

NOM : 16 OCPM
Numéro : Atelier 1 – 27 septembre 2016
Durée : 52 minutes

ISABELLE BEAULIEU

Bonsoir tout le monde et merci d'être venus en grand nombre. Je vous souhaite la bienvenue à cette rencontre thématique portant sur les transports et le déplacement dans le cadre de la consultation sur la Stratégie du centre-ville. Cette séance va se dérouler en français. Mais les gens qui veulent s'exprimer en anglais peuvent le faire. Alors, moi, mon nom, c'est Isabelle Beaulieu. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, qui est parmi nous ou qui s'en vient nous rejoindre. Donc, la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. Je suis docteure en sciences politiques et commissaire à l'Office, depuis 2015. La commission est également composée de monsieur Habib El-Hage, qui est avec nous ici, docteur en sociologie et commissaire à l'Office depuis 2010. Et de monsieur Jean Caouette, architecte qui est avec nous aussi, commissaire depuis 2010. Les commissaires de l'Office sont nommés par le conseil municipal pour des mandats renouvelables d'une durée de trois ans. Ils s'engagent à respecter le code de déontologie des commissaires. Vous pouvez prendre connaissance de ce code, ici à la table d'accueil ou sur le site de l'Office. La commission est neutre, sans aucun intérêt dans le projet à l'étude et tenue de respecter son rôle premier qui est de vous écouter. La commission est appuyée dans ses travaux par monsieur Akos Verboczy, que vous avez vu il y a deux minutes et Loïc Bouffard-Dumas, qui agissent à titre de secrétaires analystes. Un court mot sur notre mandat. Le 8 juin dernier, le comité exécutif du conseil municipal a mandaté l'Office pour accompagner le bureau de projet du centre-ville de l'arrondissement Ville-Marie pour mener cette consultation sur la Stratégie centre-ville. La

documentation pertinente est en ligne sur notre site Web et disponible aussi au bureau. Une consultation publique menée par l'Office comprend toujours plusieurs étapes. La première, la séance d'informations, a eu lieu dimanche dernier. Ce soir, on entame une série de quatre rencontres thématiques et y aura quatre rencontres thématiques en tout. Ce soir, c'est celle sur le transport et les déplacements. Les deux suivantes, qui viennent, c'est sur le milieu de vie pour l'est et l'ouest du territoire. Et une dernière, sur l'économie. Toutes les informations sont à la table d'accueil. La dernière étape de la consultation sera consacrée à l'audition des mémoires et des points de vue. Et pour ça, il y a trois formules : vous pouvez déposer un mémoire, avec ou sans présentation orale, ou simplement venir exposer votre point de vue, lors des audiences, sans déposer de mémoire. La date limite est très importante. La date limite pour s'inscrire aux auditions et / ou déposer un mémoire, c'est le 27 octobre. Vous êtes tous invités à le faire, évidemment. L'audition des opinions se fera dans les locaux ici, de l'OCPM, à partir du 3 novembre, en soirée. Puis, des dates seront ajoutées, si le nombre d'inscription le justifie. Tous les détails sont sur le site Internet. Les rencontres thématiques et l'audition des opinions sont des moments privilégiés pour nous faire part de vos préoccupations et propositions à l'égard du projet de la Ville. Afin de faciliter la participation du plus grand nombre, il y aura aussi une consultation en ligne qui se fera sous forme d'un formulaire et qui se retrouvera sur le site sous peu. Toute l'information qui sera reçue par l'analyse, par la commission, va être analysée et un rapport sera remis au maire et au comité exécutif de la Ville de Montréal. Les rapports de l'Office ont une valeur consultative. Les décisions relatives à la Stratégie centre-ville appartiennent aux élus de la Ville de Montréal. Alors, pour vous présenter le volet transport de la Stratégie du centre-ville, nous avons avec nous, de l'arrondissement Ville-Marie, madame Sophie Mayes, conseillère en aménagement et chef d'équipe du bureau de projet. Et nous avons monsieur Bruno Collin, conseiller en aménagement et chef d'équipe, bureau de l'urbanisme. En terminant, juste un mot pour vous dire que tous les détails de comment on

va procéder pour favoriser les discussions aux tables seront expliqués par Akos, tout à l'heure. Et pour le moment, je passe la parole à la Ville qui va vous présenter le volet transport de la Stratégie centre-ville. Merci beaucoup et bons travaux.

BRUNO COLLIN

Merci. Bonsoir. Alors, je vais sauter tout de suite. On fait une mise en contexte, d'abord, si vous permettez. C'est un fait notoire que les enjeux, les enjeux liés à la mobilité des biens et des personnes sont parmi les plus déterminants pour l'avenir d'un centre-ville contemporain comme le nôtre. Si le problème est commun à tous les grands centres urbains, les solutions sont, par contre, multiples et doivent être adaptées au contexte urbain de chaque lieu qui est, évidemment, variable d'une ville à l'autre. Ici, en 1961, on voit le territoire urbanisé de l'agglomération qui est principalement constitué, à l'époque, d'un tissu urbain conçu, d'abord et avant tout, en fonction des déplacements actifs et collectifs. Il faut insister sur ce détail parce que il est déterminant pour l'avenir, en fait, du centre-ville parce que ce bâti existe encore, en grande partie, aujourd'hui. Cette époque est par ailleurs marquée par le début, évidemment, des grandes opérations de rénovations urbaines afin d'adapter, si on veut, le milieu au nouveau mode de vie qui est fondé, beaucoup, sur l'usage de l'automobile. Nous avons tellement bien fait en ce domaine qu'aujourd'hui, notre agglomération métropolitaine est la première au Canada, en matière d'étalement urbain. Elle se caractérise donc maintenant par un environnement périurbain qui, lui, est essentiellement orienté sur l'usage de l'automobile, en beige ou en pâle à l'écran. En rouge, on aperçoit le territoire du centre-ville et en bourgogne, les quartiers urbains denses qui prolongent, en quelque sorte, le centre-ville ou qui sont rattachés, qui sont en continuité. Entièrement contenu dans un rayon de 10 kilomètres, le centre-ville et les quartiers urbains

denses n'accueillent plus aujourd'hui que 20% de la population de l'agglomération et bien sûr, encore, la majorité des emplois. Malgré tout, pour diverses raisons géographiques et historiques, nous avons encore un des centres-villes les plus denses et dynamiques d'Amérique du Nord, toutes proportions gardées pour une agglomération de cette taille. Aujourd'hui, cela est un grand avantage pour toute l'agglomération. Voici le réseau des grandes autoroutes qui se déploient dans l'agglomération actuellement. Et voici la saturation de ce réseau durant la pointe du matin. Le réseau inférieur est également marqué par la congestion. Au centre-ville et dans les quartiers urbains denses qui lui sont adjacents, c'est durant la pointe de l'après-midi que c'est le pire, évidemment, puisque les ponts créent un certain filtre durant la pointe du matin. À titre indicatif, dans les derniers 15 ans, il s'est ajouté 10,000 autos, grosso modo, accédant au centre-ville, en pointe du matin. C'est une croissance de loin inférieure à celle que nous avons connue durant les 15 années antérieures mais c'est tout de même une croissance notable, surtout en considération de ses impacts sur la qualité de l'environnement urbain du centre-ville et des quartiers centraux. Et bien sûr, la congestion du réseau est amplifiée par les nombreux chantiers de voirie actuels et à venir. Voici maintenant le grand réseau de transport collectif hors rue. Bon, là-dessus, c'est quand même important de dire que 62% des déplacements générés par le centre-ville, durant la pointe du matin, sont effectués en transport collectif, soit 83,000 déplacements de plus qu'il y a 15 ans. Si on inclut les déplacements actifs, marche et vélo, ce pourcentage grimpe à 70%. Il s'agit donc d'une tendance très lourde que la stratégie doit ou vise à encourager. Comme on peut le voir sur cette carte, ancienne, dans les années 40, la ville est presque entièrement développée à partir d'un réseau complexe de transport collectif. Ici, on voit, en fait, c'est un schéma fait à l'époque, par la commission d'études des problèmes de circulation et de transport sur laquelle siègent d'ailleurs l'architecte Ernest Cormier, Aimé Cousineau et le maire de l'époque, Camillien Houde. Enfin. Dans pratiquement tous les quartiers de la ville à cette époque, les déplacements, quel que soit le motif, se font

évidemment principalement à pied, en tramway ou en autobus. Mais la démocratisation de l'automobile entraîne une congestion assez rapide du réseau routier qui n'a pas été conçu à cette fin. Et ils ont des problèmes très sérieux qui ressemblent beaucoup aux problèmes qu'on a aujourd'hui. La seule solution s'avère donc la construction d'un système de transport souterrain. J'ai mis à l'écran : c'est ce qui avait été proposé. En fait, dès le début des années 40, on a commencé à convenir de cette idée-là. Mais la commission, en 1949, vraiment, la Ville de Montréal adopte ça comme solution. On connaît le reste de l'histoire. En fait, le réseau sera finalement réalisé, en 1966, à peu près 18 ans plus tard. Puis, on considère généralement qu'il a littéralement sauvé le centre-ville qui aurait autrement dépéri comme de nombreux autres en Amérique du Nord. Depuis 1966, le réseau hors rue s'est étendu, principalement hors des quartiers urbains denses. Les quartiers urbains denses qu'on voit en grisé ici, sur la carte, sont les seuls dans l'agglomération montréalaise à avoir été, comme j'ai déjà dit, en fait, conçus sur la base de transports, des déplacements actifs et collectifs. Ils se caractérisent par la présence de 90, en moyenne, habitants à l'hectare par opposition à 27 habitants à l'hectare pour le reste de l'agglomération. Ce n'est donc pas étonnant qu'ils accaparent 42% des déplacements vers le centre-ville, en pointe du matin. Par conséquent, ce sont ces quartiers qui offrent le plus grand potentiel de désengorgement des réseaux, notamment, routiers, d'accès au centre-ville, à la condition évidemment d'être doté d'un réseau de transport actif et collectif qui soit adapté. Hors à l'heure actuelle, c'est au centre-ville et dans les quartiers urbains denses adjacents que l'offre en matière de transport est la plus déficiente durant les heures de pointe. Pleine capacité ou saturation des lignes de métro; lignes jaune, verte, orange, en pointe avec 500,000 déplacements par jour vers ou depuis le centre-ville; faibles réserves et capacités des principales lignes d'autobus avec 240,000 déplacements, par jour, depuis le centre-ville, vers ou depuis le centre-ville, en particulier la ligne 165 sur le chemin Côte-des-Neiges, la 80 sur l'avenue du Parc, la 24, sur la rue Sherbrooke. La Stratégie vise donc, en partie, à révéler cette problématique et à

souligner combien le programme de transport du Grand Montréal peut être déterminant pour l'avenir du centre-ville. Donc, on peut pratiquement dire qu'une vraie Stratégie centre-ville, c'est une stratégie transport de la région de Montréal. La Stratégie appuie également, on le voit à l'écran, des projets... Enfin, la Stratégie n'apporte... ne propose pas vraiment de solutions, de projets. Mais elle vise à susciter la discussion sur la chose. Ici, on voit à l'écran les projets qui sont sur la table actuellement : le prolongement de la ligne bleue vers Anjou, le SRB vers Laval, et évidemment, le REM de la Caisse de dépôt. Mais, bon, la Stratégie appuie le projet de réseau électrique métropolitain, incluant plusieurs arrêts. Par contre, sur le territoire de la Ville de Montréal, en particulier, une station, le long de la ligne verte, donc, McGill, qui, soit dit en passant, est en grande partie déjà construite depuis la construction du Montréal Trust; une station Édouard-Montpetit avec un super ascenseur, parce que il y a un dénivelé assez extraordinaire mais tout de même; la station Bridge-Wellington et la station du Havre qui, actuellement, ne sont pas sur la table, en projet, à l'étude, au BAPE. Enfin, elles le sont comme quelque chose d'optionnel ou devenir, à venir plus tard. La Stratégie soutient que ces stations sont essentielles, dès le départ. Alors, maintenant, au niveau des orientations, comme telles, il s'agit donc de compléter le réseau... l'électrification, c'est-à-dire d'aller plus loin, le plus loin possible dans l'électrification des réseaux de transport, notamment en accélérant l'implantation d'infrastructures de recharge pour les autos, les taxis, les véhicules particuliers, les véhicules de livraison dans le cadre de la réfection des rues; électrifier la flotte de véhicules et de matériels roulants de la Ville de Montréal elle-même; implanter, avec les partenaires concernés, des corridors de mobilité intégrés et intelligents pour autobus dont la mise en place de feux intelligents et infrastructures de recharge pour les lignes Côte-des-Neiges, Parc, St-Laurent, Sherbrooke, René-Lévesque, Papineau, De Lorimier; ajouter des pistes cyclables, évidemment afin de relier les pistes du centre-ville aux réseaux existants donc de, au moins, de connecter les réseaux actuels; et soutenir la mise en oeuvre de mesures

d'optimisation de l'offre de stationnement au centre-ville – ça, c'est en lien avec la politique du stationnement... je sais pas si vous êtes au courant, qui a été adoptée récemment? Et notamment, en migrant vers le stationnement intelligent, donc, jalonnement dynamique avec affichage dynamique et tout le kit. Alors voilà, ça fait un peu le tour. Voyons... ça fait vraiment le tour. Je vous remercie et puis, la discussion est lancée. Voilà.

AKOS VERBOCZY

Merci beaucoup, monsieur Collin. Merci, madame Mayes, pour avoir préparé cette présentation. Alors ça, ça vous permettait de voir les grandes lignes de la Stratégie et les moyens qui ont été présentés pour ce qui concerne notre sujet de discussion de ce soir : les transports et les déplacements. On va avoir besoin de votre participation et de votre enthousiasme pour la suite des choses. La façon dont on va fonctionner, je vous explique ça donc à l'instant. Vous avez remarqué que chaque table est identifiée au nom d'un enjeu particulier, qui découle de la Stratégie mais qui découle aussi des problématiques qui ont été identifiées, des enjeux qui ont été identifiés pour ce qui est du transport. Il va y avoir un premier tour où vous êtes invités à choisir votre table, à vous répartir autour des tables pour discuter des enjeux qui sont sur la table. Un animateur est déjà prévu pour chacune des tables qui va venir recueillir, sur des grands cartons comme ça, les défis. Ici, par exemple, on a une table sur le transport des marchandises. Vous allez pouvoir identifier les défis et les solutions concernant l'enjeu en question. Et là, vous allez faire exactement la même chose à toutes les tables. Vous aurez environ 15-20 minutes pour établir vos priorités, les moyens d'action qu'y faut mettre de l'avant. On vous invite aussi à penser à l'avenir : quel développement pour le centre-ville? On veut l'imaginer pour les 15 prochaines années. Alors, oui, il faut dire ce qui ne marche pas aujourd'hui mais aussi ce qu'on pourrait faire pour demain? Tout ce qui va être noté ici, et tous les résultats des discussions aujourd'hui, vont être enregistrés. Ça va faire partie de l'analyse des trois commissaires qu'on vous a

présentés tout à l'heure, et qui vont rédiger le rapport pour la Ville de Montréal qui a mandaté l'Office de faire des recommandations concernant la Stratégie. Donc, tout ce que vous allez marquer, ça va faire partie de l'information que les commissaires vont lire et analyser. Donc, il va avoir un premier tour comme ça et vous allez, après, avoir une deuxième chance. Vous pourrez changer de table et discuter d'un autre enjeu qui vous intéresse. Je vais rapidement présenter les différents enjeux. Nous avons Transport actif et alternatif. On a enlevé le vélo. La gang du vélo, si je me trompe pas, vous êtes ici, c'est ça? Transport actif et alternatif, c'est Élise qui va vous animer et qui est là. Et là, on parle de tout ce qui n'est pas vélo mais qui n'est pas nécessairement motorisé. Là, on parle de la cohabitation sur les rues, dans les rues, sur les pistes cyclables, etc. On parle aussi de la convivialité et sécurité des déplacements pour les piétons. Ici, on a les berges. Alors, un des grands axes de la Stratégie, c'est l'accès au fleuve. Quel aménagement on pourrait faire? Comment on pourrait améliorer l'accessibilité aux berges, pas juste au Vieux-Montréal mais tout le long entre le pont Jacques-Cartier et le pont Champlain. Vous pouvez aussi parler du transport fluvial pour se déplacer dans l'agglomération. Et voilà. On a aussi une table Transport en commun, c'est Loïc qui va animer ça. Alors Transport en commun, pas besoin de détailler tout ce que ça peut comprendre. Mais c'est là où vous avez l'occasion de discuter des projets en développement comme le REM, le Réseau Électrique Métropolitain. Il y a la question du transport des marchandises. Peut-être que vous ne transportez pas des marchandises tous les jours, mais c'est une problématique importante pour l'économie du centre-ville de Montréal. Là, c'est la problématique de l'horaire des livraisons, le camionnage, le port... les trains, etc. Les infrastructures de transport, ça, c'est Jean qui va vous animer. Les infrastructures des transports, c'est les grands changements, les grands chantiers. L'autoroute Ville-Marie, l'entrée du pont Jacques-Cartier, Bonaventure. Et tout ce que vous allez identifier comme étant prioritaire pour et à l'intérieur du centre-ville. Et qu'est-ce qu'il me reste? La circulation automobile. On en a beaucoup entendu parler.

C'est un grand grand défi pour toute grande ville, y compris Montréal. Vous allez devoir réfléchir là-dessus, à savoir comment on peut mieux organiser la circulation et le calendrier des travaux, le stationnement, etc. Alors voilà. Là, j'ai fait le tour de toutes les tables. Vous avez un petit trois minutes pour vous organiser.

Vous allez faire ça une première fois et après, on va faire un changement et vous allez refaire ça une deuxième fois. À la fin de la deuxième fois, on va faire une plénière. On va écouter le résultat de chaque table à la fin des deux tours. Et il va y avoir un tour bonus, un troisième tour où vous avez la possibilité d'ajouter votre grain de sel en utilisant les cartons. À la main, vous écrirez les défis, les solutions concernant un enjeu qui vous est important. Et vous apportez cette feuille là à la table qui est concernée. Est-ce que ça vous convient? Alors là, on se battra pas. On fait un petit jeu de chaises musicales. Vous pouvez être un peu plus nombreux et un peu moins nombreux mais les commissaires veulent vous entendre sur l'ensemble des enjeux. Alors, vous avez deux minutes pour vous organiser. Merci. Allez-y. 7.55

AKOS VERBOCZY

Est-ce que vous êtes d'accord ici pour conclure ce tour? Alors merci pour votre participation. Merci maintenant pour votre attention. Je vais commencer un tour de table et là, je vais vous demander d'être attentifs. Les animateurs vont rapidement dire les faits saillants. Pas besoin de tout dire. Mais les faits saillants, les principaux défis mais surtout les solutions, surtout ce qui se démarque. On va faire le tour des sept tables. Après ça, vous avez la possibilité d'ajouter, comme je vous disais tantôt, sur le petit carton, votre grain de sel. C'est-à-dire que vous pouvez clarifier une idée. Où vous vous rendez compte qu'y a une idée que vous aviez, mais qui a pas été mentionnée. Vous voulez vous assurer à 100% que ce que vous êtes venu dire ici ce soir soit bien noté. Alors, notez-le vous-même,

sur un petit papier. Vous pouvez utiliser autant de papiers que possible. Vous pouvez utiliser le recto si vous voulez approfondir votre idée. Essayez d'écrire lisiblement parce que c'est moi qui est chargé de déchiffrer votre écriture après parce qu'on va vous lire. Et on va tout compiler ça. Et on va faire un rapport aux commissaires pour qu'ils mettent ça dans leur analyse de la Stratégie centre-ville en vue des recommandations. Vous pouvez aussi présenter un mémoire ou simplement vous présentez après à l'OCPM, présenter votre opinion sur l'ensemble de la Stratégie, ou sur un élément de la Stratégie. Vous avez le dépliant à l'entrée, là-dedans, il y a toutes les étapes à suivre. En fait, il a une étape. Vous appelez un certain Gilles Vézina et vous dites à quel moment vous êtes disponible pour venir présenter votre opinion. Alors, c'est ça. Donc, ça, c'est l'étape ultime. Pour l'instant, je vais faire le tour des tables. Et vous pouvez commencer à écrire vos petits cartons si vous voulez. Alors... Élise, bonjour, vous étiez donc Transport actif et alternatif.

ÉLISE NAUD

Bonjour tout le monde. Alors le premier élément qui est ressorti, c'est de donner plus d'espace, notamment, aux piétons parce que nous, on parlait pas de vélo. On n'a parlé que de piétons.

Donc, donner plus d'espace :

- Des trottoirs plus larges,
- Réduire la présence de l'auto, de différentes façons,
- D'éliminer le stationnement sur rue,
- De réserver des corridors continus qui ont une priorité pour les piétons ce qui permettrait de réduire la vitesse des véhicules, entre autres;

-
- Beaucoup de commentaires sur le temps de traverse. Donc, les temps de traverse qui sont pas assez importants pour traverser certaines rues, donc des grandes rues comme René-Lévesque, entre autres.
 - Donc, SOLUTION, augmenter le temps de traverse et réduire le nombre de voies.
 - Proposition de traverse en diagonale pour faciliter la traverse de certaines rues.
 - On a eu un élément aussi concernant les obstacles sur les trajets : donc SOLUTION – éliminer les obstacles en appliquant le principe d'accessibilité universelle;
 - L'entretien des trottoirs, notamment l'hiver, mais aussi, au moment de l'accumulation d'eau importante surtout aux intersections donc aux coins de rue dans les descentes. Donc, de trouver différentes façons pour faire en sorte que la descente soit pas glissante ou pleine d'eau - Un monsieur a proposé un design de nouveaux coins de rue que je peux pas vous faire le dessin dans les airs comme ça- ce serait pas très utile.
 - L'expérience. Donc, l'expérience piéton. Donc, c'est pas juste un mode de transport. C'est pas juste de se rendre d'un point A à un point B. Mais c'est de rendre le tout agréable et de donner une expérience au piéton. Donc, de déambuler librement. D'ajouter du mobilier pour qu'y ait des temps d'arrêt. Qu'y ait de la lumière. Que ce soit sécuritaire. Que ce soit agréable.
 - Promouvoir le transport actif de manière institutionnelle. SOLUTION – Que les employés de la Ville de Montréal donnent l'exemple. Désolée... c'est qu'on m'a dit et c'est ce que j'ai noté.
 - L'autre point que je vais amener, qui est revenu régulièrement, c'est la cohabitation entre les piétons et les autres modes de transport actif sur roues. Donc, on a mentionné notamment les planches à roulettes. Mais je suis sûre que les vélos entrent dans cette catégorie aussi.

AKOS VERBOCZY

Merci beaucoup, Élise. Merci aux gens qui ont participé et qui ont donné leur opinion. Alors si vous voulez rajouter encore quelque chose, vous avez les petits cartons. Alors Accès aux berges.

ACCÈS AUX BERGES

Alors les accès aux berges. Nous, on a rêvé. On a rêvé beaucoup. Je peux pas faire ça plus vite que ça. Alors, écoutez, nous, on a refait toutes les berges. Donc, on a construit vraiment des promenades partout partout. On a connecté les berges aussi – des magasins et beaucoup des belles choses. On a aussi fait la connexion de l'ouest à l'est par un tramway qui passe à côté du chemin de fer. Et on a construit aussi des gares maritimes. Ces gares maritimes sont intéressantes, sont importantes parce que aussi, il va y avoir des petits bateaux et qui vont circuler dans le fleuve. Donc, un transport fluvial qui aura lieu là. Mais aussi, ces gares là seront des gares qui vont relier des métros donc des métros... du métro. Mettons on dit – Iberville, ou autre, on va passer du nord vers le sud jusqu'aux gares et de ces gares-là, on va prendre le tramway jusqu'à notre ((ph) NdT – une autre gare? 7.14) gare qui est dans l'ouest. Donc un très beau projet.

Il y a eu des demandes pour avoir plus, par exemple, de recouvrir la voie ferrée qui est juste en face du Pied-au-courant... Le Pied-du-courant. De couvrir le chemin de fer pour passer par-dessus et aller dans le fleuve. Alors voilà. C'est quelques-unes de nos rêveries.

AKOS VERBOCZY.

Merci beaucoup. Est-ce que vous ici, Transport des marchandises, est-ce que vous serez prêts à résumer vos travaux ?

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Je suis pas habitué de parler dans un micro. Au niveau des DÉFIS, donc notamment, au niveau des routes de camionnage, la cohabitation qui est difficile avec les automobiles au centre-ville.

- Donc une des SOLUTIONS qu'on a proposées, ce serait notamment d'interdire les camions de 53 pieds au centre-ville ou au moins agrandir le périmètre.
- SOLUTION Obliger aussi les livraisons plus de nuit et que la réglementation soit plus spécifique pour les livraisons de nuit.
- DÉFI Détérioration de l'infrastructure... Évidemment, les camions trop lourds qui détruisent les routes, trop grands aussi dangereux pour les piétons et les cyclistes.
- Ensuite au niveau plus des solutions, donc, que des outils technologiques pour mieux synchroniser tout ça. Donc les livraisons en vélo même peut-être, y a plusieurs solutions. Ensuite, j'ai parlé de ça déjà.
- DÉFI Un problème qui est gros aussi, donc, les voyages à vide. SOLUTION Essayer vraiment soit avec des outils technologiques ou des réglementations de limiter les voyages à vide, qui est un gros problème dans le transport de marchandises.
- Ensuite on a parlé du micro transit. Donc SOLUTION Meilleure utilisation du parc automobile qui dort la majorité de la journée.
- DÉFI Les gens aussi ont fait part de leurs problèmes plus locaux comme madame ici à Pointe St-Charles où y a énormément de camions de transport de matière dangereuse, de bruit, beaucoup de circulation qui est problématique. Donc SOLUTION Relocaliser ces choses-là à des places plus propices. Est-ce que j'ai oublié quelque chose ? (NdT RÉPONSE LOINTAINE).

-
- Ah... oui... un des points principaux... Les centres de distribution. SOLUTION
Donc, dans la même optique, pour limiter les gros camions au centre-ville, avoir des centres de distribution aux abords donc du centre-ville ou même de la ville au complet pour refaire la distribution de marchandises dans des plus petites unités.

AKOS VERBOCZY

Très intéressant. Merci beaucoup à la table des transports des marchandises. Maintenant, je passe la parole aux automobilistes. À ceux qui ont parlé de circulation automobile. Alors je vous laisse la parole.

CIRCULATION AUTOMOBILE

Alors oui, je vais essayer d'être brève et fidèle aux propos qui ont été tenus. Alors circulation automobile... pour décourager l'utilisation de l'automobile, de l'auto en fait, et l'auto solo, on y va avec plusieurs points SOLUTIONS

- Le péage donc le péage.
- On va favoriser aussi différents incitatifs comme des parkings.
- Des incitatifs en périphérie donc avec des navette qui veulent... pour se rendre au centre-ville.
- On y va aussi avec des applications et également une ville intelligente avec des applications pour informer l'automobiliste des stationnements donc disponibles souterrains parce qu'on va aussi développer beaucoup de parkings souterrains.

-
- On va également aussi développer le véhicule libre-service par l'utilisation des véhicules des résidents pour quoi pas et aussi, Car-to-Go et Communauto. Donc, le rendre accessible... ces automobiles d'auto-partage.
 - On va aussi donc... encouragés par la Stratégie centre-ville, des incitatifs au niveau corporatif, c'est-à-dire inciter les entreprises qui s'installent au centre-ville d'avoir un plan de déplacement donc au niveau de leurs employés. Donc... pour les inciter à utiliser les transports collectifs par différentes mesures ou d'habiter le centre-ville de Montréal.
 - On y va aussi avec... qu'est-ce qu'on a vu... ah oui des corridors dédiés oui à différentes heures de la journée.
 - On peut y aller avec donc... pour favoriser le partage de la route... parce que l'élargissement de la route ne va pas être... n'est pas prévu dans la Stratégie plus des trottoirs.
 - Ai-je oublié quelque chose? Oups... je me fais... Okay. Non, je pense que j'ai fait le tour. Hein? C'est bon? Oui.

AKOS VERBOCZY

Vous savez, tout ce qui est noté, ça va être retranscrit. Et tout ce que vous dites est enregistré. Si vous aviez oublié un élément ou deux, ne vous inquiétez pas, si c'est écrit, ça va rester. Alors, je passe maintenant à la table des infrastructures de transport avec monsieur.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT – 1

- Donc, pour les DÉFIS, en ce qui concerne les infrastructures, c'est sûr qu'au Québec, on a trouvé l'usure des infrastructures, les ponts. C'est sûr d'essayer

d'établir des nouvelles constructions par rapport à ça. On a oublié d'écrire la solution, désolée.

- Ou sinon, on a remarqué aussi que pour notre génération, y risque d'avoir des utilisations différentes des transports.
- Dans le fond, SOLUTION c'est peut-être adapter les projets futurs à ça, surtout les projets urbains.
- On a remarqué aussi que, évidemment, à Montréal, y a un manque de stationnement. Donc, l'autre équipe l'a dit aussi, ce serait de construire des stationnements publics qui seraient souterrains, surtout au centre-ville.
- Un autre DÉFI qu'on avait aussi, difficultés de déplacements de sortir et d'entrer de la ville. Donc, SOLUTION la chose la plus logique qu'on a trouvée, ce serait d'améliorer carrément le transport public, le transport en commun au centre-ville ou avec la périphérie. C'est pas mal ça.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT – 2

- Oui, pour compléter, juste un complément par rapport à ce qui a déjà été dit, SOLUTION, c'est beaucoup la concertation finalement, la concertation entre les différents acteurs, les différents niveaux.
- Et aussi, d'étudier le meilleur usage des ressources des emprises de chemin de fer, du tunnel du Mont-Royal, donc, être sûrs qu'on fait tout le temps la meilleure analyse des ressources et des facilités existantes.
- Ainsi que peut-être de favoriser une diversité par rapport aux...
- Y a pas une solution qui va s'appliquer de façon mur à mur pour ce qui est des équipes... des infrastructures de transport. Y a certainement... la zone considérée étant assez large pour permettre différentes flexibilités.

-
- On a aussi parlé... je vois qu'y a des gens à la table là-bas qui participaient à notre table auparavant.
 - On a eu des idées intéressantes par rapport au transport fluvial, par rapport aux gares maritimes, par rapport au transport est-ouest, à l'utilisation de l'autoroute Notre-Dame pour des... de façon plus... différente que ce qu'on connaît à l'heure actuelle.

AKOS VERBOCZY

Merci. Alors, est-ce que ça fait le tour de ce que vous avez discuté ici? Oui? Parfait, alors je passe au Transport en commun et je sens qu'on a des choses à dire ici.

TRANSPORT EN COMMUN

Donc, on avait nous aussi des gros chantiers devant nous. Donc, je vais vous présenter d'abord les DÉFIS et les SOLUTIONS qui sont rattachées.

- Donc, selon les participants de la table, on a un DÉFI au niveau de l'accessibilité des transports en commun pour toutes les populations que ce soit les gens à mobilité réduite ou des gens qui ont des difficultés financières. Ce qui est proposé comme SOLUTION, entre autres, c'est des infrastructures d'accessibilité, [il faut que] des spécialistes au REM s'assurent que cette infrastructure-là soit adaptée et [il faut] accélérer le déploiement des ascenseurs dans les stations de métro.
- Le grand DÉFI, selon ce qu'on a discuté, c'est celui de la saturation. Donc, plusieurs choses ont été proposées encore ici.
 - o Les nouveaux wagons AZUR qui devraient permettre une plus grande participation, une plus grande affluence en heure de pointe et à l'extérieur des heures de pointe dans le métro.

-
- Un tarif hors pointe pour encourager les gens à prendre le métro ou d'autres sortes de transport en commun à l'extérieur des heures de pointe.
 - Le REM qui devrait aider au niveau de la saturation.
 - Des... l'ajout d'autobus, des voies réservées pour ces autobus là, et un service rapide de bus.
 - On a aussi envisagé une nouvelle ligne de métro qui irait vers l'est et des lignes de métro parallèles donc qui existeraient sur la même ligne.
 - On a envisagé un espace pour des nouvelles infrastructures et des espaces, excusez-moi, pour des nouvelles infrastructures qui se traduiraient par moins de stationnement.
 - Et un projet qui s'appelle le Grand Virage, que je vais pas tout vous expliciter ici et que vous êtes libres d'aller voir vous-même. Un autre DÉFI, c'est celui de la desserte locale. Ce qu'on veut dire, c'est le transport à l'intérieur du territoire. Y faut selon les participants, des alternatives aux gros autobus. Et des transports locaux par bus, ça peut sembler un petit peu contradictoire mais ça se complétait bien.
 - On a parlé des tarifs. DÉFIS Selon plusieurs personnes, les tarifs sont peu accessibles pour plusieurs citoyens. SOLUTION Ont été envisagés des tarifs pour les personnes âgées, un tarif bien sûr préférentiel pour les personnes âgées, des tarifs modulés selon le revenu, selon la distance de déplacement, et des tarifs pour les familles.
 - On a parlé d'améliorations des services et d'accessibilité universelle. Y a une personne qui a proposé une géo-localisation visible de où l'autobus est dans son trajet et de combien y reste avant d'arriver à chaque arrêt.
 - On a parlé d'améliorer le confort des autobus. Ça sert à rien de demander à quelqu'un qui peut prendre son auto si y est mal à l'aise dans son autobus.

-
- D'informations supplémentaires sur les horaires et d'infrastructures d'accueil pour les gens et d'infrastructures de visibilité pour les arrêts et les interruptions.
 - On a parlé de sécurité, notamment au niveau de la connexion entre les autobus, quand quelqu'un arrive... quand quelqu'un change d'autobus, c'est quoi l'infrastructure dans laquelle il doit transiter (Ndt mot français?), permettez-moi l'anglicisme, pour se rendre à son autre autobus.
 - Et d'embarcation dans les autobus par toutes les portes.
 - On a parlé d'accès au centre-ville, notamment par un développement plus équitable des réseaux de transport, notamment, entre l'est et l'ouest et par un accès direct par Pie IX, excusez-moi, pour produire un système de rails sur Pie IX et développement de Montréal Nord – Rivière des Prairies pour l'équité historique.
 - On a parlé de coordination entre les différents modes de transport donc l'amélioration des stations pour rendre, au niveau de l'aménagement de la station pour que ce soit plus agréable et facile de passer d'un mode de transport à l'autre.
 - Une vision d'ensemble dans la planification.
 - Des stations intermodales importantes.
 - Des stationnements incitatifs pour les voitures.
 - Et système de cartes unique pour tous les réseaux de transport.
 - DÉFI On a parlé du problème de la proximité des transports lourds et des autoroutes sans vraiment envisager de grandes solutions.
 - Et se portant vers l'avenir, DÉFI on s'est posé la question... quelle énergie on va utiliser dans l'avenir? Quel problème on va rencontrer dans 15 ans? SOLUTION Et pour ça, la grande solution, c'est de prévoir. Voilà.

AKOS VERBOCZY

Bravo. C'était l'avant-dernière table. Alors il reste un enjeu qui est important, qui est populaire, de plus en plus populaire, on a vu ça dans les études de la Stratégie, l'usage du vélo. Je vous laisse la parole.

USAGE DU VÉLO

Merci beaucoup. Alors, sur les questions d'usage du vélo, je vous dirais que ça a été vraiment très très riche. Je vais essayer de le résumer, ça va être assez compliqué.

- Mais je vous dirais qu'y a quatre grandes idées qui sont ressorties par rapport aux DÉFIS défis qui avaient été identifiés de difficultés de transit, de connectivité des quartiers adjacents avec le centre-ville, d'améliorations de l'expérience vélo au centre-ville. Et toutes les petites, je dirais tous les petits inconvénients ou gros inconvénients qui sont inhérents à l'utilisation du vélo donc sécurité aux intersections, emportierage, saturation des intersections, etc. Donc, dans les SOLUTIONS que les gens ont proposées, je dirais on peut les regrouper rapidement en quatre grands champs.
- Le premier, c'est réduire la place de l'auto. Donc, pour ce faire, utiliser des mesures qui vont faire en sorte qu'on va réduire les vitesses à l'intérieur du centre-ville, qu'on va interdire les virages à gauche sur les grandes voies de... les grandes artères finalement de déplacement. Et permettre le stationnement d'un seul côté des rues pour pouvoir dégager des espaces pour que les vélos puissent passer.
- Y faut réfléchir, y faut mieux réfléchir au partage des artères. Donc, les gens préféreraient qu'on réfléchisse à des artères partagées plutôt que simplement dire – Telle section devient piétonne ou telle section est réservée ou telle rue est réservée

aux piétons vélos, etc. Donc, de réfléchir plutôt à un partage des artères entre les différents modes de transport.

- Et le faire en utilisant notamment la synchronicité des feux. Donc, y a des feux piétons, vélos, voitures, transport en commun, etc.
- De décaler les arrêts pour les autobus, pour les piétons, pour les cyclistes aux intersections pour les rendre plus fluides.
- Quelqu'un a amené l'idée de ce qu'on appelle le Idaho Stop. Moi, j'ai appris quelque chose ce soir. C'est-à-dire qu'on puisse traverser... que les cyclistes et les piétons puissent traverser les feux rouges mais en faisant attention en regardant à droite et à gauche en s'assurant que c'est dégagé et avant de pouvoir s'engager.
- Ensuite, y faut également... les gens ont aussi parlé de réfléchir un réseau cyclable fonctionnel. Donc, comment est-ce qu'on peut combiner différents modes avec le vélo? Donc vélo-transport en commun, vélo-transport fluvial, vélo-auto-partage.
- Comment on peut privilégier de réfléchir les rues parallèles aux grandes artères comme voies privilégiées pour les voies cyclables? Donc, l'exemple, au lieu de prendre St-Laurent, par exemple, être capable de prendre St-Urbain ou prendre... St-Dominique, pardon. St-Dominique, excuse-moi. T'as raison. St-Dominique, plutôt.
- Recréer... créer des zones tampons aussi entre les voitures et les vélos pour pouvoir permettre... DÉFI pouvoir éviter, entre autre, l'emportierage ou des situations dangereuses.
- Relier les pistes pour que l'expérience soit agréable et aussi structurante.
- Donc, on parle de verdissement,
- on parle de refaire la trame des petites rues, qui ont été endommagées par la revitalisation urbaine des années 60. L'exemple qu'on donnait, c'était La Gauchetière, par exemple, qui est sectionnée à plusieurs endroits.

-
- Donc, trouver des façons pour les vélos de continuer sur ces rues qui sont plus tranquilles. Utiliser des emprises ferroviaires, par exemple, pour avoir des pistes en propre. Réfléchir les pistes en propre. Bref, viser des cheminements tranquilles.
 - Ensuite, sont venues bien sûr toutes les questions de mobilier urbain, de réfléchir les (sic... dire plutôt aux) pistes cyclables aussi en lien avec les enjeux pour les femmes. On se rend compte que y a, en général, beaucoup plus d'hommes que de femmes qui vont utiliser le vélo donc comment est-ce qu'on peut faire?
 - Réfléchir aux questions sécurité, utilisation, promotion, etc. Je dirais qu'y a eu deux considérations générales qui sont arrivées.
 - La première, c'est sur la question du territoire aussi qu'il faut souligner. Donc, y a une des cartes de la Stratégie qui est un territoire Accès aux berges qui propose donc, une découpe du territoire autour des berges. Et selon les gens autour de la table, cette partie du sud-ouest qui est dans les berges devrait aussi être incluse dans la Stratégie du centre-ville parce que elle a une typologie qui lui ressemble et en même temps, ça permettrait de désenclaver le sud-ouest.
 - La seconde chose, c'était vraiment réfléchir autour d'une multifonctionnalité plutôt que des rues toutes à l'auto ou toutes au vélo ou toutes au piéton. Donc, vraiment, travailler ça ((ph) 9.29). Et distinguer les usages du vélo – quand est-ce qu'on fait du vélo pour se balader? Quand est-ce qu'on fait du vélo pour se transporter? Et être capable d'arrimer le type de pistes cyclables qui s'ouvrent selon les usages que veulent en faire les gens. J'espère que j'ai pas trahi vos idées.

AKOS VERBOCZY.

Bravo à vous, aussi! Et merci à tout le monde.

Alors donc, ça met fin à la partie participative. Vous avez maintenant l'occasion de remplir vos petites fiches personnelles si vous le souhaitez. Y avait des feuilles de présence sur les tables tantôt. Si vous n'avez pas écrit votre nom une fois, à la sortie, faites-le à la table en sortant. D'ailleurs je remercie Denise et Nicole qui ont fait l'accueil pour nous ce soir. Vous pouvez aussi vous inscrire pour la semaine prochaine. On a deux autres, trois autres soirées thématiques qui sont plus transversales. On va se demander comment vivre dans un quartier et comment développer un quartier où y fait bon vivre dans l'est de la ville. Et une autre rencontre aura lieu pour l'ouest du centre-ville. Vous pouvez laisser votre nom si vous voulez vous inscrire. Vous êtes bienvenu la semaine prochaine à ces deux autres rencontres-là. Et une troisième, c'est le matin, le jeudi matin, sur l'innovation et l'économie. Ah oui, une dernière chose. On a fait un événement, la fin de semaine passée, dimanche, le Grand Rendez-Vous du centre-ville et on a fait un petit jeu pour demander aux gens leurs priorités pour le développement du centre-ville pour les 15 prochaines années. En mettant des billes. Vous pouvez prendre cinq billes et vous les répartissez selon vos priorités. En sortant, si vous voulez participer. Alors, c'est très important, cinq pas plus, par personne, vous pouvez les mettre dans un pot ou les répartir comme vous voulez. Alors, voilà, ceci met fin à cette rencontre. Merci énormément pour votre participation. On espère vous revoir aux prochaines étapes de la consultation. MERCI.

FIN