmonisation architecturale avec l'édicule existant, les citoyens ont généralement souligné la qualité du nouvel édicule pour son gabarit à échelle humaine et sa luminosité. Cependant, certains ont relevé la non-perméabilité visuelle des espaces dans l'édicule, entre la zone contrôlée de la station de métro et la zone non contrôlée du CUSM et AMT, rendant moins convivial et lumineux ce dernier espace qui serait plus assimilable à un corridor. À ce chapitre, afin que l'espace AMT puisse bénéficier de la lumière provenant de la grande baie vitrée du hall de la STM, d'un sentiment de sécurité accentué et puis de la convivialité des lieux, la commission retient l'idée d'ouvrir un peu plus l'espace entre le sas de la STM et de l'AMT/CUSM en retirant les nombreux petits locaux qui les séparent, du moins dans la moitié nord à l'intérieur de l'édicule.

#### **Recommandation 10.**

**Dans le but d'améliorer le sentiment de sécurité, la convivialité des lieux et la luminosité de la zone de l'AMT/CUSM, la commission recommande de repousser le plus loin possible vers le sud les espaces séparant les espaces de la STM et de l'AMT dans le nouvel édicule.**

À l'extérieur de l'édicule, plusieurs groupes et citoyens ont demandé à ce que l'aménagement extérieur soit paysagé et aménagé avec du mobilier urbain avec un éclairage adéquat afin d'offrir des possibilités d'animation et une ambiance très sécuritaire. Tous ceux qui se sont prononcés sur la question ont manifesté leur satisfaction devant le toit vert qui réduit l'impact des îlots de chaleur en été. Il en va de même pour le mur antichoc qu'on souhaite paysagé et doté d'un plan d'entretien conséquent.

#### **Recommandation 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.**

### 3.5 La gouvernance et la consultation publique

Lors des audiences publiques et dans les commentaires recueillis, certains enjeux de gouvernance ont été portés à l'attention de la commission. La commission n'a pas vocation à se prononcer sur la gouvernance générale du projet. Toutefois, certains éléments de celle-ci pourraient, s'ils ne sont pas pris en compte, compliquer la réalisation du projet et potentiellement envenimer les relations avec les riverains.

#### *Les relations avec la communauté*

Au jour d'aujourd'hui, il est devenu impossible pour un promoteur ou un corps public d'entreprendre un projet de développement sans écouter l'opinion des groupes et riverains sur qui les travaux et l'ouvrage auront des répercussions.

Plusieurs participants ont manifesté des inquiétudes quant à la gouvernance du projet, notamment le respect des budgets et des échéanciers, de même que des mesures de mitigation et des informations entourant celles-ci. La STM a fait un effort réel pour proposer de bons canaux de communication. Les participants insistent vivement pour que ces engagements soient respectés.

Ces préoccupations se sont manifestées de plusieurs façons. On a par exemple demandé la mise en place d'une structure permettant le maintien du dialogue pendant les travaux. Également, les citoyens devraient avoir la possibilité de se prononcer sur des enjeux qui se présenteront au cours des travaux tels l'animation de l'édicule ou du tunnel. On a aussi demandé une communication permanente avec les riverains pendant les travaux.

#### **Recommandation 12.**

**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.**
- **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.**

### *La consultation publique*

Cette consultation publique que tenait la STM autour du projet Vendôme était la première de son histoire en vertu de l'article 158.3 de sa loi. Les citoyens ont d'ailleurs été nombreux à saluer l'initiative de la STM et le caractère indépendant de la commission.

Force est de constater que, de manière générale, la Société a bien mené l'affaire. Le secrétariat corporatif et l'équipe du projet ont été prompts à répondre aux demandes et besoins de la commission. L'organisation logistique était pratiquement sans faille et le personnel d'une grande courtoisie.

Comme pour toutes les premières toutefois, il y a place à des ajustements. Les participants en ont identifié certains qui convergeaient pour la plupart. La commission en a noté d'autres.

Des participants ont mentionné la difficulté à trouver leur chemin jusqu'à l'information sur le site web de la STM. La commission a aussi constaté la même chose. Une fois la séance d'information terminée, le lien direct sur la page d'accueil a disparu. Le chemin retenu par la STM pour arriver au projet était peu intuitif.

Pour une première consultation, la STM a retenu un mode traditionnel de démocratie participative. La commission encourage la STM à envisager d'autres façons de faire, notamment celles que permettent les technologies de l'information. Par exemple, une utilisation accrue de certaines applications ou des médias sociaux aurait permis de mieux rejoindre certaines parties prenantes qu'il aurait été intéressant d'entendre, comme les étudiants qui sont aussi de grands utilisateurs de la station.

Enfin, certains citoyens ont mentionné avoir eu de la difficulté à se retrouver dans les informations communiquées par la STM, notamment dans les plans et les croquis, qui auraient eu avantage à être revisités avec, en tête, les yeux d'un néophyte.

### **Recommandation 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 :**

- **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'autres 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.**

## Conclusion

Le projet Vendôme comprend la construction d'un nouvel édicule, de nouveaux aménagements à la gare de train de banlieue de l'AMT et la construction d'un tunnel piétonnier reliant le CUSM à la station.

La commission considère que le projet répond en grande partie aux objectifs que s'étaient fixés les partenaires savoir :

- « *Rendre la station de métro, la gare de train et le lien piétonnier reliant le CUSM accessible universellement, dans un trajet le plus court possible;*
- *Améliorer le temps d'évacuation (temps-réponse) de la station de métro en situation d'urgence;*
- *Prioriser l'intermodalité et la fluidité de la circulation piétonnière, pour améliorer le temps de déplacement de la clientèle provenant du train, du métro, des autobus et du CUSM;*
- *Améliorer la capacité d'accueil pour répondre à l'augmentation de l'achalandage;*
- *Avoir un lien direct avec le boulevard de Maisonneuve Ouest. »<sup>52</sup>*

Par ailleurs, le projet présente quelques faiblesses. Les citoyens et la commission ont uni leurs efforts pour identifier des pistes de solution à ces déficiences. Forts de leur expérience et expertise, les partenaires sauront sûrement compléter et bonifier l'exercice.

Le chapitre 3 de ce rapport contient des recommandations en ce qui concerne i) l'accessibilité universelle et la sécurité, ii) l'intermodalité, iii) le concept architectural et iv) la gouvernance du projet et la consultation publique.

### I. L'accessibilité universelle et la sécurité :

C'est sans contredit le sujet sur lequel les participants sont revenus le plus souvent sans doute pour prendre bien soin de la clientèle du CUSM, considérée comme une clientèle particulièrement vulnérable. Bref, les participants souhaitent que leurs concitoyens puissent aisément emprunter le transport en commun pour aller au CUSM, qu'ils se sentent bienvenus et en sécurité dans le tunnel et sur les voies publiques menant aux installations et qu'ils aient accès à une alternative (bus ou circuit pédestre) advenant qu'ils ne puissent, pour quelque raison que ce soit, emprunter le tunnel. Les recommandations de la commission vont en ce sens.

### II. La planification intermodale

Les participants et la commission souscrivent ardemment à l'objectif de prioriser l'intermodalité et la fluidité de la circulation piétonnière. Par ailleurs, la commission a constaté que la

---

<sup>52</sup> STM, Document de travail « Nouvel édicule de la station Vendôme », novembre 2016.



planification des connexions intermodales représentait le maillon faible du projet présenté. Avec une prédiction de 18 millions de voyageurs à la station Vendôme d'ici 2021, plusieurs citoyens et groupes souhaitaient voir un projet intermodal plus ambitieux, intégrant d'autres modes et infrastructures de transport aux deux principales que sont le Métro et les trains de banlieue de l'AMT.

Les recommandations concernant l'intermodalité se déclinent en deux temps, savoir les recommandations relatives au le lien STM-AMT et celles portant sur le lien entre la station de métro et les moyens de transport complémentaires.

Au niveau du lien STM-AMT, le défi est d'optimiser le passage d'un réseau à l'autre pour que celui-ci se fasse le plus rapidement possible, en toutes directions, et avec le moins d'escaliers ou d'ascenseurs possibles. Les contraintes sont connues, incontournables et majeures et le plan proposé fonctionne. Par ailleurs, avec une bonne dose de créativité et de ténacité il serait sans doute possible de l'améliorer pour raccourcir certains tracés ou éliminer des irritants : les recommandations vont en ce sens.

Au niveau des transports complémentaires, soit de la connectivité entre les usagers du projet et les transports tels taxi, Bixi, autopartage, vélos, etc. les recommandations portent sur la concertation avec les intervenants municipaux pour assurer qu'ils endossent activement le principe de l'intermodalité et qu'ils fournissent les installations requises pour qu'elle s'opère avec sécurité et efficacité.

### III. Le concept architectural

Le concept architectural a, dans l'ensemble été bien reçu. Les recommandations visent à bonifier l'expérience des voyageurs en ouvrant les espaces et à profiter de l'occasion qu'offre le projet de contribuer au mieux-être des voyageurs et à la convivialité des lieux.

### IV. Gouvernance et consultation publique

Les citoyens ont posé beaucoup de questions concernant la gestion du chantier et le suivi des mesures de mitigation. Si ces éléments ont été peu soulevés dans les mémoires, c'est que les réponses étaient claires et rassurantes pour les citoyens. Les recommandations fournissent des moyens pour promouvoir le dialogue avec la communauté et assurer le respect des engagements.

Finalement, en ce qui concerne le processus de consultation publique, les citoyens ont salué la démarche des partenaires STM-AMT-CUSM. La commission a été à même de constater le souci de démocratie et l'esprit d'ouverture qui ont animé les dirigeants du projet. Les recommandations formulées s'ajoutent à l'expérience acquise par les partenaires pour qu'à l'avenir, tous les acteurs puissent tirer le meilleur profit du forum.

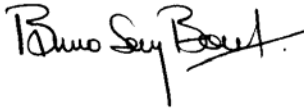
Finalement, la commission tient à souligner la tenue de cette première consultation par la STM. Elle considère qu'il s'agit d'un beau succès de participation pour cette initiation. La commission

tient à noter le sérieux et le civisme de tous les participants et elle remercie les partenaires qui se sont prêtés à cet exercice de démocratie participative qui s'est avérée enrichissante pour tous.

Fait à Montréal, le 20 mars 2017

A handwritten signature in black ink that reads "Marguerite Bourgeois". The script is cursive and elegant.

Marguerite Bourgeois, présidente de commission

A handwritten signature in black ink that reads "Bruno-Serge Boucher". The signature is stylized and somewhat compact.

Bruno-Serge Boucher, commissaire

A handwritten signature in blue ink that reads "Jacques Besner". The signature is very stylized, featuring a prominent triangular shape at the beginning.

Jacques Besner, commissaire

## Annexes

### Les informations relatives à la consultation

#### **Le mandat**

Le 1er février 2017, le conseil d'administration autorisait la création d'une commission responsable de tenir une consultation publique sur le projet Vendôme.

La présente commission a reçu le mandat d'informer, de recueillir les commentaires ou les opinions des citoyens et de formuler des conclusions, des avis ou des recommandations concernant la construction :

- d'un tunnel piétonnier assurant un lien entre le CUSM, le métro Vendôme (STM), la gare Vendôme (AMT) et l'édifice situé au 5100 boulevard de Maisonneuve Ouest;
- d'un nouvel édicule à la station de métro Vendôme afin de répondre aux prévisions d'augmentation d'achalandage en raison de l'arrivée du CUSM.

#### **La commission et son équipe**

Mme Marguerite Bourgeois, présidente

M. Jacques Besner, commissaire

M. Bruno-Serge Boucher, commissaire

Mme Estelle Beaudry, secrétaire-analyste

#### **L'équipe de la STM et ses partenaires**

#### **Les intervenants à la séance d'information - 21 février 2017**

##### **(par ordre d'inscription)**

M. Daniel Rotman, M. Mordechai Ludmr, Mme Natalie Turner, Mme Valerie Gold, Mme Maureen Kiely, Mme Bridget Blackadec, Mme Liz McCallum, Mme Violeta Stoica, M. Matthew McLaughlin, Mme Sophie Katz, M. Stephane Kuch, Mme Jo-Anne Wemmers, M. Robert Cox, M. Marlon Zolghber, M. Peter McQueen.

#### **Les participants ayant exprimé leurs opinions (présentations, mémoires, courriels)**

##### *Présentations en séance d'audition le 8 mars 2017*

- Village Vendôme (mémoire)
- Comité des usagers du CUSM (mémoire)

- Conseil régional de l'environnement (mémoire)
- Anton Dubrau (mémoire)
- Violeta Stoica

*Mémoires ou avis sans présentation orale*

- Jean Su (courriel)
- David Martin (courriel)
- Gillian Frontin (courriel)
- Transport 2000 Québec (mémoire)
- Davinia E. Withington (courriel)
- NDG Food Depot //Dépôt alimentaire NDG (courriel)
- Concertation Interquartier (mémoire et lettre d'appui)

**La documentation**

Documents se retrouvant sur la page de la consultation Vendôme :

<http://www.stm.info/fr/sondage/consultations-publiques/vendome>

- La politique corporative de consultation publique
- La présentation du projet en séance d'information du 21 février
- Les transcriptions de la séance d'information du 21 février 2017
- Les plans du projet de la station Vendôme
- La capacité et la dimension des ascenseurs
- Le complément d'information sur la ligne de bus 77
- Les mémoires et courriels reçus (voir ci-dessus)
- Les transcriptions de la séance d'expression des opinions du 8 mars 2017
- Les vidéos des séances publiques du 21 février 2017 et du 8 mars 2017

**Autres documents et liens de référence**

STM, « Le projet Vendôme, mission accessibilité! », <http://www.stm.info/fr/infos/etat-du-service/travaux/vendome-0>

STM, Document de travail « Nouvel édicule station Vendôme », novembre 2016.

Institute for Sustainable Infrastructure, Envision, <https://sustainableinfrastructure.org/envision/>

Agence métropolitaine de Transport, Pôle multimodal Vendôme — Nouvel accès sécuritaire et facile vers le CUSM, 19 juin 2015, <https://www.amt.qc.ca/fr/actualites/nouvelles-evenements/nouvelles/pole-multimodal-vendome-nouvel-acces-securitaire-et-facile-vers-le-cusm>

## Liste des recommandations

### **Recommandation 1.**

La commission recommande à la STM et à ses partenaires de tout mettre en œuvre pour atteindre les plus hauts standards d'accessibilité universelle en raison de la présence du CUSM afin de garantir un accès optimal pour la clientèle à mobilité réduite, telles les personnes âgées, avec canne ou déambulateur, les parents avec poussettes et autres, tant durant qu'après les travaux.

### **Recommandation 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 disponible 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.

### **Recommandation 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...).

### **Recommandation 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.

### **Recommandation 5.**

La commission recommande que soit prévue, comme mesure de mitigation durant les travaux, une amélioration de l'accès au CUSM via 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 de mitigation durant les travaux et réévaluée par la suite.

### **Recommandation 6.**

La commission recommande à la STM d'effectuer une relecture des plans de construction afin d'évaluer la faisabilité :

1. D'enlever le mur séparant, dans le tunnel, la partie contrôlée de la station de Métro et

- celle non contrôlée venant de l'AMT 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 de l'AMT de devoir monter vers l'édicule et redescendre ensuite dans la station.
2. D'ajouter des escaliers mécaniques là où c'est possible.

#### **Recommandation 7.**

Compte tenu du caractère résidentiel du quartier, de l'anticipation d'un accroissement important de l'achalandage, des inconvénients liés aux travaux de construction et afin d'améliorer l'intermodalité de la station, la commission recommande que la STM, l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et le CUSM le cas échéant, se concertent afin :

1. 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.
2. D'assurer la présence d'installations cyclistes (supports à vélos et station Bixi) durant et après les travaux.
3. 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...).
4. D'évaluer la possibilité de partager des stationnements existants du CUSM afin d'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.

#### **Recommandation 8.**

Afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs, la commission recommande à la STM et ses partenaires de mieux planifier les déplacements intermodaux tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la station Vendôme.

#### **Recommandation 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.

#### **Recommandation 10.**

Dans le but d'améliorer le sentiment de sécurité, la convivialité des lieux et la luminosité de la zone de l'AMT/CUSM, la commission recommande de repousser le plus loin possible vers le sud les espaces séparant les espaces de la STM et de l'AMT dans le nouvel édicule.

#### **Recommandation 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.

#### **Recommandation 12.**

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.
- 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.

#### **Recommandation 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 :

- 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'autres 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.