

# Prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal

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



## À propos de Trajectoire Québec

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

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

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

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

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

Vous trouverez donc dans le document qui suit :

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

## Note méthodologique

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

# AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR ET EXTÉRIEUR DES STATIONS

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

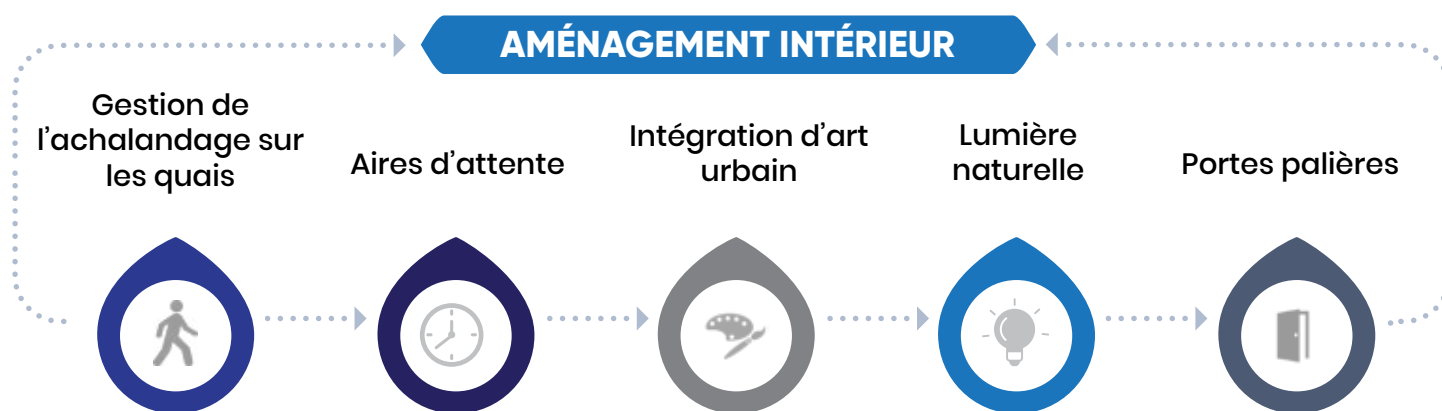
## L'ARCHITECTURE

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

## COMMODITÉS ET AIRES D'ATTENTE

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

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



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

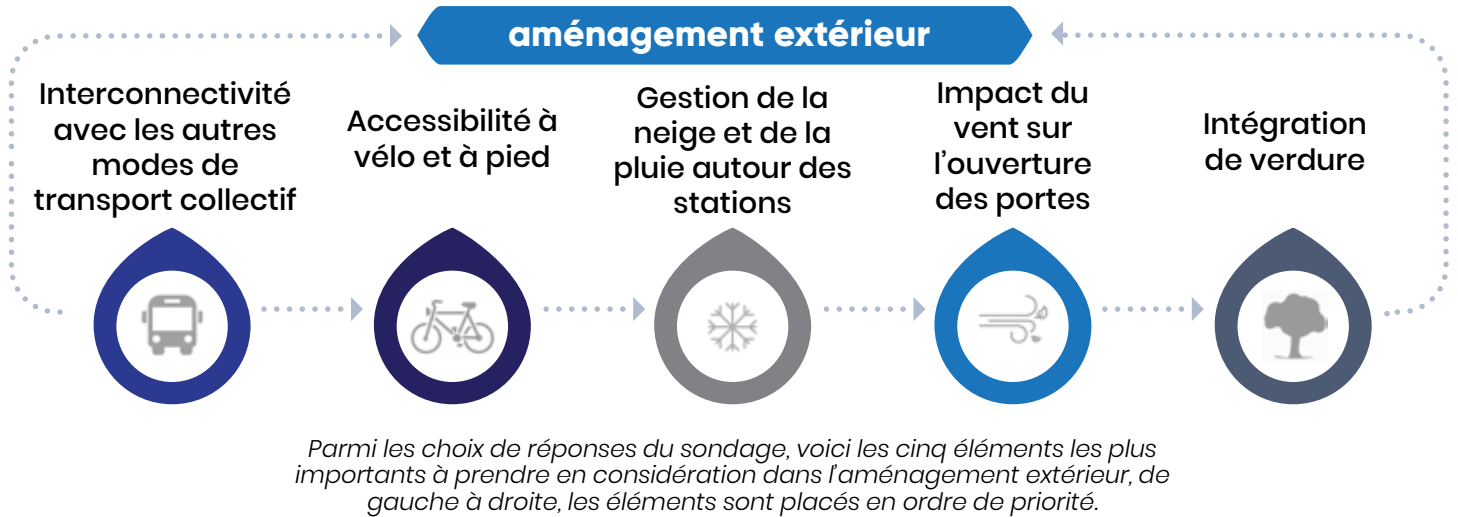
## QUAIS

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

## DÉPLACEMENTS

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

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



## INTERCONNECTIVITÉ

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

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

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

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

## STATIONNEMENT

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

# SIGNALISATION



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

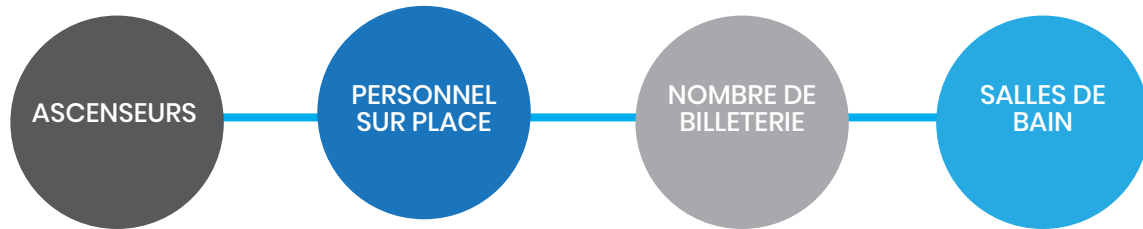
Les accès aux ascenseurs doivent également être clairement identifiés.

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

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

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

# COMMODITÉS



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

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

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

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

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

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

## ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

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

# DES PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT LE PROJET ?

## ENGORGEMENT DE LA LIGNE ORANGE

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

## RENFORCEMENT DE LA FRÉQUENCE

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

## DESSERTE DES STATIONS

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

## AMÉNAGEMENT

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

## DÉVELOPPEMENT

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

## FUTURES CONNEXIONS

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

# LES STATIONS AIMÉES DES USAGERS

## LIONEL-GROULX

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



## CONCORDE

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



## CHAMPS DE MARS

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



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

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



# LES STATIONS LES MOINS AIMÉES DES USAGERS

**BERRI-UQAM**



**SAINT-LAURENT**



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

La station **SAINT-LAURENT** est un excellent exemple à ne pas reproduire en ce qui a trait à son aménagement **e x t é r i e u r**. A u c u n aménagement n'est en fait présent autour de la station, ce qui rend la **gestion de l'eau, de la neige et de la glace** assez difficile. **L'accès des piétons à la station est tout sauf convivial et sécuritaire.**

**JEAN-TALON**



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

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

# FUTURES STATIONS ; DES IDÉES DE NOM ?

Nous avons demandé aux usagers s'ils avaient des idées pour les noms des nouvelles stations...

**Sans surprise, les gens demandent des noms de femmes !**

