
RAPPORT DU COMITÉ SUR L'ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO DE MONTRÉAL

Présenté au ministre des Transports

Monsieur Yvon Marcoux

Le 27 juin 2003

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	3
1. Rappel du contexte	5
2. Le mandat	6
3. La composition du Comité	6
4. Rappel des recommandations du Comité (rapport du 28 juin 2002)	7
5. Les travaux du Comité	8
6. L'accessibilité universelle	9
7. Les critères retenus par le Comité pour le choix des stations	11
7.1 <i>La première série de critères</i>	11
7.2 <i>La contrainte imposée par le matériel roulant</i>	11
7.3 <i>Autre considération</i>	12
8. L'ordre dans lequel rendre les stations-clés accessibles et le choix des six premières stations	14
9. Recommandations	15

Tableau

Ordre de priorité pour l'adaptation des stations	15
--	----

Figures

1 : Les vingt stations-clés identifiées par la STM (2000)	13
2 : Les six premières stations-clés à rendre accessibles selon l'ordre de priorité établi par le Comité	18
3 : Les six autres stations-clés à rendre accessibles selon l'ordre de priorité établi par le Comité	19

Annexe

Lettre de la Société de transport de Montréal concernant l'évaluation du coût de la mise à jour de ses normes d'accessibilité et de l'étude d'avant-projet	22
--	----

Sommaire

À l'heure actuelle, le métro de Montréal est l'un des derniers métros du monde à n'être aucunement accessible aux personnes en fauteuil roulant. La plupart des réseaux de métro à l'étranger ont pris, au cours des années 90, le virage de l'accessibilité universelle, apportant aux infrastructures et aux équipements les correctifs appropriés pour les rendre accessibles à toutes les clientèles : personnes âgées, personnes handicapées de façon temporaire ou permanente, femmes enceintes, parents qui se déplacent avec de jeunes enfants en poussette, etc.

Le contexte actuel du vieillissement de la population fait ressortir avec plus d'acuité que jamais la nécessité de rendre le métro de Montréal accessible à toutes les clientèles ayant des limitations fonctionnelles. Les personnes âgées de 65 ans et plus représenteront en 2021 près de 20 % de la population du territoire de l'Île de Montréal, ce qui constitue pour la STM un bassin de clientèle important à conserver voire à attirer dans son réseau régulier. L'adaptation du réseau de métro est aussi rendue nécessaire non seulement pour des raisons d'équité envers les personnes handicapées mais aussi pour diminuer la pression sur la demande sans cesse croissante pour les services de transport adapté liée au vieillissement de la population. Les clientèles concernées revendiquent depuis près de 25 ans l'accessibilité du métro de Montréal, notamment grâce à la rétroinstallation d'ascenseurs, et ces revendications ont été réitérées dans le contexte du prolongement du métro à Laval.

En 2002, le ministre des Transports mettait sur pied le Comité sur l'accessibilité du métro de Montréal, constitué de représentants des aînés et des personnes handicapées, de la Société de transport de Montréal (STM), de l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et du ministère des Transports (MTQ). Ce Comité avait pour mandat de formuler au ministre des recommandations quant à l'accessibilité du métro de Montréal. Le Comité a remis son rapport au ministre le 28 juin 2002. Le Comité y recommande notamment que les stations de métro de Laval soient conçues dès le départ de façon à être accessibles à toutes les clientèles, et que l'on rende progressivement accessible à tous l'ensemble du réseau existant. Le Comité recommande à cet effet de dégager un premier budget d'environ 20 M\$ sur trois ans pour rendre accessibles six stations du réseau existant d'ici 2006, et que le reste du réseau soit rendu par la suite accessible d'ici 15 ans, à raison de quatre stations par année. La position de la STM quant au financement du projet de rétroinstallation d'ascenseurs dans le réseau actuel de métro, incluant les modifications au matériel roulant et les aménagements connexes, est à l'effet que le gouvernement doit assumer à lui seul 100 % des coûts.

Le ministre a accueilli favorablement les recommandations du Comité et a mandaté ce dernier, le 3 mars dernier, à identifier d'ici le 30 juin 2003 six stations à rendre accessibles en priorité dans le réseau existant.

Le Comité recommande :

1. que la STM révise et actualise ses normes et critères en vue d'une accessibilité universelle de son réseau de métro et consulte le Comité sur cette question;
2. que les stations de Laval soient construites dès le départ en fonction d'une accessibilité universelle, afin d'éviter, le cas échéant, les coûts additionnels liés à toute action rétroactive;
3. que la STM profite du moment où seront effectués les travaux de rétroinstallation d'ascenseurs dans les stations de métro pour appliquer l'ensemble des nouvelles normes et des nouveaux critères d'accessibilité universelle;
4. que soient accessibles en priorité selon l'ordre indiqué, les six stations suivantes :
 1. Berri-UQAM
 2. Henri-Bourassa
 3. Bonaventure
 4. Côte-Vertu
 5. Longueuil
 6. Lionel-Groulx;
5. que ces travaux soient réalisés d'ici 2006, afin de coïncider avec l'ouverture des stations de métro à Laval, dans la mesure où les contraintes techniques permettent de respecter cet échéancier;
6. qu'afin de rencontrer cette échéance, le gouvernement débloque rapidement les fonds suffisants pour que la STM procède à la mise à jour de ses normes d'accessibilité et à l'étude d'avant-projet (voir annexe);
7. que soient effectués, par la suite, les travaux nécessaires pour rendre universellement accessible l'ensemble du réseau de métro de Montréal, à raison de 4 stations existantes par année, sur un horizon de 15 ans;
8. qu'après les six stations présentées à la recommandation numéro 4, soient rendues accessibles en priorité et dans l'ordre indiqué les six stations suivantes :
 7. Jean-Talon
 8. Snowdon
 9. Université-de-Montréal
 10. Vendôme
 11. Parc
 12. Namur;
9. qu'en plus des stations prioritaires mentionnées aux recommandations numéros 4 et 8, il faut examiner l'opportunité de profiter du moment où des travaux majeurs sont effectués par la STM dans une station ou lors de l'établissement d'infrastructures publiques à proximité d'une station (ex. : Grande Bibliothèque du Québec, centre hospitalier universitaire) pour rendre cette station universellement accessible;
10. de devenir un comité consultatif permanent dans le cadre de la réalisation des recommandations du présent rapport.

1. Rappel du contexte

Depuis la mise sur pied des services de transport adapté qui a suivi, en 1978, l'adoption de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, les représentants des personnes handicapées ont revendiqué à maintes reprises d'avoir également accès aux services réguliers de transports collectifs, au même titre que tout autre citoyen. Les représentants des personnes handicapées et des aînés demandent ainsi, depuis 25 ans, au gouvernement et à la STM de rendre le métro de Montréal accessible à tous, y compris aux personnes en fauteuil roulant, et ce, sur la base de l'équité.

Une revue des expériences étrangères réalisée en 2001 par la Société Logique pour le ministère des Transports fait ressortir que le métro de Montréal accuse un retard par rapport aux autres métros du monde sur le plan de son accessibilité pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. En effet, le métro de Montréal serait un des derniers métros du monde à ne pas être accessible, même partiellement, aux personnes en fauteuil roulant. L'étude de la Société Logique démontre que la plupart des organismes de transport dans le monde ont pris, au cours des années 90, le virage vers une accessibilité universelle de leur réseau de métro, convaincus qu'une architecture sans obstacle ne peut que favoriser un accès plus facile, plus convivial et plus sécuritaire pour l'ensemble de la clientèle. L'approche « marketing » de cette orientation prime donc sur une approche plus coercitive basée sur les droits fondamentaux des personnes handicapées.

Le vieillissement de la population joue par ailleurs un rôle non négligeable quant à la nécessité de rendre le réseau de métro de Montréal plus accessible à tous. On estime en effet qu'en 2021, les personnes âgées de 65 ans et plus représenteront près de 20 % de la population de l'Île de Montréal, soit un bassin de clientèle important pour la STM. Afin de conserver voire d'attirer cette clientèle dans le réseau de métro, il s'avère de plus en plus impératif que ce réseau s'adapte aux limitations de celle-ci, dont l'incidence est en étroite corrélation avec l'âge : problèmes visuels et auditifs, difficultés motrices, etc. D'autre part, une accessibilité accrue des réseaux réguliers de transports collectifs, métro et autobus, représente une alternative intéressante pour les personnes handicapées et fait en sorte de diminuer la pression sur les services de transport adapté, pour lesquels la demande est sans cesse croissante.

Dans le cadre des travaux de prolongement du métro à Laval, plusieurs associations représentant les personnes handicapées ont réitéré leur demande à l'effet que l'on rende accessibles aux personnes en fauteuil roulant non seulement les trois stations à Laval mais aussi l'ensemble du réseau de métro. Les représentants des aînés ont aussi demandé que soit rendu plus accessible l'ensemble du réseau régulier de transports collectifs, dont le métro, dans un contexte où le vieillissement de la population contribue à accroître de façon significative le nombre de personnes ayant, à des degrés divers, des problèmes sur le plan de la mobilité.

C'est dans ce contexte que fut mis sur pied, au début de 2002, un comité mandaté par le ministre des Transports pour lui faire des recommandations sur la question de l'accessibilité du métro de Montréal. Le 28 juin 2002, les membres du Comité sur l'accessibilité du métro rencontraient le ministre des Transports de l'époque, monsieur Serge Ménard, afin de lui remettre copie du *Rapport du Comité sur l'accessibilité du métro de Montréal*. Le ministre reçut positivement ce rapport, et témoigna dès lors de sa

volonté d'aller de l'avant afin de rendre accessible le métro de Montréal à l'ensemble des personnes à mobilité réduite : aînés, personnes handicapées, parents qui se déplacent avec une poussette d'enfants, femmes enceintes, etc. Les éléments d'accessibilité, notamment l'installation d'ascenseurs dans les stations, sont considérés dans ce rapport comme pouvant bénéficier à l'ensemble des usagers du réseau du métro.

2. Le mandat

Dans un communiqué de presse émis le 3 mars dernier, le ministre rendait public le *Rapport du Comité sur l'accessibilité du métro de Montréal* et confirmait son intention de donner suite à ses recommandations par les actions suivantes :

« - Futures stations de métro :

- Les trois stations de métro de Laval, de même que celles qui seront construites ultérieurement, seront accessibles par ascenseur aux personnes à mobilité réduite.

- Stations de métro existantes :

- D'ici le 30 juin 2003, le Comité devra désigner, dans le réseau de métro existant, six stations à rendre accessibles. Les stations seront choisies selon des critères précis qui seront entérinés par le Comité, tels la fréquentation des stations et la proximité des établissements de santé et des résidences d'aînés. À plus long terme, le MTQ et la STM devront convenir d'un plan pour rendre progressivement accessible le reste du réseau ».

3. La composition du Comité

Le Comité est composé de représentants des groupes suivants :

- l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ);
- le Regroupement des usagers du transport adapté de la Communauté urbaine de Montréal (RUTACUM);
- Kéroul;
- la Table de concertation des aînés de l'Île-de-Montréal (TCAIM);
- l'Office de personnes handicapées du Québec (OPHQ);
- l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
- la Société de transport de Montréal (STM);
- le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Une représentante de Société Logique a été invitée à accompagner le Comité dans ses travaux.

4. Rappel des recommandations du Comité (rapport du 28 juin 2002)

Dans son rapport du 28 juin dernier, le Comité émettait les recommandations suivantes :

«

1. QUE lors de la construction des trois stations à Laval ainsi que de toutes nouvelles stations, on y installe dès le départ des ascenseurs du niveau de la rue au niveau du quai, accessibles à toutes les clientèles.
2. QUE dorénavant, toutes acquisitions, rénovations, réparations ou améliorations reliées au réseau de métro actuel, y compris le matériel roulant, soient planifiées et équipées avec tous les équipements et installations nécessaires pour assurer une accessibilité à toutes les clientèles.
3. QU'il soit tenu compte des modifications supplémentaires qu'entraînerait l'installation d'ascenseurs sur les stations, sur l'ensemble des équipements en station ainsi qu'au matériel roulant et aux processus d'exploitation du métro.
4. QUE soit amorcé dès maintenant un programme de rétroinstallation d'ascenseurs pour l'ensemble du réseau actuel et que les sommes nécessaires soient dégagées pour réaliser les travaux dans un échéancier réaliste.

Pour amorcer dès aujourd'hui ce virage, le comité sur l'accessibilité du métro recommande :

- *d'identifier six stations-clés, parmi les plus stratégiques, pour la rétroinstallation d'ascenseurs;*
- *de préciser les options techniques et architecturales à retenir pour la rétroinstallation d'ascenseurs dans ces stations (études d'avant-projet) et, par la suite, de réaliser les plans et devis;*
- *d'établir plus précisément le matériel roulant à adapter et les cahiers de charges à réaliser sur le matériel roulant;*
- *d'évaluer et de mettre en place les solutions pour faire face aux problèmes de sécurité et de mesures d'urgence;*
- *de dégager un premier budget d'environ 20 M\$¹ à répartir sur trois ans et de réaliser les travaux nécessaires sur ces six stations d'ici 2006;*

1. Seules des analyses architecturales détaillées, station par station, et l'élaboration de plans et devis avec cahier de charges, pour chacune des stations, permettraient d'établir des coûts fiables dans ce domaine.

- *d'augmenter par la suite le rythme de rétroinstallation, à quatre stations par année, ce qui suppose une dépense d'immobilisation d'environ 12,5 M\$ par année en dollars de 2002 pour les quinze prochaines années.*

5. QUE le gouvernement s'engage à maintenir le Programme d'aide au transport adapté, ainsi que les éléments du Programme d'aide au transport en commun relatifs à l'amélioration de l'accessibilité des réseaux réguliers d'autobus et de métro, afin de viser l'intermodalité, c'est-à-dire une meilleure accessibilité de l'ensemble du réseau de transport en commun.

Pour la suite du dossier, le comité sur l'accessibilité du métro de Montréal souhaite poursuivre ses travaux, afin de conseiller les autorités sur le choix des stations à rendre accessibles en priorité, ainsi que sur les adaptations qui devront être apportées à ces stations. »

Il importe par ailleurs de rappeler que la position de la STM quant au financement du projet de rétroinstallation d'ascenseurs dans le réseau actuel de métro, incluant les modifications au matériel roulant et les aménagements connexes, est à l'effet que le gouvernement doit assumer à lui seul 100 % des coûts. Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes prévoit actuellement une subvention couvrant 75 % des dépenses admissibles liées à des modifications visant à améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport collectif.

5. Les travaux du Comité

Afin de mener à bien le nouveau mandat confié par le ministre et de rencontrer l'échéance du 30 juin 2003, le Comité s'est réuni à quatre reprises, soit le 25 mars, le 15 avril, le 20 mai et le 10 juin.

La rencontre du 25 mars a permis une mise à jour de l'information. Les éléments suivants ont fait l'objet d'une présentation aux membres du Comité :

- par l'AMT du projet de prolongement du métro à Laval, et notamment des éléments d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite prévus au niveau des trois nouvelles stations;
- par Société Logique des faits saillants des expériences étrangères en matière d'accessibilité du métro, et notamment quant au choix des stations à rendre accessibles en priorité;
- par la STM du concept de stations-clés et des critères retenus en 2000², afin d'identifier, dans le contexte où seulement une partie du réseau serait rendue accessible aux personnes à mobilité réduite, soit vingt stations-clés qui feraient l'objet de la rétroinstallation d'ascenseurs.

2. STCUM, Service de la Planification et du développement, Direction exécutive-Soutien à l'exploitation, Accessibilité du réseau de métro de la STCUM, Identification des stations-clés, Avril 2000.

La rencontre du 15 avril a ensuite permis aux membres du Comité de convenir des critères pour le choix des six stations à rendre accessibles dans un premier temps.

La rencontre du 20 mai a permis d'obtenir un accord sur le choix des six premières stations à recommander au ministre, selon un ordre de priorité. Le Comité a également identifié six autres stations devant faire l'objet de travaux dans la seconde phase d'accessibilité progressive du métro. Le Comité a de plus convenu du contenu du présent rapport.

Enfin, la rencontre du 10 juin a permis aux membres du Comité de s'entendre sur les dernières modifications à apporter au rapport final.

6. L'accessibilité universelle

Dans son rapport du 28 juin 2002, le Comité recommandait que les nouvelles stations de métro à Laval, ainsi que les stations du réseau existant, soient accessibles **à toutes les clientèles**.

Le Comité référait ainsi à la notion d'accessibilité universelle, un concept d'aménagement prônant la réalisation d'environnements sans obstacles, destinés à répondre aux besoins de toute la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

C'est donc dire que l'accessibilité du métro de Montréal ne se limite pas à l'installation d'ascenseurs. La notion d'accessibilité universelle implique que les besoins de toutes les clientèles ayant des limitations fonctionnelles soient pris en considération et que les aménagements proposés puissent être utilisés, de la même façon, par le plus grand nombre d'utilisateurs possible. Ainsi, par exemple, l'emplacement de l'ascenseur est un élément déterminant. S'il est situé à l'écart, en bout de quai et loin du parcours emprunté par la majorité des usagers du métro, il sera peu utilisé. Par contre, un ascenseur localisé à proximité immédiate des escaliers mobiles et des escaliers fixes, le long du parcours utilisé par toute la clientèle, sera universellement accessible, puisque tous auront facilement l'opportunité de s'en servir.

Une signalisation dotée de pictogrammes et d'un éclairage intégré sera plus facile à percevoir, à lire et à comprendre pour tous, incluant les personnes ayant une limitation visuelle, les visiteurs étrangers, les personnes analphabètes, etc. L'utilisation de gros caractères faciles à lire, du braille, de couleurs distinctives, l'emplacement choisi pour installer la signalisation, la clarté du message sont également des éléments importants. Autre exemple, lorsqu'une station comporte plusieurs sorties, il faut les indiquer clairement, avec le nom des rues, le numéro des circuits d'autobus et la direction à suivre pour s'y rendre. Le parcours à suivre pour atteindre la sortie avec ascenseur doit également être bien indiqué.

Des moyens de communication conçus pour être compris tant par des personnes ayant une limitation auditive que par des personnes ayant une limitation visuelle (message affiché et message sonore) permettront à tous, lorsque le niveau de bruit ambiant est élevé par exemple, d'être informé d'une situation ou des procédures à suivre. Les messages doivent être à la fois visuels et sonores (affichage électronique et annonces sonores), dans les wagons comme en station.

Outre les ascenseurs, la signalisation et la communication, les normes et critères d'accessibilité universelle du métro devraient inclure une conception facilitant l'orientation (proximité des escaliers et des ascenseurs, utilisation de couleurs repères), des portes automatiques (au lieu des portes-papillons difficiles à ouvrir), des guérites permettant le passage des poussettes et des fauteuils roulants, des mains courantes, des bancs, un marquage au sol signalant les dangers (tuiles avertissantes), un éclairage suffisant (deux fois supérieur aux normes habituelles), des moyens de communication et d'intervention en cas d'urgence, des aménagements extérieurs facilitant l'approche et l'attente, etc. L'entretien, la sécurité, le civisme, l'accompagnement sont également des aspects importants à considérer.

Il s'agit, en fait, de prendre en compte les besoins de tous et d'y répondre par des aménagements qui, dès le départ, seront inclusifs. L'inclusion vise à élaborer dès le départ un projet où tout le monde pourra participer et avoir un libre accès aux activités, en fonction des besoins de chacun, par opposition à l'intégration qui consiste à introduire un individu ou un groupe à un projet déjà existant. L'individu ou le groupe qui cherche à s'intégrer doit s'y adapter.

Le concept d'accessibilité universelle, un concept inclusif, ne convient pas uniquement aux nouvelles installations; il peut également être appliqué au réseau existant. Il y a donc lieu de revoir à cet effet les normes et critères de la STM faisant l'objet du rapport « Normes et critères de conception du métro. Annexe sur l'accessibilité du réseau de métro pour les personnes à mobilité réduite » (STM, octobre 2000). Ainsi, pour les membres du Comité, les travaux permettant de se conformer à l'ensemble des normes et des critères d'accessibilité universelle définis pour le métro de Montréal devront être réalisés en même temps que les travaux de rétroinstallation d'ascenseurs, tant pour les nouvelles stations que pour les stations du réseau existant.

La notion de personnes ayant des limitations fonctionnelles inclut, dans son sens le plus large, les personnes qui ont une limitation permanente (visuelle, intellectuelle, auditive, motrice, langage et parole, etc.), les aînés, les femmes enceintes, les parents qui se déplacent avec de jeunes enfants en poussette, les personnes qui se déplacent avec des colis, les personnes qui ont une limitation temporaire (ex. : jambe cassée). Dans un contexte de vieillissement de la population, il apparaît que la proportion de personnes susceptibles de vivre des limitations fonctionnelles (problèmes visuels ou auditifs, difficultés à marcher, etc.) ira en augmentant avec les années.

Ainsi, les normes et les critères d'accessibilité universelle définis pour le métro de Montréal viendront non seulement éliminer les obstacles pour la clientèle ayant des limitations fonctionnelles, mais profiteront également à l'ensemble de la population pour qui l'utilisation du métro n'en sera que plus facile, sécuritaire et conviviale.

7. Les critères retenus par le Comité pour le choix des stations

7.1 La première série de critères

Les membres du Comité ont d'abord échangé sur leurs préoccupations respectives et ont examiné la possibilité d'une démarche s'appuyant sur l'analyse multicritères. Les représentants des clientèles ont finalement convenu que les critères, établis par la STM en 2000³, rejoignent l'ensemble de leurs préoccupations.

Il s'agit des critères suivants :

- Les critères objectifs :

- achalandage des stations
- nombre de correspondances avec le réseau des autobus
- station terminale
- station de correspondance métro-métro
- station inter-modale
- station située près d'un stationnement incitatif.

- Les critères axés sur la clientèle :

- couverture du territoire
- proximité des établissements de santé
- proximité des résidences d'aînés
- accès aux édifices et aux services
- points de desserte majeurs du transport adapté.

À partir de ces critères, la STM a établi une première sélection de vingt stations-clés, tel qu'indiquée à la figure 1.

7.2 La contrainte imposée par le matériel roulant

Une contrainte opérationnelle liée au projet de rétroinstallation d'ascenseurs dans les stations de métro est la nécessité que le matériel roulant soit adapté pour recevoir les personnes en fauteuil roulant avant que ces dernières aient accès au réseau de métro.

3. STCUM, Service de la Planification et du développement, Direction exécutive-Soutien à l'exploitation, Accessibilité du réseau de métro de la STCUM, Identification des stations-clés, Avril 2000.

La STM entend ainsi profiter de la rénovation des voitures de métro MR-73 pour les rendre plus accessibles, notamment en dégagant un espace destiné aux personnes en fauteuil roulant et en fournissant un système permettant l'ancrage du fauteuil roulant, assurant ainsi leur sécurité. Le matériel roulant ainsi rénové sera en service sur les lignes orange (Henri-Bourassa / Côte Vertu) et jaune (Berri-UQAM / Longueuil) en 2006 et sur la ligne bleue (Snowdown / St-Michel) en 2007. Ces échéanciers sont liés à l'obtention du financement par la STM pour la réalisation du projet de rénovation et de réaménagement des voitures MR-73.

La ligne verte (Angrignon / Honoré-Beaugrand) est, pour sa part, desservie par du matériel roulant plus ancien, soit les MR-63, qui devra être remplacé par du nouveau matériel. Cette ligne ne pourra donc être desservie par du matériel roulant accessible qu'à partir de 2008, et ce de façon progressive jusqu'en 2011, date à laquelle tout le matériel roulant du métro devrait en principe être accessible.

Bien qu'étant considérées comme très importantes par les membres du Comité en raison, entre autres, de l'achalandage, du Montréal souterrain et de l'accès aux services, sept stations de la ligne 1 (ligne verte) ont été retranchées des vingt stations-clés sélectionnées par la STM dans les deux premières phases du projet d'accessibilité. Cette décision s'appuie sur le fait que le matériel roulant sera rendu accessible plus tardivement. Treize stations-clés demeurent ainsi parmi les stations potentielles à rendre accessibles en priorité.

7.3 Autre considération

Des 13 stations-clés potentielles, le Comité a convenu de soustraire la station de métro Laurier. Elle avait été retenue initialement à cause de sa proximité avec le Centre de réadaptation Lucie-Bruneau. Cependant, comme le centre de réadaptation n'est pas situé à distance de marche de la station, les membres l'ont jugée comme étant moins prioritaire.

Douze stations-clés potentielles ont donc été retenues afin de faire l'objet des premières interventions de rétroaction : Berri-UQAM, Bonaventure, Côte-Vertu, Henri-Bourassa, Jean-Talon, Lionel-Groulx, Longueuil, Namur, Parc, Snowdown, Université-de-Montréal et Vendôme.



Figure 1 : Les 20 stations-clés identifiées par la STM (2000)

8. L'ordre dans lequel rendre les stations-clés accessibles et le choix des six premières stations

Chaque organisme membre du Comité a indiqué, pour les 12 stations-clés potentielles, un ordre de priorité de 1 à 12, en fonction de ses priorités ou de critères qui importaient davantage pour sa clientèle.

Pour Kéroul, l'accès au Montréal souterrain est primordial, bien que seule la station Bonaventure y donne accès parmi les 12 stations. Sa préoccupation première concerne les touristes handicapés, notamment ceux en fauteuil roulant, et les retombées économiques qui en découlent. Kéroul accorde également de l'importance à la question de l'intermodalité (trains de banlieue, gares, transport adapté).

L'ARUTAQ accorde pour sa part la prépondérance aux stations qui constituent des « portes d'entrée » pour les clientèles effectuant des déplacements régionaux et provinciaux qui gravitent par la région de Montréal (stations terminales et stations de correspondances intermodales). Cette notion de « portes d'entrée » a amené l'ARUTAQ à établir un ordre de priorité des stations en fonction de critères établis dans l'ordre de priorité suivant : station terminale, gare intermodale, station de correspondance métro-métro, point de desserte d'un service de transport adapté, parc de stationnement incitatif.

Quatre critères ont été pris en compte par le RUTACUM quant à l'ordre de priorité des stations : le nombre de lignes d'autobus correspondant aux stations, les stations de correspondance métro-métro, la proximité des établissements de santé ainsi que les points de desserte importants pour le transport adapté. La sécurité des usagers compte aussi parmi les préoccupations du RUTACUM.

L'ordre de priorité des stations établi par le TCAÎM repose sur sept critères, en accordant toutefois prépondérance aux deux critères concernant la fréquentation des stations. Il s'agit des critères suivants : achalandage par les aînés, achalandage général, station de correspondance métro-métro, station terminale, station à caractère intermodal, points de desserte du transport adapté et nombre de lignes d'autobus correspondant à la station.

La STM a pour sa part pris en compte les critères suivants : stations de correspondance métro-métro, achalandage, station terminale, station à caractère intermodal, nombre de lignes d'autobus correspondant à la station, proximité d'un établissement de santé et parc de stationnement incitatif.

Le MTQ et l'OPHQ n'ont pas participé à l'exercice, laissant ainsi aux clientèles une voix prépondérante pour exprimer leurs préférences en fonction de leurs préoccupations respectives.

L'AMT a préféré se soustraire à l'exercice de fixer un ordre de priorité des stations, considérant que l'approche méthodologique privilégiée par le Comité présente un degré d'arbitraire très élevé qui ouvre la porte à une trop forte probabilité de sélection erronée des stations de métro. Dans ce contexte l'AMT, à l'instar de ce qui s'est fait à l'étranger en termes de consultation des usagers, laisse ceux-ci exprimer leurs préférences.

La mise en commun des priorités de chacun a permis d'obtenir l'ordre de priorité suivant dans un premier temps :

Berri-UQAM, Henri-Bourassa, Bonaventure, Côte-Vertu, Longueuil, Jean-Talon, Lionel-Groulx, Snowdon, Vendôme, Université-de-Montréal, Parc, Namur.

Après discussion, les membres du Comité ont convenu de concentrer, dans la deuxième phase, les travaux de rétroinstallation d'ascenseurs dans les stations de la ligne bleue qui ne sera desservie qu'en 2007 par du matériel roulant accessible. L'ordre de priorité a donc été interverti pour les stations Vendôme et Université-de-Montréal ainsi que pour les stations Jean-Talon et Lionel-Groulx. Cette deuxième inversion permet également une meilleure desserte du sud-ouest de l'île.

Le tableau suivant présente l'ordre de priorité retenu par le Comité :

Tableau. Ordre de priorité pour l'adaptation des stations
1. Berri-UQAM
2. Henri-Bourassa
3. Bonaventure
4. Côte-Vertu
5. Longueuil
6. Lionel-Groulx
7. Jean-Talon
8. Snowdon
9. Université-de-Montréal
10. Vendôme
11. Parc
12. Namur

9. Recommandations

Attendu que :

- le Comité a pour mandat d'identifier les six premières stations de métro à rendre accessibles dans un premier temps;
- le métro de Montréal demeure l'un des derniers métros du monde à ne pas être accessible, même partiellement, aux personnes en fauteuil roulant;
- le métro de Montréal doit s'adapter aux besoins d'une clientèle vieillissante, sans quoi elle risque de perdre une part importante de son marché;
- il y a lieu d'offrir aux personnes handicapées une alternative au transport adapté dont l'utilisation comporte plusieurs contraintes;
- toutes les mesures apportées en vue de l'accessibilité du métro viendront profiter à l'ensemble de la clientèle;

- l'importance de rendre progressivement accessibles les 65 stations du réseau accessibles à toutes les clientèles;

Le Comité recommande :

1. que la STM révise et actualise ses normes et critères en vue d'une accessibilité universelle de son réseau de métro et consulte le Comité sur cette question;
2. que les stations de Laval soient construites dès le départ en fonction d'une accessibilité universelle, afin d'éviter, le cas échéant, les coûts additionnels liés à toute action rétroactive;
3. que la STM profite du moment où seront effectués les travaux de rétroinstallation d'ascenseurs dans les stations de métro pour appliquer l'ensemble des nouvelles normes et des nouveaux critères d'accessibilité universelle;
4. que soient accessibles en priorité selon l'ordre indiqué, les six stations (voir figure 2) suivantes :
 - 1- Berri-UQAM
 - 2- Henri-Bourassa
 - 3- Bonaventure
 - 4- Côte-Vertu
 - 5- Longueuil
 - 6- Lionel-Groulx;
5. que ces travaux soient réalisés d'ici 2006, afin de coïncider avec l'ouverture des stations de métro à Laval dans la mesure où les contraintes techniques permettent de respecter cet échéancier;
6. qu'afin de rencontrer cette échéance, le gouvernement débloque rapidement les fonds suffisants pour que la STM procède à la mise à jour de ses normes d'accessibilité et à l'étude d'avant-projet (voir annexe);
7. que soient effectués, par la suite, les travaux nécessaires pour rendre universellement accessible l'ensemble du réseau de métro de Montréal, à raison de 4 stations existantes par année, sur un horizon de 15 ans;
8. qu'après les six stations présentées à la recommandation numéro 4, soient rendues accessibles en priorité et dans l'ordre indiqué les six stations (voir figure 3) suivantes :
 7. Jean-Talon
 8. Snowdon
 9. Université-de-Montréal

- 10. Vendôme
 - 11. Parc
 - 12. Namur;
9. qu'en plus des stations prioritaires mentionnées aux recommandations numéros 4 et 8, il faut examiner l'opportunité de profiter du moment où des travaux majeurs sont effectués par la STM dans une station ou lors de l'établissement d'infrastructures publiques à proximité d'une station (ex : Grande Bibliothèque du Québec, centre hospitalier universitaire) pour rendre cette station universellement accessible;
10. de devenir un comité consultatif permanent dans le cadre de la réalisation des recommandations du présent rapport.



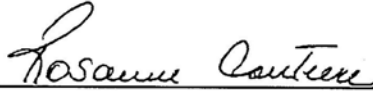
Figure 2 : Les six premières stations-clés à rendre accessibles selon l'ordre de priorité établi par le Comité



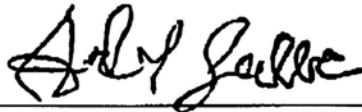
Figure 3 : Les six autres stations-clés à rendre accessibles selon l'ordre de priorité établi par le Comité

Signé à Montréal, le 27 juin 2003

Les membres du comité sur l'accessibilité du métro de Montréal :



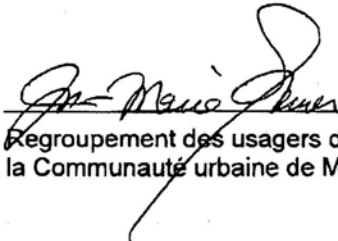
Alliance des regroupements des usagers du
Transport adapté du Québec



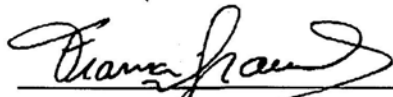
Kéroul



Office des personnes handicapées du Québec



Regroupement des usagers du transport adapté de
la Communauté urbaine de Montréal



Société de transport de Montréal

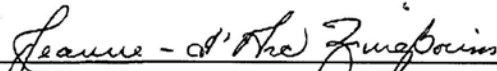


Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

Annexe

**Lettre de la Société de transport de Montréal
concernant l'évaluation du coût de la mise à jour de ses normes d'accessibilité
et de l'étude d'avant-projet**



Société de transport
de Montréal

ingénierie

Réseau du métro

Le 19 juin 2003

Madame France Dompierre
Service des Politiques et programmes
Direction du transport terrestre des personnes
35, rue de Port-Royal est
Montréal (Québec)
H3L 3T1

Objet: Commentaires – Rapport Comité sur l'accessibilité du Métro
de Montréal (Évaluation du coût des prochaines étapes)

Madame,

La STM a fait une évaluation sommaire des coûts pour assurer la mise à jour des normes d'accessibilité de la STM ainsi que pour réaliser l'étude d'avant-projet détaillé pour les six stations prioritaires au rapport cité en objet.

Nous estimons les coûts à 300 000 \$ pour une réalisation à l'interne de tous les travaux et à 400 000 \$ si l'étude d'avant-projet détaillé devait être réalisée à l'externe.

Le délai requis pour le dépôt des plans et devis préliminaires qui sont l'extrant de l'étude de l'avant-projet détaillé pourront varier de quelques mois selon le nombre de ressources impliquées.

La solution la moins coûteuse est la réalisation à l'interne. Par contre, un délai de plusieurs mois devra s'écouler entre l'annonce du Ministre et le début des études, car le personnel est affecté à d'autres projets. De plus, considérant les nombreux projets en cours seulement quelques individus pourront être impliqués dans les études.

Suite à l'approbation du projet par le Ministre des transports, les représentants du MTQ et de la STM devront s'entendre sur les échéanciers.

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

Dominique Lemay
Directeur - Ingénierie
Réseau du métro
c.c. Mmes Liette Vinet
Françoise Grambin
M. Bernard Donato

1265, Berri
3ième
Montréal (Québec)
H2L 4X4

Télécopieur: 280-5622

CE(FDompierre030619)