

# Projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

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

Juin 2020



# 1. Synthèse des recommandations de la Commission publique

# Synthèse des recommandations

## Thèmes abordés par la Commission publique

- Conception des stations de métro – 18 recommandations
  - Général (2)
  - Architecture écoresponsable et innovatrice (1)
  - Culture, histoire, patrimoine et identité (3)
  - Aménagements intérieurs, commodités et services (10)
  - Sécurité (2)
- Intégration des installations aux milieux d'accueil – 13 recommandations
  - Déplacements piétonniers et cyclables vers et depuis les stations de métro (5)
  - Cohabitation des divers modes de déplacement (4)
  - Accès aux stations de métro vers et depuis les quartiers (1)
  - Utilisation des droits aériens (1)
  - Harmonisation des installations à Anjou (2)

# Synthèse des recommandations

## Thèmes abordés par la Commission publique (suite)

- Gestion des nuisances durant les travaux – 8 recommandations
  - Maintien du niveau de service actuel (2)
  - Accessibilité et sécurité autour des chantiers (2)
  - Aménagements à l'intention des résidents et des commerces (1)
  - Communications et concertation (2)
  - Perspective régionale et effet cumulatif des nuisances (1)
  
- Gouvernance – 4 recommandations
  - Choix du tracé et des installations (2)
  - Documentation (1)
  - Insertion du projet dans une planification régionale de transport (1)

## **2. Synthèse du plan d'action de la STM**

# Synthèse du plan d'action de la STM

## ➤ Conception des stations de métro

- Assurer le respect de la commande architecturale afin de développer des concepts architecturaux innovants, cohérents, esthétiques et qui tiennent compte des plus hauts standards en matière de développement durable
- S'appuyer sur les recommandations du Comité consultatif d'intégration architecturale, urbaine et patrimoniale (« CCIAUP ») et de la Commission en favorisant l'intégration d'éléments architecturaux et artistiques qui rappellent l'histoire des quartiers, des communautés autochtones et ethnoculturelles locales ainsi que des femmes influentes
- Poursuivre la collaboration avec les partenaires de la STM, ainsi que les balisages internationaux afin de développer des installations à la fine pointe de la technologie pouvant répondre aux besoins actuels et futurs des usagers en matière d'accessibilité, de niveau de service et d'expérience client
- Assurer la prise en compte des besoins en matière d'accessibilité universelle afin d'offrir une expérience client d'exception pour l'ensemble de la clientèle
- Assurer la sécurité des usagers dans les aménagements intérieurs et extérieurs des futures installations par l'aménagement d'espaces et de cheminements instinctifs, invitants et ouverts, en accord avec les principes de la commande architecturale
- Poursuivre la collaboration avec les instances municipales et les autres partenaires afin que les futures installations du métro puissent participer à la création d'espaces de vie complets, adaptables et invitants

# Synthèse du plan d'action de la STM (suite)

- Intégration des installations aux milieux d'accueil
  - Collaborer avec les services municipaux et les partenaires du projet afin de favoriser la création de pôles de mobilité adaptés aux besoins des usagers et qui mettent l'accent sur l'utilisation de modes de transport durables
  - Partager avec les instances municipales concernées les recommandations de la Commission publique quant aux opportunités d'intégration d'équipements collectifs, de logements sociaux et abordables et de services sociocommunautaires aux abords et au-dessus des futures stations de métro du PLB
  - Porter une attention particulière à l'aménagement des aires d'embarquement et de débarquement, en collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés, afin que ces espaces soient sécuritaires pour l'ensemble des usagers, tout en permettant une fluidité adéquate de la circulation
  - Collaborer avec les promoteurs immobiliers concernés et les instances municipales afin de favoriser la création d'ensembles urbains complets et cohérents, et d'offrir une qualité de vie optimale pour les citoyens des secteurs visés par le PLB

# Synthèse du plan d'action de la STM (suite)

- Gestion des nuisances durant les travaux
  - Développer des scénarios de maintien de la circulation qui assureront à la fois la sécurité et la fluidité des déplacements de l'ensemble des citoyens, peu importe leur mode de déplacement
  - Optimiser les plans de mise en œuvre et intégrer aux contrats des entrepreneurs des mesures réduisant les impacts des travaux pour les riverains
  - Collaborer avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés pour planifier les mesures de mitigation des travaux en considérant une vision globale des travaux et activités dans le secteur
  - Voir à assurer une desserte efficace pour la clientèle du transport collectif durant toute la durée des travaux
  - Assurer la mise en place et l'entretien de canaux d'échanges efficaces entre les riverains et la STM pendant la durée des travaux, tels que la mise sur pied de comités de citoyens et la présence d'agents de liaison sur les divers chantiers



# Synthèse du plan d'action de la STM (suite)

## ➤ Gouvernance

- Continuer de préconiser une approche transparente dans les communications de la STM en encourageant la consultation du public le plus en amont possible dans le processus de réalisation de projets d'envergure
- Inciter les partenaires de la STM à adopter une approche similaire dans l'étape de planification de projets



# **Annexe 1- Tableau des recommandations et actions prévues par la STM**

# Rapport de consultation publique – plan d’action

Recommandations – Conception des stations de métro	Actions
<p>1. Considérant que la conception de chaque station sera confiée à des équipes d’architectes distinctes, la Commission recommande de <b>porter une attention particulière à la coordination d’ensemble des concepts architecturaux propres à chacune des futures stations</b> afin de créer une cohérence, une complémentarité et une intégration harmonieuse à l’échelle du projet.</p>	<p>La recherche de cohérence et d’harmonie fait partie intégrante de la commande architecturale émise par la STM pour le PLB. Néanmoins, cette recommandation sera partagée aux équipes de conception ainsi qu’au CCIAUP afin de renforcer son importance.</p>
<p>2. <b>Lors de la présentation publique des concepts architecturaux</b>, la Commission recommande à la STM et aux équipes d’architectes <b>d’utiliser des médias, des supports visuels et un protocole de communications qui soient aisément accessibles aux non-initiés</b> tout en étant instructifs et se <b>prêtant bien à la rétroaction</b>.</p>	<p>Cette recommandation sera partagée avec les équipes responsables. La STM prévoit effectuer des annonces publiques afin de présenter les concepts architecturaux en temps et lieu. La STM s’assurera également d’utiliser un éventail d’outils de communication afin de rejoindre le plus de clients et citoyens possible. Une interaction avec le public sera visée afin de répondre aux questions et de bien vulgariser les orientations conceptuelles. Cependant, la STM ne recueillera pas davantage de commentaires sur les concepts, compte tenu que la Commission publique, qui s’est déroulée à l’hiver 2020, portait déjà sur la conception.</p>
<p>3. La Commission recommande que le mandat des équipes d’architectes stipule expressément que la <b>plus haute attention soit portée à l’innovation dans la conception et le design des installations</b>, ainsi qu’à <b>l’atteinte de cibles de développement durable ambitieuses</b>, notamment par l’intermédiaire de la certification Envision.</p>	<p>Ces éléments font partie des mandats des architectes concepteurs. La commande architecturale stipule notamment que l’innovation et la créativité doivent être au centre des considérations des architectes afin d’assurer la qualité des concepts. De plus, une dimension spéciale est attribuée à l’atteinte de hauts standards de développement durable, en accord avec le dernier Plan stratégique organisationnel de la STM qui guide les interventions de la Société en cette matière.</p>

# Rapport de consultation publique – plan d’action (suite)

Recommandations – Conception des stations de métro	Actions
4. La Commission recommande que la STM s’assure que le CCIAUP porte <b>une attention particulière aux demandes des citoyens au regard des dimensions culturelles, historiques, patrimoniales, identitaires, esthétiques et artistiques.</b>	Ces éléments font partie intégrante de la mission du CCIAUP. Ces dimensions ont également été inscrites dans la commande architecturale émise par la STM pour les architectes concepteurs. Elles seront donc intégrées dans les concepts élaborés par les différentes équipes d’architectes.
5. La Commission recommande que <b>la conception</b> (signature architecturale, espaces intérieurs et extérieurs), <b>la toponymie et les œuvres d’art</b> des stations <b>s’inspirent de l’apport des communautés ethnoculturelles locales, de l’histoire des quartiers d’accueil, de Montréal et du Québec, des peuples autochtones, des femmes</b> , ainsi que des avancées technologiques de la société québécoise.	<p>Plusieurs de ces éléments font déjà partie de la commande architecturale qui guidera les équipes de conception dans la réalisation de leurs concepts. Néanmoins, la STM s’assurera d’émettre ces recommandations aux équipes de concepteurs, au CCIAUP ainsi qu’au Comité de toponymie, afin qu’ils puissent en tenir compte dans la continuité de leurs démarches.</p> <p>Les artistes qui seront sélectionnés pour travailler de concert avec les équipes d’architectes concepteurs seront également encadrés par la commande architecturale, et ce, afin d’assurer la prise en compte de ces critères dans leurs travaux. Cette recommandation sera également considérée dans le processus de sélection des artistes.</p>
6. Pour répondre à l’enjeu d’acceptabilité sociale, la Commission recommande que <b>le comité de toponymie soit élargi</b> pour inclure un représentant : <ul style="list-style-type: none"><li>• du Conseil des Montréalaises;</li><li>• du Conseil Interculturel de Montréal;</li><li>• et des peuples autochtones.</li></ul>	La STM va de l’avant avec cette recommandation et entend inviter un représentant de ces groupes au Comité de toponymie.

# Rapport de consultation publique – plan d’action (suite)

Recommandations – Conception des stations de métro	Actions
<p>7. Étant donné les connaissances pratiques des usagers et des représentants d’entretien de la STM qui expérimentent régulièrement les espaces du métro, la Commission recommande que <b>le CClAUP puisse accueillir comme membres un représentant des usagers ainsi qu’un représentant de l’entretien des installations du métro</b> pour veiller à ce que le design des futures stations intègre des critères de durabilité, de praticité et d’entretien quotidien efficace.</p>	<p>Le président du conseil d’administration de la STM siège à titre de représentant des usagers au sein du CClAUP. Quant à lui, le chef de section en architecture et ingénierie, au Bureau de projet du prolongement de la ligne bleue, agit à titre de représentant de l’entretien des installations du métro au sein de ce comité.</p> <p>Des critères de durabilité, de praticité et de facilité d’entretien sont également inclus à même la commande architecturale qui encadre le travail des architectes concepteurs afin d’assurer le fonctionnement optimal des futures installations.</p>
<p>8. La Commission recommande <b>qu’un travail de prospection des nouvelles technologies utilisées dans les métros à l’échelle mondiale soit réalisé</b>, dans le but de mieux répondre aux besoins actuels et futurs.</p>	<p>En sa qualité d’exploitant du métro de Montréal depuis 54 ans, la STM reconnaît l’importance du balisage pour identifier les meilleures pratiques, et ce, afin de s’améliorer sur une base continue dans tous ses secteurs d’activité. À ce titre, elle est active au sein d’associations regroupant les acteurs-clés de l’industrie du transport, et ce, aux plans national (ACTU - Association canadienne du transport urbain), nord-américain (APTA - American Public Transport Association) et international (UITP - Union internationale du transport public). La STM est également membre depuis plusieurs années d’un groupe de balisage international des métros mené par le réputé Collège impérial de Londres. Une veille technologique est également assurée par les équipes du Bureau de projet du prolongement de la ligne bleue. Divers mécanismes sont donc mis en place pour s’assurer que le tronçon prolongé de la ligne bleue dispose des meilleures technologies possibles pour faciliter son exploitation et améliorer l’expérience de déplacement, tout en respectant la portée et le budget prévus.</p>

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

Recommandations – Conception des stations de métro	Actions
<p>9. L'attente d'un métro ou d'un autobus pouvant être une étape incontournable de l'expérience usager, la Commission recommande que <b>la conception des futures stations de métro porte une attention particulière aux assises (bancs et sièges)</b>, tant du point de vue de la quantité (offre plus étendue que dans les stations actuelles de la STM) que de la qualité (ergonomie développée). Il faudra aussi considérer à l'entrée des édicules des sièges pour que les usagers puissent installer ou retirer leurs crampons l'hiver.</p>	<p>Depuis 2009, la STM s'est dotée d'une politique d'accessibilité universelle, laquelle vise à réduire les obstacles à l'utilisation des réseaux de bus et de métro pour tous les usagers, y compris pour ceux ayant des limitations fonctionnelles. Les principes d'accessibilité universelle seront intégrés dans la conception des futures stations de métro du PLB afin de faciliter les déplacements et le confort de l'ensemble de la clientèle. La STM s'est dotée des plus hauts standards en la matière quant aux normes et critères de conception de ses installations. Les détails de cette recommandation seront toutefois présentés aux architectes concepteurs pour qu'ils en tiennent compte.</p>
<p>10. La Commission recommande que <b>les stations de métro soient pourvues d'un accès sans fil et gratuit à un réseau Internet de qualité</b>, de même que de <b>prises électriques et de ports USB</b> en nombre suffisant pour répondre aux besoins des usagers.</p>	<p>Le déploiement d'un réseau sans fil de qualité dans un système de transport souterrain comme le métro de Montréal s'avérant un projet complexe et coûteux, qui contribue à l'expérience client mais s'éloigne du mandat premier de la STM qui est d'exploiter le métro et d'assurer efficacement les déplacements de sa clientèle, la Société a choisi d'établir un partenariat pour permettre la réalisation de ce projet tout en minimisant les risques, notamment financiers, pour la STM. Ainsi, la STM travaille en partenariat avec quatre fournisseurs de télécommunications, soit Bell, Rogers, Telus - à titre d'intégrateur du projet - et Vidéotron, pour assurer le déploiement dans le métro (incluant les stations et les trains) d'un réseau mobile 4 G LTE, et ce, à coût nul pour la STM. Ce modèle d'affaires très avantageux est d'ailleurs envié par de nombreux réseaux de transport. Ainsi, tout client de la STM disposant d'un appareil mobile et d'un contrat avec une des entreprises partenaires pourra accéder à une technologie mobile de pointe de grande qualité. Cette même technologie sera disponible dans les tunnels et stations du tronçon prolongé.</p> <p>Pour ce qui est de l'installation de prises électriques et ports USB, le potentiel sera analysé par les équipes en considérant, notamment, la sécurité et la fluidité des mouvements dans les stations de métro.</p>

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

Recommandations – Conception des stations de métro	Actions
<p>11. La Commission recommande que les futures stations de métro <b>soient équipées de panneaux d'information clairs, facilement identifiables et inclusifs</b>, c'est-à-dire universellement accessibles, en tirant profit de la technologie (parcours sonore pour les personnes malvoyantes et non-voyantes, création d'applications mobiles dédiées, etc.).</p>	<p>Donnant suite au Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020, le prochain Plan de développement d'accessibilité universelle 2021-2025 devrait être approuvé vers la fin 2021. Cette activité de planification sera l'occasion de définir la façon dont la STM va répondre aux besoins de la clientèle ayant divers types de limitations fonctionnelles afin de faciliter son orientation dans le métro. L'équipe Accessibilité universelle de la STM s'assurera de bien comprendre les besoins d'orientation et d'information de cette clientèle ayant des déficiences visuelles, auditives ou cognitives afin de déterminer quelles seront les meilleures mesures à mettre en place pour faciliter leur utilisation du transport collectif (panneaux d'information, bornes, applications, etc.). En plus des recommandations de la Commission publique à cet effet, les représentants associatifs de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles seront directement sollicités pour s'assurer que les besoins sont bien compris par la STM et que la solution retenue est adéquate.</p>
<p>12. La Commission recommande que <b>de points de vente de billets en quantité plus importante que l'offre existante actuellement sur le réseau soient installés</b>. Elle recommande également que la STM mette à la disposition des usagers des <b>systèmes de paiements alternatifs</b> comme des applications mobiles, par exemple.</p>	<p>Les futures stations de métro du PLB seront équipées de distributrices de titres de transport, tout comme les stations de métro existantes.</p> <p>La STM, à titre de gestionnaire délégué du système OPUS pour le compte de l'ARTM, travaille en ce moment à élaborer un projet d'évolution de la solution billettique. Dans le cadre du Défi des Villes Intelligentes, la STM et ses partenaires travaillent activement à la mise en place des premiers éléments d'un compte mobilité, et ce, dès la fin de l'année 2020. À cet effet, les opportunités de paiements alternatifs sont considérées.</p>

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

Recommandations – Conception des stations de métro	Actions
<p>13. La Commission recommande que <b>les équipes d'architectes tiennent compte</b> dans la conception des stations du fait qu'éventuellement la Ville de Montréal pourrait vouloir <b>aménager des toilettes publiques à proximité des futures stations de métro</b>.</p>	<p>La STM travaille en étroite relation avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés dans la conception des nouvelles stations de la ligne bleue. Cette recommandation leur sera partagée.</p>
<p>14. La Commission recommande que <b>les espaces disponibles à l'intérieur des stations, et à proximité de celles-ci, participent à la création de quartiers complets, en s'inscrivant dans une programmation commerciale et communautaire plus large</b>. En collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés, cette programmation devrait tenir compte de l'offre et de la demande locales, et ce dans une perspective de viabilité économique, sociale et environnementale.</p>	<p>La commande architecturale dispose de critères clairs visant à assurer une relation des futures stations de métro avec les quartiers environnants. Les concepts seront d'ailleurs élaborés en fonction des développements futurs afin d'assurer une cohérence avec les diverses fonctions des secteurs visés. Toutefois, les pouvoirs de la STM sont limités aux terrains acquis pour le développement du métro. Par conséquent, la STM partagera également cette recommandation à la Ville de Montréal.</p>
<p>15. Considérant l'évolution des besoins de la population, la Commission recommande de <b>veiller à l'intégration des éléments favorisant une qualité et une fonctionnalité des espaces pour le bénéfice d'une expérience client réussie</b>. Au regard de besoins futurs, la Commission recommande également que la conception des installations intègre une dimension de flexibilités des espaces et des aménités.</p>	<p>La commande architecturale qui encadre les architectes concepteurs met entre autres l'accent sur l'expérience client, la dimension humaine et la consolidation du tissu urbain. La commande intègre également une dimension visant à assurer la pérennité de ces espaces et l'adaptabilité des installations en fonction de l'innovation technologique. Cette recommandation sera néanmoins partagée avec les équipes d'architectes concepteurs afin d'alimenter davantage leurs réflexions et analyses.</p>



# Rapport de consultation publique – plan d’action (suite)

Recommandations – Conception des stations de métro	Actions
<p>16. La Commission recommande à la STM <b>d’améliorer la qualité des plans de quartier, d’en augmenter le nombre et d’y intégrer les innovations technologiques</b> susceptibles de les rendre plus informatifs et interactifs (mises à jour sur la météo et les entraves ponctuelles en temps réel, par exemple).</p>	<p>Le STM a révisé la présentation de son plan de quartier en station en 2018. Cette révision nous assure de maintenir le produit à jour, à travers le temps. La STM reste néanmoins toujours ouverte à améliorer ses outils informationnels. Elle évaluera la possibilité d’accroître la présence des plans de quartier à des endroits stratégiques pour la clientèle. Un déploiement d’écrans dans les stations de métro est actuellement en cours sur l’ensemble du réseau et pourrait être mis à profit dans la bonification de l’offre d’information à la clientèle. Pour le moment il n’est pas prévu d’y diffuser de l’information sur la météo ou sur les entraves près des stations de métro, mais cette possibilité pourrait être étudiée.</p> <p>De plus, dans le cadre du projet iBus, la STM offrira de l’information en temps réel quant aux déplacements des bus sur son réseau. La STM prévoit assurément installer des écrans en station qui afficheront les horaires des bus en temps réel en tenant compte des délais comme la congestion routière, les entraves et d’autres facteurs.</p>
<p>17. La Commission recommande que <b>soient installées des portes palières aux abords des quais</b> des futures stations de la ligne Bleue, dès sa mise en service.</p>	<p>Les futures stations de métro du PLB seront aménagées de façon à répondre aux exigences liées à l’installation de portes palières, advenant des changements dans ses besoins d’exploitation, mais l’installation de ces équipements n’est pas prévue dans la portée actuelle du projet.</p>
<p>18. La Commission recommande que <b>soient mis en œuvre tous les moyens possibles afin que la sécurité des personnes et des biens soit assurée en tout temps du jour et de la nuit, à l’extérieur comme à l’intérieur des stations</b> et des installations de la STM.</p> <p>Elle recommande que ces moyens soient d’ordre architectural (application du principe « voir et être vu », réduction des « angles morts », par exemple), humain (présence sur place de membres du personnel de la STM, par exemple), et technologique (installation de caméras de surveillance et de dispositifs d’alerte, par exemple).</p>	<p>La sécurité fait partie des préoccupations prioritaires de la STM. Des éléments d’ordre architectural, humain et technologique seront intégrés à la conception et font d’ailleurs partie de la commande architecturale qui encadre les travaux des architectes concepteurs. Cela fait également partie intégrante des normes et critères de conception du réseau de métro.</p>

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

Recommandations – Intégration des installations aux milieux d'accueil	Actions
19. La Commission recommande à la STM et aux équipes d'architectes <b>d'explorer la possibilité d'inclure des systèmes de géothermie de surface ou toute autre technologie jugée pertinente pour chauffer les édicules et leurs abords</b> , ainsi que pour réduire l'apparition de glace sur la chaussée et les besoins de déneigement.	À l'instar de l'ensemble des édicules de la STM, il n'est pas prévu de chauffer les édicules du PLB. En ce sens, les besoins de chauffage pour les édicules sont limités et visent déjà une efficacité énergétique accrue. L'usage de la géothermie n'est donc pas justifié. Pour ce qui est du déglacage et du déneigement, les propositions de la Commission seront analysées.
20. La Commission recommande à la STM <b>de travailler de concert avec la Ville de Montréal et des partenaires du milieu (dont Vélo-Québec) afin que le réseau cyclable desserve les nouvelles stations</b> de métro de façon efficace et sécuritaire.	La STM partagera cette recommandation avec la Ville de Montréal, laquelle est responsable du réseau cyclable. Des aménagements seront néanmoins prévus aux abords des futures stations de métro du PLB afin de faciliter les déplacements cyclables sécuritaires. La STM travaille de pair avec les services municipaux afin de faciliter un aménagement intégré et cohérent.
21. La Commission recommande à la STM <b>d'aménager</b> , de concert avec des partenaires comme le MTQ, la Ville de Montréal et Vélo-Québec, <b>une vélo-gare adjacente ou à proximité d'un des édicules de la station Viau</b> , munie notamment d'espaces sécurisés de stationnement pour les vélos et les vélos-cargos, de stations de recharge, et de bornes de réparation en libre-service.	La faisabilité de cette installation sera analysée par les différentes équipes de la STM. La Société échangera également avec les services municipaux afin de préciser le potentiel et les contraintes d'aménagement d'une telle installation sur le domaine public, dans le contexte d'aménagement de pôles de mobilité.
22. Pour inciter l'utilisation du vélo, la Commission recommande à la STM <b>d'incorporer une aire de stationnement et de services pour vélos à même le stationnement incitatif Anjou</b> qui soit munie, dès son ouverture, d'espaces sécurisés de stationnement pour les vélos et les vélos-cargos, de stations de recharge, de bornes de réparation en libre-service, ainsi que tout autre dispositif, service et commodité à la fine pointe des pratiques urbanistiques.	Cette recommandation sera transmise aux équipes concernées de la STM et les partenaires du PLB afin d'évaluer la faisabilité de ces interventions pour le stationnement incitatif prévu à la future station de métro Anjou qui est un équipement métropolitain.

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

Recommandations – Intégration des installations aux milieux d'accueil	Actions
<p>23. La Commission recommande à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les partenaires privés afin que <b>tout développement immobilier incorporant des droits aériens rattachés à une future station de métro soit conditionnel à l'implantation de vélos-gares adjacentes ou à proximité</b> de ladite station.</p> <p>Entretemps, la Commission recommande également à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés afin <b>d'assurer que des espaces pour garer les vélos à proximité des stations soient disponibles en nombre suffisant</b>, ce nombre étant modulable en fonction des saisons.</p>	<p>Dans ses aménagements, la STM prévoit des équipements pour faciliter les déplacements en vélo (support à vélos et sécurisation des parcours). De plus, des groupes de travail ont été mis en place pour assurer une collaboration avec la Ville de Montréal, afin de compléter ces aménagements et d'assurer une cohérence des aménagements.</p> <p>En ce qui a trait aux futurs développements immobiliers, la STM partagera cette recommandation avec ses partenaires, dont la Ville de Montréal.</p>
<p>24. La Commission recommande à la STM de collaborer avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés pour <b>assurer que les voies de circulation destinées aux voitures, camions et autobus soient aménagées de façon à assurer la sécurité, l'efficacité et la convivialité des parcours piétonniers et cyclables</b> vers et depuis les édicules de métro, les terminus d'autobus, le stationnement incitatif et les pôles d'attraction majeurs à proximité (incluant les galeries marchandes).</p>	<p>La STM procède à diverses études, dont des études de fluidité et de circulation afin d'assurer la sécurité des déplacements de l'ensemble des usagers une fois le projet réalisé. Des comités ont également été formés avec la Ville de Montréal afin de discuter de ces éléments et d'assurer que les nouvelles installations contribueront à l'accroissement de la convivialité des déplacements dans les futurs pôles de mobilité que deviendront les nouvelles stations de métro.</p>
<p>25. La Commission recommande à la STM de participer à <b>l'étude des problèmes potentiels de congestion sur les rues résidentielles et aux bretelles d'accès</b> et d'orienter sa planification de manière à minimiser ces problèmes.</p>	<p>La STM prévoit réaliser une étude de circulation qui sera déposée à la Ville de Montréal. Les mesures d'atténuation seront déterminées en collaboration avec les services municipaux responsables.</p>

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

Recommandations – Intégration des installations aux milieux d'accueil	Actions
<p>26. La Commission recommande à la STM de prévoir des boucles de circulation d'autobus autour des stations, sur les sites de la STM, afin d'y <b>aménager des aires d'embarquement et de débarquement sécuritaires et conviviales pour tous les usagers</b> et qui ne gênent pas la circulation routière.</p>	<p>La STM tient à réduire les impacts sur la circulation dans l'aménagement des boucles de bus aux abords des futures stations de métro du PLB. Dans cette perspective, la STM a révisé le concept du terminus de la future station de métro Pie-IX afin d'orienter la boucle d'autobus, le long de la rue Jean-Talon plutôt que le long du boulevard Pie-IX, tel que prévu dans l'avant-projet (2015-2016). L'étroite collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés permet également d'optimiser les aménagements aux abords des futures stations de métro du PLB afin qu'ils assurent la sécurité et la fluidité des déplacements pour tous les usagers.</p>
<p>27. La Commission recommande à la STM de <b>prendre en compte les critères établis par l'attestation stationnement écoresponsable du Conseil régional de l'environnement de Montréal</b> en ce qui concerne la conception des aires d'attente et des zones de débarcadère pour les autobus, ainsi que la conception du stationnement incitatif Anjou.</p>	<p>Les critères présentés dans l'attestation stationnement écoresponsable du CRE Montréal qui sont applicables aux infrastructures du PLB seront pris en compte afin d'optimiser les installations prévues. Certaines interventions font d'ailleurs déjà partie intégrante des concepts développés.</p>
<p>28. La Commission recommande à la STM d'examiner la possibilité de <b>desservir les quartiers résidentiels autour des futures stations par des véhicules autonomes</b> (de niveau 4) et de lancer un projet-pilote en ce sens.</p>	<p>La STM s'assure d'une vigie technologique constante à l'échelle mondiale et travaille étroitement avec ses partenaires pour offrir les meilleures options de mobilité disponibles. Cette recommandation sera partagée avec les équipes concernées.</p>

# Rapport de consultation publique – plan d’action (suite)

Recommandations – Intégration des installations aux milieux d’accueil	Actions
<p>29. La Commission recommande à la STM de collaborer, notamment par l’intermédiaire de sa filiale Transgesco, avec la Ville de Montréal et chacun des arrondissements concernés, à la <b>planification détaillée des espaces au-dessus et autour de chacune des futures stations de métro</b>. Autant que possible, ceux-ci devraient être utilisés pour du <b>logement social et abordable, des services sociocommunautaires et des équipements collectifs</b>.</p>	<p>Les pouvoirs de la STM sont limités aux terrains requis pour le développement des infrastructures du métro. Néanmoins, une étroite collaboration a lieu entre la STM, les instances municipales et les partenaires du PLB afin de bien planifier le développement futur, tant aux abords qu’au dessus des futures stations de métro du prolongement. Dans cette optique, cette recommandation sera présentée aux partenaires de la STM afin d’assurer un développement futur cohérent avec l’implantation des nouvelles installations du métro et de favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs.</p>
<p>30. La Commission recommande à la STM de concevoir le terminus d’autobus Anjou de manière à réduire les impacts indésirables pour les riverains, <b>en construisant des espaces commerciaux le long de la façade ouest du bâtiment et des espaces locatifs au-dessus des quais d’autobus</b>.</p>	<p>Des discussions ont été tenues et d’autres suivront avec les propriétaires du site actuel afin d’évaluer les options en matière d’intégration urbaine du terminus Anjou et des autres installations du métro. La Société met tout en œuvre afin de réduire les impacts sur les riverains et les usagers et permettre l’accueil d’espaces commerciaux aux abords des futures installations du PLB.</p>
<p>31. La Commission recommande à la STM de <b>procéder</b> dans les meilleurs délais, en collaboration avec la Ville de Montréal et le MTQ, <b>à l’évaluation coûts/bénéfices de la mise en place d’un ou de plusieurs lien(s) efficace(s) entre la station de métro Anjou et le secteur résidentiel situé à l’est de l’autoroute 25</b>, tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• un tunnel pour les piétons et les cyclistes (étant donné qu’un tunnel sera percé jusqu’à la station auxiliaire Boreau);</li><li>• un service rapide et fréquent d’autobus (navettes);</li><li>• une passerelle au-dessus de l’autoroute (telle que proposée par la Ville de Montréal);</li><li>• des stations de vélo en libre-service (BIXI) situées dans des sites stratégiques à l’est de l’autoroute 25.</li></ul>	<p>Les propositions seront analysées avec les différents responsables de la STM, des services municipaux et de BIXI.</p>

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

Recommandations – Gestion des nuisances durant les travaux	Actions
<p>32. La Commission recommande à la STM de prendre les dispositions requises, durant les travaux, pour que <b>les services d'autobus, les temps de déplacement, la fluidité des mouvements et la sécurité soient au moins maintenus aux niveaux actuels.</b></p>	<p>La STM œuvre à élaborer des scénarios de maintien de circulation pour la durée des travaux afin de minimiser les impacts pour la clientèle du transport collectif. Ces études permettront également d'assurer le plus haut taux de fluidité possible pour les automobilistes et les autres usagers de la route, tout en maintenant la sécurité des déplacements de tous.</p>
<p>33. Compte tenu de l'envergure et de la durée des travaux, la Commission recommande à la STM d'assurer une gestion exemplaire des chantiers de manière à en <b>minimiser l'emprise et les conséquences sur la vie de tous les jours</b>, notamment en adoptant une approche « juste à temps » pour la mise en place et l'enlèvement des entraves.</p>	<p>La réduction des impacts qu'engendre l'exécution de travaux majeurs fait partie des règles de l'art en matière de gestion des chantiers et est au cœur des préoccupations de la STM pour le déploiement du PLB. Cet élément sera d'ailleurs intégré au devis de maintien et de gestion de la mobilité afin de s'assurer que l'entrepreneur privilégie une approche « juste à temps » pour la mise en place et le retrait des entraves. Cette clause s'inspirera du document technique de la Ville de Montréal en maintien et gestion de la mobilité, lequel comporte des exigences en cette matière. L'équipe de mise en œuvre du PLB effectuera un suivi serré auprès de ses entrepreneurs durant les travaux.</p>
<p>34. La Commission recommande à la STM de <b>favoriser la circulation à pied et à vélo autour des chantiers en mettant en place des aménagements sécuritaires appropriés</b>, comme le calibrage des feux de circulation en faveur des transports actifs et collectifs, l'élimination des bretelles de virage où les véhicules circulent de façon continue, la réduction de la circulation véhiculaire de transit par l'installation de mesures d'apaisement de la circulation.</p>	<p>Cette recommandation sera intégrée dans la définition du plan de maintien de circulation afin d'assurer la sécurité de tous les types de déplacement. Il est important de mentionner que ce plan inclura des mesures visant à faciliter les déplacements pour l'ensemble des usagers, dont les piétons, les cyclistes, et les usagers du transport collectif.</p>

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

Recommandations – Gestion des nuisances durant les travaux	Actions
<p>35. La Commission recommande à la STM <b>d'éviter, autant que faire se peut, que les autobus circulent dans les rues résidentielles en raison des déviations</b> entraînées par les travaux.</p>	<p>Les scénarios pour le maintien de l'offre tiendront compte d'un ensemble de critères afin de réduire les nuisances dans les rues résidentielles, tout en maintenant un niveau de service adéquat. Ces scénarios seront élaborés en collaboration avec les services municipaux</p>
<p>36. Afin d'assurer la qualité de vie des résidents ainsi que la pérennité des commerces et industries à l'intérieur et autour du territoire affecté par les travaux, la Commission recommande à la STM :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• de <b>minimiser les barrières physiques et psychologiques</b> nuisant à l'accès aux habitations, commerces et aires de livraisons;</li><li>• de travailler de concert avec les parties prenantes pour <b>élaborer et implanter des plans d'aménagement temporaires et des stratégies d'atténuation des nuisances</b> qui soient cohérents avec la Vision préliminaire de mise en valeur du territoire élaborée par la Ville de Montréal dans le cadre du projet de prolongement de la ligne Bleue;</li><li>• de <b>porter une attention particulière aux dommages possibles au parc de logements existants</b>;</li><li>• d'être <b>proactive dans ses relations avec les commerçants et associations de marchands</b> et d'apporter son concours aux initiatives visant à stimuler la visibilité, la vitalité et la fréquentation des lieux commerciaux, qu'il s'agisse de projet de signalisation, d'animation ou autres.</li></ul>	<p>La STM possède une vaste expérience dans la mise en place de mesures d'atténuation dans le cadre de chantiers d'envergure. Des études sont actuellement en cours afin d'évaluer les meilleures pratiques à mettre en place afin d'assurer une saine cohabitation des chantiers et des citoyens des différents secteurs visés par l'implantation de nouvelles installations du PLB.</p> <p>Les services municipaux et les partenaires du PLB seront consultés pour la définition du plan de mitigation. De plus, des consultations publiques sur le plan de mitigation sont prévues afin de s'assurer de répondre aux préoccupations des riverains autant commerciaux que résidentiels. Les stratégies de mitigation des impacts seront présentées aux citoyens et diffusées sur les canaux de communication de la STM et des partenaires. Ces stratégies pourront être bonifiées suite aux commentaires des participants et ajustées tout au long des travaux.</p>

# Rapport de consultation publique – plan d’action (suite)

Recommandations – Gestion des nuisances durant les travaux	Actions
<p>37. La Commission recommande que <b>les comités citoyens prévus par la STM veillent au suivi des mesures d’atténuation des nuisances durant et après les travaux</b>. Elle recommande aussi que leur mandat débute le plus tôt possible afin qu’ils puissent participer, dès maintenant, à la dissipation des inquiétudes et à la recherche de solutions aux problèmes appréhendés.</p>	<p>Dans le cadre des consultations publiques à venir sur les mesures de mitigation, la STM proposera aux citoyens la mise en place de canaux de communication spécifiques pour faciliter les échanges durant la mise en œuvre du PLB. Des initiatives telles que des comités citoyens ou de commerçants et des agents de liaison sur le terrain font partie des mesures envisagées par la STM.</p>
<p>38. La Commission recommande à la STM de <b>déployer sur place, et dès le début des travaux, les agents de liaison</b> afin de permettre aux citoyens de disposer d’interlocuteurs directs qui garantiront la fluidité des informations, assureront la mise en œuvre des actions prévues, procéderont rapidement à la résolution de problèmes ou de défaillances et assureront les communications de suivi et de rétroaction avec les intervenants concernés.</p>	<p>Le déploiement d’agents de liaison sur les sites des futurs chantiers du PLB est déjà prévu dans le plan de mitigation.</p>
<p>39. La Commission recommande à la STM d’être <b>proactive au niveau des efforts de coordination du chantier de prolongement de la ligne Bleue aux autres chantiers</b> qui auront lieu simultanément sur le territoire, que ceux-ci soient publics, privés, de portée locale ou régionale.</p>	<p>La STM siège sur un comité de coordination des différents chantiers du secteur, coordonné par la Ville de Montréal. Cette recommandation sera donc présentée à ce comité afin d’assurer l’identification en amont des chantiers prévus.</p>



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

Recommandations – Gouvernance	Actions
40. La Commission recommande à la STM de <b>prendre acte de la demande des participants d'être informés et consultés amplement en amont des projets qui les concernent</b> et de l'importance qu'ils accordent à l'exercice de leur droit démocratique.	La STM reçoit cette recommandation et s'assurera de consulter la population en amont des projets qu'elle mènera, en accord avec sa politique de consultation publique et sa directive sectorielle d'acceptabilité sociale des projets. La transparence fait d'ailleurs partie des valeurs de la STM.
41. La Commission recommande à la STM de <b>publier sur son site web la version finale de la présentation synthèse du processus décisionnel ayant mené aux choix du tracé et des types d'installations retenues</b> , de même qu'au choix de la localisation de ces installations sur le territoire, à laquelle la STM fait référence dans sa lettre de réponses aux questions de la Commission.	La STM publiera ce document sur le site Web du projet dans les prochaines semaines afin que les citoyens puissent en prendre connaissance.
42. La Commission recommande à la STM <b>d'afficher sur son site web, dès le début d'une consultation ou aussitôt que possible</b> , non seulement les documents se rapportant directement au projet présenté, mais également <b>tous documents connexes susceptibles de fournir un complément d'information</b> .	La STM reçoit cette recommandation en vue de futures consultations publiques.
43. La Commission recommande à la STM <b>d'inciter tous ses partenaires à adopter un modèle de planification à long terme qui tienne compte des besoins présents et futurs à l'échelle régionale</b> .	La STM reçoit cette recommandation et la partagera avec ses partenaires.