

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente de l'Office
Mme NICOLE BRODEUR, présidente de la Commission
Mme FRANÇINE SIMARD, commissaire
M. DAVID HANNA, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE
RENOUVELER UN TERRITOIRE URBAIN MORCELÉ**

COLLOQUE

PANEL 3 : RENFORCER LES CONNEXIONS EN TRANSPORTS ACTIF ET COLLECTIF

Séance tenue le 5 septembre 2019
PLAZA CENTRE-VILLE
777, boulevard Robert-Bourassa
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 5 SEPTEMBRE 2019	1
PANEL 3: RENFORCER LES CONNEXIONS EN TRANSPORTS ACTIF ET COLLECTIF	
MOT DE L'ANIMATEUR, M. MATTHIEU BARDIN	1
PANÉLISTES INVITÉES:	
Mme Florence Paulhiac	2
Mme Marie-Soleil Cloutier	7
PÉRIODE DE QUESTION:	
Mme Lucette Lupien	25
Mme Maude Landreville	28
M. Henri-Paul Brossard	31
Mme Marina Jolly	35
Mme Louise Constantin	37
Mme Amélie Cossé	40
Mme Nicole Brodeur	41
Mme Marie Lessard	44
Mme Julie Langois	47
Ajournement	

PANEL 3

RENFORCER LES CONNEXIONS EN TRANSPORTS ACTIF ET COLLECTIF

MOT DE L'ANIMATEUR

5

M. MATTHIEU BARDIN, animateur :

10 Bonjour tout le monde. Je suis Matthieu Bardin. Je suis secrétaire analyste à l'Office de consultation publique. Je vais animer en présence de nos panélistes, le panel numéro 3 sur renforcer les connexions en transport actif et collectif. Donc, pendant la prochaine heure et demie.

15 On fait le constat d'un secteur Bridge-Bonaventure dans lequel il est difficile de se déplacer et auquel il est difficile d'accéder, notamment en raison, on en a déjà parlé ce matin, d'un secteur qui est morcelé par les infrastructures de transport routier, notamment de portée régionale. Un secteur où il y a une très faible desserte en transport collectif et un secteur où il y a une absence ou un déficit d'aménagement pour le transport actif. Et enfin, c'est un secteur où aussi il y a une forte circulation de transit automobile et une forte circulation de camion, rendant la cohabitation entre différents modes de transport peu sécuritaire, notamment avec le transport
20 actif. Nos panélistes vous en parleront plus à fond tout à l'heure.

25 Donc là, on va pendant la prochaine heure et demie se poser des questions sur les défis et enjeux auxquels devrait répondre la vision pour rendre ce secteur plus accessible et pour y faciliter les déplacements, notamment les déplacements en transport actif et collectif.

25

Alors, pour se faire, nos panélistes, que je ne vais pas tarder à vous présenter, donc madame Florence Paulhiac et madame Marie-Soleil Cloutier, vont nous parler de la cohérence entre urbanisme et transport durable et aussi vont nous présenter les modes d'aménagement en faveur de la sécurité des cyclistes et des piétons. On devait avoir un troisième panéliste qui nous

30 parlait, monsieur Pascal Charbonneau de Transdev, qui allait nous parler des navettes
automnes. Il a dû s'absenter, vous retrouverez sa présentation sur notre site Internet.

35 Donc, la prochaine heure et demie va se structurer de la sorte. On va avoir deux
présentations d'une dizaine de minutes chacune. Non, de dix minutes précisément, on vous
chronomètre. Puis nos panélistes prendront une dizaine de minutes, une vingtaine de minutes
pour échanger entre elles. Elles m'ont demandé de les couper à un certain moment. Parce que
l'essentiel du temps nous voudrions, et les panélistes voudront le consacrer à échanger avec
vous et à répondre à vos questions et commentaires.

40 Je vais donc, si vous le voulez bien, vous présenter notre première conférencière,
madame Florence Paulhiac, qui est professeure au département d'études urbaines et
touristiques à l'UQAM depuis 2011. Elle a auparavant exercé comme maîtresse de conférence à
l'institut d'urbanisme de Grenoble, entre 2005 et 2011 et depuis 2015 elle est titulaire de la chaire
de recherche in situ sur les innovations en stratégies intégrées transport urbanisme. Ses
45 recherches portent sur l'analyse des politiques urbaines et de la planification dans le champ de
l'urbanisme, de la gestion des transports et de la mobilité urbaine sous l'angle de la cohérence et
des instruments de l'action publique.

Alors, Florence c'est à vous pour 10 minutes.

50

Mme FLORENCE PAULHIAC :

Merci beaucoup. Bon après-midi à tous. Merci beaucoup pour cette invitation à participer.
On m'a demandé, on m'a sollicitée effectivement pour discuter de cohérence urbanisme
transport. Ce que je vous propose, je ne veux pas qu'il y ait de frustrations ou d'attentes trop
55 élevées. Je discuterai assez peu de solutions d'aménagements, je vous propose de présenter un
court exposé sur comment se poser les bonnes questions sur le secteur Bridge-Bonaventure.

60 Alors, si on veut bien mettre la première diapo. Merci. Je crois qu'intervenir sur ce
secteur en terme de cohérence urbanisme transport, c'est peut-être tout d'abord acter et des
choses ont été dites ce matin par d'autres aussi, que ce secteur est évidemment un secteur
stratégique pour la Métropole dans laquelle nous vivons. Un secteur vital si je file la métaphore
médicale ou physiologique, dans la mesure où les infrastructures qui s'y retrouvent qu'elles
65 soient routières, autoroutières ou ferrées par exemple, mais aussi des infrastructures et des
équipements énergétiques sont absolument essentielles, notamment en matière de mobilité pour
amener quotidiennement sur le territoire montréalais, mais je dirais aussi à l'échelle de la
Métropole, des travailleurs, des étudiants, des visiteurs, des touristes, des marchandises, des
matières et les en faire ressortir le cas échéant.

70 Ce lieu d'infrastructure, de mobilité, de transport est également en croissance. Il y a une
croissance de la demande en mobilité, en mobilité individuelle, en mobilité des marchandises et
que ce soit du côté routier, mais aussi du côté collectif, puisqu'on va redévelopper le secteur et
amener par exemple un réseau express métropolitain.

75 Donc, cette fonction de mobilité qui est assurée par le secteur est essentielle. Et on parle
ici de mobilité à des échelles différentes c'est-à-dire de personnes ou de marchandises qui
viennent de la Rive-Sud, qui viennent du reste de la province et qui viennent parfois du reste du
continent. Donc, le secteur il est majeur. C'est un point d'entrée dans la Ville, mais c'est un point
de transit et un des rares, puisque nous sommes sur une île.

80 Peut-être la diapositive suivante, deuxième constat évidemment. On l'a dit, c'est un
territoire qui est aussi morcelé par ces mêmes infrastructures et de ce point de vue là, pour
continuer la métaphore médicale, je dirais que ces infrastructures génèrent des pathologies, des
maux sur le territoire, pas simplement sur Bridge et Bonaventure, mais à l'échelle métropolitaine,
85 dont nous payons collectivement le coût.

Ces impacts négatifs ou ce que les économistes appellent les externalités négatives,
elles sont liées à notre dépendance à l'automobile, bien entendu qui crée des problèmes de

90 santé, de pollution, de changement, de contributions aux changements climatiques. Mais ces infrastructures physiques créent, et ça a été dit très bien par d'autres, des coupures, des fractures dans le secteur et ce secteur se retrouve aussi aux confins d'autres quartiers montréalais qui connaissent des dynamiques diversifiées.

95 Les coupures, les coupures, le morcellement à l'intérieur du secteur créent aussi un enjeu d'urbanisation bien connu. C'est-à-dire que chacun des secteurs ou des sous-secteurs d'activités a une vie propre, a une identité particulière et des problématiques spécifiques. Donc, avoir une vision d'ensemble de qu'est-ce que sera l'urbanisme durable de demain sur ce secteur est assez complexe.

100 Ces deux constats évidemment résument la complexité de l'intervention en urbanisme et mobilité durable. Comment garantir une mobilité pour tous, à différentes échelles avec ce secteur tout en limitant les effets négatifs pour la collectivité et tout en permettant le redéveloppement, notamment urbanistique du secteur.

105 Et là, je laisserai ma collègue Marie-Soleil aussi expliquer les enjeux de mobilité à l'interne du territoire.

110 À partir de ces deux constats, je vous propose deux pistes de réflexion alors qu'ils ne sont pas, je le redis, qui ne sont pas des réflexions sur quelles sont les interventions concrètes, mais plutôt comment penser les pistes de développement du secteur. L'aspect mosaïque du secteur Bridge-Bonaventure et la spécificité dont je parlais de chacun de ces sous-secteurs, amène une réflexion sur un urbanisme plutôt de couture, voire un urbanisme de dentelle.

115 Je pense qu'il est peu probable que l'on soit collectivement capable sur l'ensemble du périmètre de produire une seule vision d'urbanisme durable. Je pense que chacun des secteurs va appeler un travail tout à fait spécifique, parce que nous avons des zones d'activités économiques particulières. Nous avons des zones résidentielles, des secteurs en redéveloppement et ces secteurs vont devoir être travaillés individuellement.

120

Il va falloir également être capable en terme d'urbanisme durable de penser la cohabitation de ces secteurs les uns avec les autres, quand bien même certaines des activités qui sont présentes sont difficiles à faire cohabiter. Je prendrai l'exemple de zone de logistique portuaire qui jouxte, même s'il y a de l'eau qui les sépare, une zone résidentielle par exemple. Là, je pense au quai à l'est du secteur.

125

Je laisse Marie-Soleil nous parler des liaisons actives et sécuritaires qui font partie de ces coutures et de cet urbanisme de dentelle à planifier.

130

Je voudrais revenir sur la notion d'entrée de ville qui est au coeur de beaucoup des discussions que nous avons aujourd'hui et que l'OCPM propose sur le secteur. Certes, nous avons une entrée de ville pour laquelle on a entendu des propositions d'aménagement notamment en termes de boulevard urbain, d'apaisement des circulations, de défaire un peu cet aspect autoroutier. J'aimerais alerter sur le fait que si on a une entrée de ville, on a aussi une formidable sortie de ville. Et ce n'est pas un jeu de mots, c'est-à-dire que quand on pense à une entrée de ville, on a tendance effectivement à mettre l'emphasis sur une nouvelle qualité urbaine à retrouver pour marquer un seuil, une porte vers la ville, vers le centre-ville. Mais le secteur sert aussi à ce que les gens rentrent chez eux, quittent l'Île de Montréal ou la traversent. Et généralement, la problématique est inverse. Hein, quand on veut sortir de la ville, on veut sortir facilement, rapidement. Et donc, comment est-ce qu'on fait cohabiter ces deux fonctions qui sont présentes en même temps. Oui, qui sont présentes simultanément sur le territoire.

135

140

C'est ce que j'appelle un espace mobilitaire. Je crois que l'identité première de ce secteur c'est bien les flux et la mobilité à des échelles différentes, et pour rentrer et sortir de la ville.

145

La question qui se pose maintenant de comment quand même avec ces infrastructures et cette identité mobilitaire urbaniser le territoire. J'aime bien dans mon domaine parler d'urbanisation des infrastructures, parce que nous avons ici des infrastructures qui sont peu malléables et malgré tout peu réversibles dans le temps long. Et en plus, je le rappelle, elles sont en croissance. Donc, on va rajouter une voie de transport collectif ferrée. Donc, comment est-ce

150 qu'on peut travailler avec ces emprises, avec ces infrastructures pour urbaniser, malgré tout, les différents secteurs qui sont présents. Comment dire, deux idées provocantes et provocatrices.

Je pense qu'il serait illusoire de penser, mais j'ouvre le débat, il serait illusoire de penser en ayant investi dans le pont Champlain et dans le futur REM, il me semble illusoire de penser qu'on puisse faire disparaître l'autoroute du secteur Bridge-Bonaventure.

155 Donc, comment urbaniser avec l'autoroute. C'est une question qui va se poser à mon avis de façon centrale et comment faire avec?

160 La deuxième idée ou la deuxième problématique sur le secteur c'est qu'effectivement on a un réseau express métropolitain qui arrive, qui est propice à de l'urbanisation de densité et de mixité, notamment autour d'une future gare au bassin Peel. Encore, faudrait-il savoir où la station va se localiser. Point assez essentiel d'un futur projet d'urbanisation. Mais la question qui se pose c'est que souhaitons-nous collectivement faire de ce quartier de gare. Et la réponse est multiple. Il n'y a pas une seule réponse à cette question. Il y a des choses qui sont sur la table. Il y a des projets qui sont, on parle de projets variés sur le secteur. N'empêche que là, c'est un des points, c'est un des secteurs les plus cruciaux pour faire de l'urbanisation en lien avec le transport collectif. Donc, il va s'agir d'y penser sérieusement et de façon très approfondie.

170 C'est ma dernière diapo pour terminer. La mobilité et l'urbanisme durable, c'est des secteurs d'intervention qu'on essaye de rapprocher le plus, qu'on essaye de penser le plus souvent et de façon intégrée, ensemble. Il n'en demeure pas moins que sur le secteur, vous avez la carte ici des emprises foncières et des propriétés foncières sur le secteur. Nous avons en présence, un des rares territoires de la région où on a des propriétés foncières plutôt publiques, de grands joueurs majeurs, la Société des ponts, le port. Donc, des joueurs fédéraux, des joueurs provinciaux, des joueurs et des partenaires municipaux et publics. Il va falloir que ces propriétaires fonciers-là partagent la même vision, se comprennent, si on veut promouvoir un nouvel urbanisme et une nouvelle mobilité sur le secteur, il va falloir que ces joueurs-là adhèrent

à une vision commune et partagée, alors même que l'ensemble de ces joueurs-là ont des intérêts en partie divergeants.

180

Donc, derrière la mobilité et l'urbanisme durable du secteur, il y a un fort enjeu de gouvernance du foncier qui se profile.

Je vous remercie.

185

M. MATTHIEU BARDIN :

Merci beaucoup. C'était très intéressant. Vous aurez l'occasion de discuter puis vous de discuter avec nos panélistes cette très intéressante présentation. Alors, Marie-Soleil c'est à vous, si votre présentation est prête.

190

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

Oui, ça va s'en venir, je pense. Assoir deux professeurs comme ça après le dîner, c'est vraiment de la torture. J'ai comme envie de me lever puis de bouger avec mes bras. C'est ce qu'on fait y parait quand on est prof.

195

M. MATTHIEU BARDIN :

Ah mais, j'ai oublié de vous présenter, je pense. Alors, je vous présente. Marie-Soleil Cloutier qui est directrice du laboratoire piéton et espace urbain à l'INRS. Elle est professeure à l'Institut national de recherches scientifiques depuis 2009. Elle met à profit son expertise en géographie de la santé à travers ses travaux en sécurité routière. Son laboratoire sur le piéton et l'espace urbain s'intéresse à cet acteur incontournable de la vie urbaine incluant les groupes les plus vulnérables que sont les enfants et les aînés.

200

205

Alors, Marie-Soleil Cloutier, c'est à vous pour dix minutes.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

210 Merci. En continuité avec ce que Florence vient de discuter. En fait, moi je vais vous amener à une réflexion. En fait, on essaie de, comme l'a si bien dit la présidente ce matin, de l'OCPM ou la directrice, je ne sais pas exactement le terme.

M. MATTHIEU BARDIN :

215 Présidente.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

220 Présidente, d'accord. On est ici pour susciter la réflexion. Donc, je veux vous susciter une réflexion sur la sécurité routière, la sécurité routière des usagers de la route les plus vulnérables, les piétons et les cyclistes, mais particulièrement les piétons aujourd'hui. Et dans ce contexte en fait, la plupart d'entre vous connaissent déjà ou ont une certaine préoccupation de la sécurité routière en tant que vous-même, possiblement piétons ou cyclistes, possiblement à l'intérieur même de Bridge-Bonaventure. Mais dans tous les cas, je veux vous parler de certains jalons qu'on devrait prendre en considération dans ce futur projet d'urbanisme là.

225

230 Bien, en fait, je vais commencer puis vous verrez ma belle petite carte après. Parce qu'en tant que géographe évidemment j'ai mis une carte dans mes cinq diapos. La sécurité routière est un réel problème de santé publique. Je pense que personne n'est étonné que je dise ça aujourd'hui. C'est énormément de blessés de la route à chaque année. C'est des blessés légers, graves, mortels et ça a un coût pour la société.

235 On parle souvent de l'iceberg de la sécurité routière. C'est-à-dire qu'à chaque année on a un bilan de la route où on va avoir le tip of the iceberg en anglais, le bout de l'iceberg qu'on va voir, c'est les collisions. Le voilà mon bel iceberg, excellent! Alors, comme je le disais, les collisions c'est juste le bout visible de l'iceberg. Ce qu'on a en dessous c'est tous les conflits qui

240 peuvent être plus ou moins des quasi-accidents où on va avoir la peur de notre vie, où on va avoir même parfois presque de la tête froissée. Et puis au final, les traversées sans histoire, quand on est un piéton ou un cycliste, sont très peu fréquentes dans la ville puis ce n'est pas nécessairement ce à quoi on aspire, l'idée de la vie urbaine c'est de pouvoir se croiser sans avoir peur à chaque fois pour notre vie.

245 Et ce qui est intéressant quand on travaille sur les piétons, c'est qu'en fait on se rend compte que les collisions on peut évidemment et on veut les réduire, mais les conflits, les interactions ont un énorme effet sur ce que les gens vont choisir comme mode de transport, décidé d'aller vers le transport collectif qui a toujours un petit bout de marche, il ne faut pas l'oublier, ou encore vers le transport actif, la marche en soi ou les cyclistes, ou être un cycliste.

250 Donc, j'ai demandé à mon gentil géomaticien au LAPS de me faire une carte des collisions, piétons et cyclistes pour le secteur Bridge-Bonaventure. Et bon, on ne voit peut-être pas super bien sur cette carte-là, mais en fait, bonne nouvelle il y en a absolument aucun dans les six années 2012-2017. Mauvaise nouvelle, je pense que c'est parce qu'il n'y a pas de piétons, en fait. Je pense que personne n'est étonné que je vous dise ça.

255 On a qu'à regarder en fait juste un peu au nord, en fait à l'ouest vers Verdun ou au nord pour tout de suite voir des petits points rouges apparaître. On a un pauvre cycliste qui s'est fait frapper dans le secteur Wellington. Par ailleurs, on a quand même des infrastructures cyclables, c'est les lignes vertes sur cette carte-là. Mais c'est des infrastructures cyclables qui sont en site propre, donc qui ne sont pas dans la rue pour la plupart, entre autres le long du canal où on est complètement séparé de la rue. Et c'est connu de toute façon que ce genre d'infrastructure là est très sécuritaire. Donc, ici c'est les collisions avec un véhicule, parce que ça se peut qu'il y ait quand même des cyclistes qui soient tombés, qui se sont fait mal, n'est-ce pas. Mais on voit jusqu'à un certain point, même l'efficacité de ces infrastructures en site propre. Parce qu'on n'a pas non plus de cyclistes blessés.

260

265

270 Donc, on va changer de diapo. Donc, qu'est-ce qu'on fait maintenant? Parce qu'en fait ce qu'on voudrait c'est qu'il y en ait des piétons puis si on est pour aller vers de l'urbanisme plus mixte, des TOD ou encore peu importe le projet qui va être retenu, on veut que les gens soient dans la rue, on veut qu'ils soient en interaction, on veut qu'ils traversent des rues.

Donc, comment intégrer la sécurité routière dans ces projets-là? C'est les prochaines minutes ce que je vais vous exposer.

275 Certains d'entre vous ont peut-être entendu parler de la Vision Zéro. Donc, la Ville de Montréal a adhéré à cette approche de sécurité routière qui nous vient de la Suède ou ils y ont adhéré il y a 25 ans. Donc, on est juste un petit en retard. Donc, la Vision Zéro est basée sur quatre principes fondamentaux qui devraient guider toutes les futures infrastructures et même toutes les modifications aux infrastructures routières qu'on a à l'intérieur des villes. Évidemment, 280 on a hérité d'une façon de faire, on a hérité d'un bâti, d'un réseau routier, mais ça ne veut pas dire qu'on est obligé de le subir encore et encore.

285 Les quatre principes de la Vision Zéro c'est relativement simple. Donc, le premier est qu'aucune perte de vie n'est acceptable. C'est le fameux zéro. Aucun mort, même parfois certains vont aller jusqu'à aucun blessé grave. C'est notre but ultime. Évidemment, juste pour vous mettre en perspective, en Suède ils sont toujours pas à zéro mort, zéro blessé grave, mais ils ont réduit de presque 75% leur décès depuis 25 ans. Donc, ça fonctionne.

290 Deuxième principe c'est que l'humain va toujours commettre des erreurs. Et je vous dirais que c'est celui qui est peut-être le plus challengeant pour les divers acteurs du transport. C'est qu'on passe vraiment d'une philosophie ou d'un paradigme où on voulait en venir à des parfaits conducteurs, des parfaits piétons, des parfaits cyclistes qui auraient le comportement parfait et qui réduiraient au final les collisions. Malheureusement, l'humain étant ce qu'il est, la priorité se doit d'être mise sur la vie humaine en tenant compte du fait qu'on va faire des erreurs. 295 Que oui, ça se peut qu'à un moment donné on ne regarde pas avant de traverser, mais est-ce qu'on mérite de mourir pour ça? Je ne crois pas.

300 Troisième principe, la responsabilité se doit d'être partagée entre tous. Mais en amont en fait, et c'est là où la différence est, dès la conception du gestionnaire jusqu'à l'utilisateur de la route qui va utiliser l'infrastructure, on veut que tout le monde ait une responsabilité à l'intérieur de ce système-là. Et justement, le quatrième principe c'est que seule une approche systémique ou tout le monde va se parler va faire en sorte qu'on va y arriver.

305 Prochaine diapo. Donc, parlant de cette approche systémique là, bon, je vous disais tout à l'heure on est juste en retard de 25 ans et on faisait pas rien dans les 25 dernières années en Amérique du Nord. Il faut quand même le souligner. Et toute approche qui se veut systémique en sécurité routière s'inspire, au départ on disait les trois E pour les termes en anglais ça ne marche pas en français. Maintenant, on fait 4., 5, 6 E, après les trois premiers il y a plein de monde qui en rajoute. Moi j'en ai rajouté deux ici aujourd'hui. Mais c'est qu'il faut agir à la fois sur l'ingénierie de la route dès la conception, mais aussi sur l'application de la loi, donc avoir des lois sévères et
310 les appliquer, avoir la collaboration par exemple avec les services policiers. Et évidemment la composante éducation, même si je disais tout à l'heure que ce n'est pas une finalité en soi, elle doit quand même faire partie de toute stratégie de sécurité routière.

315 Je vous ai rajouté les deux autres, parce que pour ce qui est de l'engagement et de la collaboration, c'est quelque chose qui est beaucoup mis de l'avant, notamment dans la vision zéro de la Ville de Montréal. Commencer par une, j'allais dire une base, une mise en commun de voilà les principes sur lesquels on va collaborer ensemble, on va se parler et on va avancer tout le monde ensemble dans le même sens. Et le dernier, évidemment comme chercheur m'intéresse particulièrement, mais je dirais pas juste comme chercheur. Je crois que les villes
320 doivent s'y intéresser parce que la reddition de compte est de plus en plus importante dans les grands projets de transport, et évaluer les actions prises est extrêmement important.

325 Par ailleurs, ce qui arrive souvent, puis je ne sais pas Florence, tu vas sûrement être d'accord avec moi, on nous appelle après avoir fait des actions. Et là, on nous demande : « Puis, ça marche-tu ce que j'ai fait? » La plupart du temps, il faut l'avoir mesuré avant, il faut avoir des indicateurs, si on veut mesurer la progression de différents indicateurs, il faut aller sur le terrain

avant. Il faut regarder, pas juste les collisions, le bout de l'iceberg, mais regarder tout ce qui se passe en dessous.

330 Puis pour évaluer les conflits, les interactions, il faut parler aux piétons. Il faut leur demander leur sentiment de sécurité, il faut leur demander leur expérience piétonne comment est-ce qu'elle s'améliore après. Le redemander après. Donc, ce volet évaluation là il est extrêmement important puis je vous dirais qu'il a été fortement négligé dans l'histoire du Québec, Canada, Amérique du Nord, mais il est de plus en plus là.

335 Prochaine diapo. Donc, on va passer directement à l'autre diapo d'après. Je voulais seulement vous faire quelques constats de plus. Le premier c'est qu'il ne faut pas oublier que traverser une rue c'est une tâche compliquée. C'est une tâche compliquée, mais si vous êtes un adulte bien portant qui n'a pas de problème de mobilité physique, vous ne pensez pas que votre
340 cerveau fait toutes ces choses-là en même temps quand vous vous apprêtez à traverser une rue. Et pourquoi on s'intéresse à la traversée de la rue? Parce que quand on parle d'utilisateurs vulnérables, notamment de piétons, c'est là où ils sont le plus exposés, en fait, si le piéton ne traverse jamais une rue, bien en théorie il ne se fera jamais frapper par une voiture, à moins que la voiture s'en aille sur le trottoir, ce qui est quand même très peu fréquent.

345 Donc, traverser la rue c'est une tâche compliquée qui peut être facilitée par différents aménagements. Donc, choisir un bon endroit pour traverser c'est notre première décision. Ensuite, il faut analyser la circulation routière, estimer la distance entre les véhicules pour se trouver un bon moment, un bon créneau pour traverser, notamment, quand il n'y a pas de feux
350 puis qu'il faut traverser. Et anticiper le comportement des autres, s'assurer est-ce que la voiture m'a vu, est-ce qu'il va ralentir, est-ce qu'il va me tourner dessus. Ce genre de processus mental là cognitif se passe très vite dans notre tête.

355 Mais si vous voyez moins bien, si vous entendez moins bien, si vous avez un petit problème d'équilibre, si vous marchez moins vite que toute le monde, ces quatre tâches-là deviennent définitivement plus ardues. Elles sont plus ardues pour les usagers en perte de

360 mobilité, pour nos personnes âgées, pour nos enfants, mais même pour un parent qui a deux petits de trois ans qui essaient de traverser avec une poussette puis après être allé faire l'épicerie. O.K. C'est des gens qui habitent, qu'on veut possiblement qu'ils habitent dans ces quartiers-là.

365 Prochaine diapo. Donc, comment faciliter la traversée. Nous on a regardé à travers le temps à mon labo, on est rendu presque à 10 000 piétons traversés qu'on a regardés, d'une façon ou d'une autre à différentes intersections. Et là, ce que je voulais vous montrer ici, c'est qu'en fait il y a plusieurs choses qui sont sorties de ça, brièvement les personnes âgées, je viens d'en parler. Les personnes âgées ont vraiment des préoccupations importantes. On est rendu malheureusement, je le voyais hier aux nouvelles, on est rendu à 15 piétons décédés à Montréal cette année. On est un petit peu plus que l'an dernier encore. Donc, à chaque année on bat notre record. Et plus de 60% de ces décès-là sont des personnes âgées, qui ne textaient pas en traversant, je vous le dis tout de suite.

375 Donc, qu'est-ce qu'ils nous demandent les personnes âgées? Ils nous demandent d'avoir plus de temps pour traverser. Ils nous demandent de rester moins longtemps sur la chaussée. Je vous dirais qu'ils ne nous le demandent pas comme ça exactement. Il faut le décoder. Mais vous voyez, en fait, je vais commencer par la ligne d'en bas en fait, à droite complètement, c'est un monsieur qu'on a vu sur le terrain qui préférerait prendre la marche franche que descendre le petit bateau par exemple. C'est vraiment un exemple très, très concret que je voulais vous dire. Mais quand on a des problèmes d'équilibre, finalement tous ces petits bateaux-là qu'on met pour les personnes à mobilité réduite en chaise roulante, ont d'autres conséquences. Qu'est-ce que serait la solution? Certains vont dire des trottoirs traversants ou on laisse toujours finalement, on laisse la pénibilité à la voiture et non aux piétons. C'est des choses qu'on peut prendre en considérant quand on refait des grands axes par exemple.

385 De réduire le temps que les piétons passent sur la chaussée. Ça, c'est bon pour tout le monde, tout âge, 24 heures sur 24, sept jours sur sept. C'est la photo dans le milieu en bas, à faire les avancés de trottoirs. On le fait beaucoup près des écoles présentement à Montréal avec

de forts succès par ailleurs, parce que ça réduit aussi la vitesse des véhicules. Il y a plein d'avantages à ça, mais le mettre systématiquement en amont des projets peut-être intéressant.

390 Et puis en haut, en fait je vous ai mis cette grande artère-là. En fait ça, c'est Rachel, Fullum, il me semble bien, à Montréal. Donc, centre-ville avec une piste assez achalandée. Et tantôt, je vous disais que de traverser la rue est compliqué. Imaginez si vous avez deux côtés avec des véhicules puis en plus deux côtés ou deux sens avec des vélos. Ça rajoute à la complexité de la tâche, et on se rend compte qu'au final, dans ce genre d'intersection-là nos
395 personnes âgées avaient 60% plus de chance de terminer leur traversée sur un feu rouge. Et si une personne âgée se fait frapper sur un feu rouge, et qu'il n'y a pas de témoin et qu'il malheureusement décède, qu'est-ce qui est écrit dans le rapport policier vous pensez? Le piéton a traversé sur le feu rouge, donc, c'était lui en faute.

400 Cette histoire de faute là, on essaie d'oublier ça dans Vision Zéro évidemment, on ne veut pas focuser sur la faute des individus. On veut regarder le système. Mais c'est sûr qu'il y a des lacunes sur la vitesse qu'on prévoit, sur la largeur des rues qu'on demande aux gens de traverser. Puis ça, on peut, dès le début des projets, y penser.

405 Je vais conclure. Je pense qu'il m'en reste une, oui.

M. MATTHIEU BARDIN :

Une minute encore.

410

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

415 Mais en fait, non c'est que j'avais trois photos, mais elles peuvent être une par-dessus l'autre. Je n'ai pas pensé de vous les envoyer séparément. C'est pas grave. Il ne faut pas voir peur aussi de questionner l'espace dédié à l'automobile. Je suis bien d'accord avec Florence, ça nous prend des voies d'entrée, des voies de sortie. Moi je ne pense pas que fluidité est

420 complètement à l'opposé de sécurité. Je pense qu'on peut avoir la même chose sur des axes. Mais il faut quand même se questionner sur tout l'espace qu'on donne à la voiture dans nos villes, puis je pense que la réflexion est très bien amorcée, de toute façon dans plusieurs endroits.

425 À Montréal, on a un projet très intéressant pour lequel je fais de la publicité même si je ne travaille pas à Montréal. C'est le projet de rues piétonnes et partagées, qui je dois le dire au départ, j'étais très septique parce que c'est des 300 mètres à la fois où on redonne la rue aux citoyens, puis je me disais : « Bon, à coup de 300 mètres sur les 18 000 kilomètres de rue à Montréal ça va être long. »

M. MATTHIEU BARDIN :

430 Où ça?

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

435 Bien, c'était un peu dans les quartiers centraux, dans les arrondissements de la ville centre. Par ailleurs, ce qu'on s'est rendu compte c'est quand on redonne de l'espace aux piétons bien, en fait ils le prennent, ils en font autre chose. Et petit à petit avec ces projets-là, finalement on redonne de l'espace public à d'autres fonctions que de stationner les voitures entre autres.

440 Cette photo-là c'est sur la rue Park Stanley qui est dans Ahuntsic si je me souviens bien, au nord ou peut-être plus à l'ouest, dans Pierrefonds où c'était une rue en fait qui était quand même pas avec un gros trafic, avec une piste cyclable puis finalement la cohabitation ne se faisait pas très bien. On a juste décidé de fermer la rue, au début temporairement puis maintenant de façon permanente. Et on s'est rendu compte que c'était bondé de monde tout le

445

450 L'autre photo que vous ne voyez pas là, c'est la rue de Castelnau aussi, où on a fait des placotoirs, des placettes. Souvent ça a pris deux cases de stationnement. On a redonné cet espace-là et il a été tout à fait utilisé. Évidemment ça, c'est à un micro échelle ces exemples-là. Dans l'exemple qui nous intéresse ici on l'a bien vu avec Florence, ça va nous prendre des ponts, puis littéralement des ponts physiques, je pense, pour laisser passer les piétons, les cyclistes, mais de leur redonner tout cette espace minérale là, pour en faire autre chose, c'est assurément quelque chose qu'on devrait avoir en tête.

455 Donc voilà, merci beaucoup.

M. MATTHIEU BARDIN :

460 Merci beaucoup. Alors, je vais vous proposer un échange d'une petite dizaine de minutes. Est-ce que d'abord l'une d'entre vous a une question pour l'autre ou veut réagir à quelque chose. Sinon je peux aussi vous bombarder de questions, mais je préférerais prendre les questions du public dans ce cas-là.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

465 Non, non, j'ai pas...

Mme FLORENCE PAULHIAC :

470 On se connaît trop bien.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

475 Oui, c'est ça.

Mme FLORENCE PAULHIAC :

480 On connaît trop bien nos champs respectifs. Moi j'ai pas de questions, mais j'ai un
commentaire. Nos interventions l'une après l'autre, me semble-t-il, soulignent l'importance des
échelles de la mobilité sur ce secteur-là et de comment on fait cohabiter ces différentes mobilités
et mode de transport et espace de circulation en redonnant de la qualité, de la sécurité, du
confort aux plus vulnérables tout en assurant la mission de ce secteur d'être aussi un lieu de
transit de masse, de transport collectif et de voiture. Et je suis désolée, je ne suis pas du tout une
485 pro automobile, mais l'utilisation de la voiture ne fait que croître. Ce qui n'est pas forcément une
bonne chose, mais c'est la réalité. Et donc, comment aujourd'hui on agit pour être capable sur un
secteur comme celui-ci, de tricoter ces échelles en rendant l'enjeu étant non pas de mettre plus
de place à l'automobile, que je sois bien claire, mais de donner plus de sécurité et de confort aux
plus vulnérables.

490 Là, je crois que l'exposé était intéressant de ce point de vue là.

M. MATTHIEU BARDIN :

495 Une des pistes c'est il faut travailler principalement la sécurité des plus vulnérables. Moi
j'ai une question. Vous avez dit qu'il fallait, vous avez parlé de sous-secteur, qu'il fallait les
connecter. Est-ce que vous avez des pistes au-delà de ce questionnement pour l'une ou l'autre,
pour comment on donne aux gens envie de passer d'un sous-secteur à l'autre, si l'on fait le
constat que les infrastructures sont là pour rester. Et comment, il va falloir créer des nouveaux
piétons et des nouveaux cyclistes aussi. Comment on leur donne envie de venir se balader, faire
500 du vélo, aller au travail dans un secteur où ils ne sont jamais venus en transport actif? Alors, c'est
une question pour toutes les deux.

505

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

510 En fait, en urbaniste, puis c'est même un économiste, je pense, qui a commencé à
regarder ça, qu'est-ce qui fait que les gens vont changer de mode de transport ou vont aller à
des endroits plus qu'à d'autres, même en voiture. Puis c'est le trois D, la densité, la diversité des
515 destinations puis le design, c'est-à-dire comment on peut y aller. Puis ces trois D-là, je pense, ils
sont suivis par à peu près tout le monde, notamment dans les TOD... en tout cas, tu pourras
renchérir Florence. Je pense que ça va être important de pas juste faire physiquement les
connexions via des pistes multifonctions ou autres, mais d'avoir des destinations où aller. Mais je
520 pense que c'est un peu l'enjeu avec tout le redéveloppement du secteur. C'est comme l'a dit
Florence, de faire une certaine adéquation avec une voie de transit qui est nécessaire
évidemment, mais avec... Bien, franchement, il y a beaucoup de place, même si ça a l'air petit, il
y en a de l'asphalte présentement.

525 Donc, de faire des voies parallèles avec des destinations, avec de la densité, avec de la
diversité, ça va être ça qui va faire revenir les gens. Puis les gens de l'autre côté à Pointe-Saint-
Charles, ultimement ils demandent peut-être que ça de pouvoir s'expansionner de l'autre bord.
Bien, en tout cas, j'espère qu'il y en a dans la salle qui vont nous le dire. Je pense que c'est
comme ça que ça va venir en fait.

Mme FLORENCE PAULHIAC :

530 Moi je pense qu'effectivement un grand enjeu de, je ne sais pas s'il y a des gens dans la
salle qui par ailleurs vivent et travaillent sur ce secteur, dans certains des sous-secteurs de
Bridge-Bonaventure, je pense qu'il y a un enjeu d'accessibilité, notamment, par exemple pour les
travailleurs à leur lieu d'emploi et d'accessibilité on va dire alternative à l'automobile. Parce
qu'effectivement, c'est très pauvre de ce point de vue là. On y vient en voiture, mais autrement
on ne peut pas y aller.

535 Donc, je pense que la question de l'accessibilité au lieu d'emploi quotidiennement est très importante et on a différents secteurs d'activités dans le territoire. Ça, c'est le premier enjeu.

540 Par contre, je pense qu'il ne faut pas péché par excès, c'est-à-dire je ne suis pas sûre qu'il faille que tous les sous-secteurs soient connectés entre eux. Alors, je m'explique. C'est-à-dire qu'on a une zone portuaire, on a une zone de logistique. Est-ce que vraiment, d'abord est-ce que c'est faisable, est-ce que les gens qui habitent Habitat 67 veulent vraiment aller dans la zone logistique? Je ne suis pas sûre qu'il faille à tout prix que tout soit perméable pour une bonne cohabitation des différents secteurs entre eux. C'est-à-dire que tout n'est pas possible et tout n'est peut-être pas souhaitable.

545 Donc, comment on améliore l'accessibilité tout en aussi préservant le fonctionnement du port sans l'entraver, la quiétude résidentielle sans la perturber. Donc ça, c'est déjà une... et puis, il y a quand même une zone qui est en redéveloppement, bon qui sera vraisemblablement reliée à une station du réseau express métropolitain, et là, la grande question se pose de savoir qu'est-ce qu'on va faire sur cette zone-là, autour de cette station-là. Et en fonction des choix qu'on va faire, on rejoint tout à fait tes propos, c'est que sur cette zone-là il y a un très fort potentiel d'urbanisation. Et donc là, il y a un vrai enjeu à penser la mixité des fonctions, la qualité des espaces publics pour que ce quartier autour de cette gare soit vivable, de grande qualité, quel que soit la fonction qu'on lui donnera. Est-ce que ça sera un pôle de loisir, est-ce que ça sera un pôle sportif, est-ce que ça sera un quartier résidentiel. Dépendamment des choix qu'on va faire, il va falloir travailler cette qualité de la densité, de la mixité, de la qualité des espaces publics. C'est ça.

560 Je reviens un petit peu à ma dentelle, c'est-à-dire qu'il va falloir se poser des questions un peu spécifiques à chacun des secteurs tout en améliorant l'accessibilité du secteur au complet.

565 **M. MATTHIEU BARDIN :**

D'accord.

570 **Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :**

Je voulais juste rajouter deux points. C'est sûr que d'un point de vue de sécurité routière, la chose qui marche le plus c'est de réduire le nombre de voitures sur les routes. Donc, je veux quand même comme clarifier ça.

575 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Comment on fait?

580 **Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :**

De réduire la quantité de véhicules qu'on a sur nos routes.

M. MATTHIEU BARDIN :

585 Comment on fait?

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

590 Bien ça, c'est en proposant d'autres options. Après ça, c'est un grand constat qu'on sait, le mettre en oeuvre. On est sur le cas, je pense, à Montréal. Tout le monde est sur le cas. Ça ne va pas assez vite sûrement par rapport à ce qu'on voudrait évidemment. Mais ça, c'est une première chose.

595 Mais la deuxième chose que je voudrais aussi souligner, c'est les gens en transport actif
notamment les cyclistes, qui font du transport utilitaire. Ils veulent aussi avoir le plus court
chemin. Ce n'est pas une balade qu'ils veulent faire pour aller au bureau, ils veulent que ça soit
un chemin efficace, rapide tout comme s'ils prenaient la voiture. Et ne serait-ce que pour les
gens de Verdun puis de Pointe-Saint-Charles, même de Saint-Henri, il y a, bien particulièrement
de Verdun, il faut un peu contourner, avoir une piste cyclable qui va presque aussi vite que
600 Bonaventure actuelle. Je pense qu'on aurait même des preneurs à la limite.

Donc, il y a ça aussi à prendre en considération, mais je pense que c'est déjà, j'espère
que c'est dans la philosophie des futurs projets de dire il y a du loisir, mais il y a aussi de
l'utilitaire en transport actif puis ces gens-là ils ont les mêmes aspirations que les gens qui
605 prennent la voiture, ils veulent se rendre rapidement. Ils veulent juste ne pas y aller en voiture, ils
veulent y aller en vélo. Donc, il y a quelque chose d'important là, puis il y a de la place pour ça
aussi.

M. MATTHIEU BARDIN :

610 Merci beaucoup. J'ai une autre question. Vous avez dit qu'il fallait agir dès la conception
qu'on ne doit pas se rater. S'il y avait une idée qui devait ressortir, qu'est-ce qu'il faut absolument
pas, à vos yeux, manquer quand on pense les transports pour une vision. Est-ce que c'est
quelque chose d'aménagement ou plus global. Qu'est-ce qu'on doit penser dès la base?

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

Ce n'est pas facile cette question-là. Si j'avais la réponse, c'est ça, je serai très riche.

M. MATTHIEU BARDIN :

620 Vous croisez un élu, vous lui dites il ne faut pas louper ça.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

625

Je pense qu'au départ, et ça se fait déjà de plus en plus dans plusieurs villes, c'est d'avoir, puis là, ça va avoir l'air un peu cliché ce que je dis, mais de vraiment avoir tous les acteurs assis ensemble, au départ. On a maintenant des projets mettons pluridisciplinaires, à des échelles plus locales que cette vocation régionale là, où on va avoir des gens de vélo, des gens de mobilité réduite, des gens qui s'occupent du transit ou du transport collectif puis même des aménagistes paysagés, tout le monde assis autour de la même table, ça ne se faisait pas il y a même pas si longtemps parfois, pour y penser de façon intégrée : « Voilà ce qu'on va faire de la rue. »

630

635

Je ne le nommerai pas, mais il y a une amie ingénieure, elle m'a dit un jour : « En fait, il faudrait que ça arrête d'être les ingénieurs qui font nos rues. Il faudrait que ça soit tous les autres corps de métier finalement, les urbanistes, les aménagistes. » Bon, moi je suis géographe, j'embarque pas là-dedans. Mais bien franchement, je pense que ce qu'il ne faut pas manquer c'est la formation de l'équipe.

640

Mme FLORENCE PAULHIAC :

C'est drôle parce que d'habitude c'est moi la fille de la gouvernance qui dit qu'il faut mettre tous les acteurs autour de la table. Donc, je vais lui prendre une autre de ses répliques. Non, mais oui, évidemment puis ça veut dire aussi qu'il faut construire un très, très bon, alors là, on va revenir, un très, très bon diagnostic des besoins de mobilité. Et vous seriez étonné de voir dans les projets, même les grands projets d'infrastructures de transport et les plus petits, parfois le manque de connaissance précise des besoins actuels et des besoins futurs en mobilité et aux différentes échelles pour le secteur.

645

650

Donc, ça peut être les besoins des plus vulnérables, les accidents. Comment ça marche ton iceberg. Que les gens qui empruntent le pont et qui rentrent dans Montréal ils viennent d'où, pourquoi, pourquoi ils prennent leur voiture, pourquoi ils vont prendre leur REM ou pas. Donc,

655 d'avoir un très, très bon diagnostic de l'état actuel de la demande de mobilité et de ce qui s'en vient en projection aux différentes échelles. Parce que ce secteur-là il a vraiment cette spécificité-là de ne pas pouvoir être pensé pour lui-même en matière de déplacement, mais de devoir être pensé à cette échelle quasi provinciale et j'assume, enfin en tout cas, régionale pour le moins.

660 Donc, d'un bon diagnostic de connaissance. Et ça, ça peut servir à l'évaluation plus tard, ça peut permettre de suivre des actions, de suivre des changements de comportement et de faire du suivi, du monitoring de l'action pour changer le cas échéant de stratégie en cours de route. Voilà.

665 **M. MATTHIEU BARDIN :**

670 Une petite dernière intervention de 30 secondes. À moins que ça soit une question qui vienne après, mais justement dans ces acteurs et puis un des flux dont on n'a pas parlés, c'est le transport par camionnage. Enfin, c'est un secteur qui est connu pour être en proie à la circulation de transit automobile, mais aussi du camionnage. Comment on intègre cet enjeu, selon vous? Je peux laisser ça en suspens puis vous l'intégrez dans vos réponses aux publics, mais j'aimerais qu'on en parle aussi un peu.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

675 Mais vraiment très rapidement. J'avais la conversation hier avec mon collègue Patrick Morency de la direction de santé publique. Ça fait c'est drôle que tu me demandes ça. Les camionneurs qui ont besoin de passer au travers de la ville sans nécessairement y arrêter, quand ils ont une vocation régionale, ils sont nos premiers alliés quand on dit qu'il faut réduire la voiture solo, en fait. Donc, ils ne sont pas nécessairement en opposition avec certains objectifs qu'on pourrait avoir au départ. Mettons, je dirais juste ça pour l'instant. Parce que je ne suis pas sûre que j'ai des solutions, mais il ne faut pas penser nécessairement qu'ils ne sont pas alliés avec...

680

M. MATTHIEU BARDIN :

685

 Finalement ce serait les camionneurs, ils ont trouvé que le camionnage c'est un acteur de plus à intégrer aux démarches...

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

690

 Oui, définitivement.

M. MATTHIEU BARDIN :

695

 ... de concertations, co-design...

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

700

 Oui. Après ils ne veulent... j'allais dire ils ne veulent pas tous, ils veulent tous la finalité, mais de s'asseoir c'est... on n'a pas toujours les mêmes objectifs, en effet.

Mme FLORENCE PAULHIAC :

705

 Et rappelons qu'on a une zone de logistique dans le secteur. Alors, c'est un autre niveau cet acteur-là. Il faut qu'il soit le port, il faut qu'il soit autour de la table, la fameuse table de concertation en amont de la conception. Alors, on demande aux entreprises privées de camionnage d'être autour de la table, mais on ne demande jamais aux automobilistes d'y être aussi. Donc, c'est un peu paradoxal. Et c'est un acteur pour lequel on a souvent une assez mauvaise image du camionnage, bien qu'on veuille tous être livré just in time à la maison ou à son épicerie ou au café. Donc, sur cette cohabitation difficile avec la livraison de marchandises, sachant que des entreprises aujourd'hui font beaucoup d'effort pour optimiser et minimiser leurs déplacements contrairement à ce qu'on pourrait avoir dans l'imaginaire collectif. Ils optimisent énormément leur circuit si on peut dire.

710

715 Donc, ce sont déjà des acteurs qui sont effectivement, qui ont des réflexions là-dessus.
C'est peut-être un petit peu plus difficile et ce n'est surtout pas dans les traditions de l'action
publique de les mettre autour de la table, mais ça peut changer.

M. MATTHIEU BARDIN :

720 Mais on comprend que c'est un enjeu pour le secteur et que ça pourrait être une bonne
piste de solution pour bien concevoir la mobilité pour ce secteur. Je vous remercie et on vous
remercie tous pour ces présentations. Je vais maintenant inviter, vous pouvez prendre une
gorgée d'eau si vous voulez, le public à vous assaillir de questions ultra techniques. Donc, fidèle
à notre politique on va essayer d'alterner une question féminine et masculine. Je vous
725 demanderais de, le cas échéant, de collaborer à ce processus avec moi.

 Comme vous savez les échanges sont sténographiés, et puis filmés, je vais vous
demander à chaque fois, avant de poser votre question, de vous présenter. Votre nom puis à
quel titre que vous êtes là le cas échéant.

730 Alors, je vais commencer par madame qui s'était levée de longue date.

Mme LUCETTE LUPIEN :

735 Bonjour, je m'appelle Lucette Lupien et je réside à Habitat 67. Alors, je voulais éclairer un
peu votre propos. Qu'est-ce qu'ils ont les gens d'Habitat 67. Mais s'ils veulent aussi prendre du
transport actif, c'est très difficile de sortir. Dès qu'on arrive au coin de l'autoroute Bonaventure au
bout de Pierre-Dupuis, la piste elle est toute croche, elle est dangereuse, elle n'est pas éclairée
et donc, on ne peut pas se rendre déjà à la rue Mills et encore moins traverser de l'autre côté.
740 Puis je ne pense pas, nulle part je vois des plans de pont pour les piétons et les cyclistes au-
dessus du bassin Wellington et Peel malheureusement.

745 Et je voulais aussi vous dire que cette piste cyclable qui passe devant chez nous, il y a
4 000 cyclistes aux heures de pointe qui viennent de la Rive-Sud ou qui y retournent, qui passent
par là. Alors, eux aussi sont coincés puis ça, c'est des travailleurs plus que des touristes de notre
coin. Et entre autres, le long de la piste cyclable il y a un espace en friche qui appartient au port
de Montréal qui est 15 mètres de large. Et nous, on va recommander, on va présenter un
mémoire, on va recommander que ça devienne une piste piétonnière avec des observatoires
750 vers la ville. Parce que les touristes y viennent puis ils marchent sur la piste cyclable. Alors,
quand il y a 4 000 cyclistes en plus, c'est un peu compliqué pour la circulation.

755 Alors, quand vous dites qu'il faut effectivement demander aux gens. Je pense que c'est
ce que fait l'Office présentement, c'est formidable, parce qu'on va avoir des points de vue des
camionneurs, j'en suis certaine et de toutes sortes d'autres personnes qu'on oublie dans ces
calculs-là.

M. MATTHIEU BARDIN :

760 Est-ce que vous avez une question particulière?

Mme LUCETTE LUPIEN :

Pas du tout. Je voulais commenter.

765 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Donc, les difficultés d'accès pour Habitat 67.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

770 Je voudrais juste rajouter un peu là-dessus, parce que la cohabitation piétons cyclistes
on en n'a pas vraiment parlé jusqu'à y'a pas longtemps, mais on a quand même, heureusement

775 ou en tout cas, on peut s'en réjouir, une augmentation assez importante du nombre de cyclistes à Montréal. Et là, on a des situations comme ça où il y a des pistes qui sont, comme je disais tout à l'heure, utilisées à des fins peut-être plus utilitaires qui rentrent possiblement avec des conflits d'usage avec des piétons. Mais loin de moi l'idée de mettre les piétons contre les cyclistes ou l'inverse. On veut cohabiter encore plus entre tous les modes.

780 Donc, en effet, je pense que si on veut augmenter le volume du transport actif, il faut, prendre en considération que la vitesse est vraiment différente entre les piétons et les cyclistes. Puis encore plus par rapport à l'objectif qu'ils ont dans leur déplacement, le tourisme ou l'utilitaire.

785 Et j'étais plutôt étonnée d'ailleurs, parce qu'on sait qu'il y en a des cyclistes sur ces pistes-là, que ça ne ressort pas sur la carte des collisions, mais comme c'est des cyclistes en site propre, ça réduit presque à zéro finalement le nombre de fois où ils sont en croisement avec des véhicules finalement.

790 **Mme LUCETTE LUPIEN :**

Et moi, j'ai remarqué qu'on mon accident de bicyclette n'était pas sur votre fiche.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

795 Ah ça, ça se peut. Les accidents de vélo on en perd beaucoup, parce que, je ne sais pas si la police est allée quand vous avez fait un accident. Mais si la police n'y va pas, moi je ne les ai pas.

800

Mme LUCETTE LUPIEN :

805 C'est ça, exactement. Une dernière chose aussi. Ce matin j'ai entendu que dans certains endroits ils ont même des pistes cyclables pour la circulation de transit et une piste à côté pour les personnes plus lentes ou les cyclistes de tourisms. On est loin de ça à Montréal.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

810 Oui, mais on a plein d'exemples ailleurs qu'on peut suivre. Donc, c'est beaucoup mieux. L'avènement d'Internet a ça de bon. On voit plein de choses qui se passent ailleurs.

M. MATTHIEU BARDIN :

815 Merci sur vos réflexions sur la réalité de l'Habitat 67 en matière de mobilité, merci beaucoup. On va prendre l'autre question.

Mme MAUDE LANDREVILLE :

820 Bonjour, Maude Landreville de la direction de santé publique de Montréal. Je vous remercie pour vos présentations et de vous rendre disponibles pour les questions. J'en ai plusieurs. Mais d'abord, simplement saluer l'exemple de la rue Stanley qui, je pense, dans Ahuntsic, parce que non seulement il y a des aménagements, je pense, comme ceux qui sont faits sur la rue, mais il y a aussi une station qui a été créée récemment écologique par la municipalité et qui met en relation divers parcs sur le bord de la rivière des Prairies et qui vient donc, faciliter la création d'un parcours actif puis ça, été comme hiver. Je pense que c'est aussi un circuit qui peut se faire en ski de fond. Donc ça, c'est d'abord une chose que je voulais vous dire.

830 L'autre chose, Florence, vous a parlé de différents aspects à considérer dans la mobilité, sécurité. On en a entendu parler, tout ce qui est la vulnérabilité de certains piétons. Vous avez

835 parlé aussi d'une mobilité qui soit donc, sécuritaire, mais moi je voudrais vous amener dans le
côté de l'efficacité. Gouvernance c'est sûr, c'est un incontournable quand on veut améliorer les
choses puis assurer un transfert vers d'autres modes. Mais l'efficacité, je trouve est parfois mis
de côté au profit de circuits plus plaisants. On n'a rien contre les parcours de plaisance, mais
quand on veut se rendre quelque part... Puis là, je voudrais juste vous dire que je pense qu'à
long terme on peut envisager que le secteur Bridge-Bonaventure soit aussi une destination,
même si pour le moment c'est surtout un lieu de transit.

840 Quel critère devrait être mis de l'avant. Je sais aussi que les plans sont pas mal déjà faits
pour ce qui est de Bonaventure. On parlait de certaines intersections, mais comment apprécier
ces travaux-là d'ingénieur, mais d'un point de vue transport actif. Quel critère serait à considérer.
Ça rejoint un peu votre question.

845 Il y a peut-être des exemples de Lyon aussi, où on parlait de certaines zones de
contraintes ou de...

M. MATTHIEU BARDIN :

850 Merci beaucoup. Qui veut prendre...

Mme FLORENCE PAULHIAC :

855 Je pense que l'efficacité c'est une notion qui est vraiment importante et qui devrait
permettre de réfléchir effectivement à plusieurs enjeux sur le secteur. Efficacité de la mobilité,
des déplacements.

860 Madame disait : « Il y a du vélo de transit, du vélo utilitaire puis il y a du vélo de loisir. »
Mais l'efficacité recherchée n'est pas la même. Donc, ça veut dire qu'on peut avoir des besoins...
l'efficacité est relative.

Je reviens à ce que je disais tout à l'heure. On parle beaucoup de l'entrée de ville. Donc, l'entrée de ville, l'efficacité qui est recherchée c'est souvent un apaisement, c'est un changement d'échelle. Là, on arrive d'une voie rapide, on sait qu'on entre dans un secteur différent. La morphologie de la rue change, la vitesse change, la perspective change, la beauté des lieux change. Donc, l'efficacité n'est plus la même, mais c'est un autre type d'efficacité qui se profile si on sait qu'on arrive. Sauf que c'est aussi un lieu de sortie. Quand on veut sortir on veut généralement sortir vite.

Donc, cette notion d'efficacité est relative, elle complexifie à mon avis aussi, mais dans le bon sens, elle complexifie un petit peu les enjeux, parce qu'on ne peut pas juste décider d'enlever l'autoroute. Ça serait dont plus simple pour tout le monde de dire : « On enlève l'autoroute. C'est pas beau. Il y a trop de voitures dessus. » Mais ces voitures-là elles viennent de quelque part, elles vont quelque part. Ce flux-là, cette efficacité-là qu'elles ont, il faut la repenser. Et comment on redistribue l'efficacité différemment dans le reste du territoire. Parce que si vous coupez l'autoroute là, ça veut dire qu'il va y avoir du trafic induit ailleurs, par exemple.

Donc, cette efficacité c'est vraiment une notion très, très importante. Ça veut dire aussi que l'efficacité elle peut être... vous m'avez interpellée sur Lyon, alors je ferai un autre... Elle peut être temporelle. C'est-à-dire qu'on peut avoir des infrastructures, donc l'efficacité varie selon le temps. C'est-à-dire qu'on peut choisir de partager une voirie en priorisant des modes de transport au détriment d'autre pendant certaines périodes de la journée. Donc, on peut avoir des réflexions temporelles sur l'efficacité, ce qui peut permettre de changer l'infrastructure, sa vocation, son usage.

Donc là on fait le REM. Donc, on espère que le REM va amener beaucoup d'efficacité dans le transport collectif, mais peut-être que sur la voie d'autoroute d'entrée de ville on pourrait avoir une gestion temporelle de l'usage, en permettant que certains usages actifs soient priorisés à certains moments, par exemple. Donc, cette efficacité-là elle est très importante. Moi je vous dirais que je suis non pas du tout, je pense que l'enjeu majeur ça va être l'efficacité des différentes mobilités à différentes échelles. Je me répète, j'ai l'impression de me répéter. Parce

que le secteur il supporte une mobilité métropolitaine qu'on ne peut pas effacer du secteur. C'est une entrée de ville majeure, majeure, majeure. C'est des dizaines de milliers de gens qui viennent travailler.

895

Mme MAUDE LANDREVILLE :

Absolument. Bien, je reprends ce que vous avez dit sur la... d'avoir un bon diagnostic des besoins, puis je sais que les employeurs qui sont là dans le moment, chacun a sa propre navette pour ses employés. Donc, il y a effectivement des besoins. Puis je ne sais pas à quel point le REM va pouvoir répondre à tous ces besoins, mais effectivement, avoir un portrait puis selon différentes heures du jour c'est des bonnes pistes. Et toujours intéressée si vous avez d'autres pistes pour certains indicateurs à partager ou à porter le regard.

900

905

M. HENRI-PAUL BROSSARD :

Henri-Paul Brossard, dans ce cas-ci, citoyen. Moi je suis à Montréal depuis une cinquantaine d'années et je remarque que par exemple pour traverser les rues il y a jusqu'à pas très longtemps, les piétons étaient ajustés sur les autos. Quand le feu rouge changeait ou le vert, là on pouvait traverser. On a eu après ça les cinq secondes pour traverser, partout de façon généralisée. Là, on a vu sur votre diapositive que pour traverser, surtout avec des personnes âgées on avait, à quelques endroits, augmenté à 23 secondes pour traverser ça. Et là, on n'a pas compté par exemple les endroits où il y a des croisements ou des viaducs comme Berri-UQAM c'est encore plus long. Il y a des gens qui se sont fait vraiment attraper par des autos.

910

915

Est-ce que vous avez fait de belles études, par exemple pour le REM qui va amener un déplacement, avez-vous été consultée? Est-ce que vous les gens, avez-vous été consultés pour créer toute cette quantité de personnes, de masse qui vont rentrer et sortir. Moi je pense que ces derniers temps, je trouve ça un peu étonnant et je me pose la question, est-ce que c'est des gens qui ne participent pas suffisamment ou ce sont les administrations qui ne veulent rien savoir

920

et que ça leur prend 20 ans à changer de cinq secondes à 23 secondes pour réaliser qu'ils ont fait un gros effort. C'est quand même curieux.

925 Est-ce que c'est nous qui ne participons pas bien ou on n'est pas suffisamment invités ou on n'est pas suffisamment impliqués. Je vois, par exemple, je prends sur le Plateau, bien sur le Plateau il y a des gens qui l'ont critiqué beaucoup Ferrandez. Je ne suis pas un fervent de Ferrandez, mais je me promène en vélo beaucoup, je peux vous dire que je suis beaucoup plus content maintenant, parce que surtout à la fin de l'automne, au mois d'août, on voit les aménagements avec la quantité de fleurs et je trouve ça extraordinaire. Pourtant, j'entendais une
930 dame il y a cinq ans quand on avait fait le tour du Plateau, qui disait : « Ah bien moi, je pars du centre-ville puis il faut que je m'en aille à je ne sais pas quoi. Puis là, je ne suis plus capable de passer dans le Plateau. » Voyez-vous, je me pose la question. Est-ce qu'on est équilibré mentalement?

935 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Mais pour le secteur, est-ce que vous avez une question, Monsieur.

M. HENRI-PAUL BROSSARD :

940 C'est pas pour le secteur, c'est surtout sur notre participation. Est-ce qu'on participe suffisamment?

M. MATTHIEU BARDIN :

945 Merci beaucoup pour votre remarque.

950

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

955 Je ne sais pas si on est plus ou moins brillant qu'avant, mais une chose est certaine, je
peux vous parler des feux justement. Ça n'évolue pas assez vite assurément. Mais pour ce qui
est des feux de piétons, comment ça fonctionne, c'est qu'en fait, on s'est créé une norme où on a
dit : « Bien, la vitesse de marche d'un adulte bien portant, c'est à peu près un point deux mètres
seconde. » Donc, on a décidé qu'on mettait des compteurs numériques et qu'on donnait à sept
secondes pour finalement faire cette distance à la vitesse d'un point deux mètres seconde.

960 Ça a pris quand même plusieurs années. Ça a pris plusieurs travaux de recherche à
travers le monde occidental surtout, il faut dire, pour commencer à questionner cette norme-là.
Mais bonne nouvelle, on les questionne les normes, puis vraiment, moi-même qui est là-
dedans depuis 10, 15 ans, je vois les choses changer. Donc, tant mieux. C'est sûr que c'est pas
aussi vite qu'on voudrait, mais là on descend ça à un, on descend ça à point huit mètre seconde
965 les vitesses, parce qu'on sait que les personnes âgées par exemple, en laboratoire, ne vont
jamais marcher à plus que point huit quand ils sont en début d'incapacité.

Donc, ça change, ça ne change pas assez vite, mais ça change, mettons que ça serait
ça.

970 **Mme FLORENCE PAULHIAC :**

975 Juste pour une note d'optimisme. Les choses changent, les méthodes changent, les
méthodes de l'action publique, de l'action collective en mobilité. Comme on dit, souvent les
lignes bougent, les méthodes changent, mais la difficulté c'est que ça ne change pas tout à la
même... On parle, quand on parle de mobilité, on ne parle pas juste d'un acteur en fait,
généralement autour du transport et de la mobilité, même du transport public, de la mobilité
active. En fait, on parle d'une multitude d'acteurs qui doivent travailler plus de concerts et dans
des formes de cohérences et de...

985 Donc, tout le monde ne change pas à la même vitesse. Donc là, on encore des problèmes d'ajustement, mais les méthodes changent, les paradigmes changent en partie. Là, on parle des acteurs publics. Après l'usager de la route qu'il soit piéton, cycliste ou automobiliste, lui sa représentation évolue aussi à un rythme différent et vous parliez de cette dame qui ne peut plus traverser le Plateau comme elle le faisait avant, bon. Donc, les mentalités changent à leur rythme également. Je pense qu'on est dans des nouvelles réflexions de mobilité plus durables et plus intégrées, en tout cas, on va espérer que non seulement ça se confirme, mais ça se peaufine dans les indicateurs et dans les méthodes.

990 Je voudrais juste revenir sur un point. Et donc, on a la chance de collaborer avec des acteurs parfois qui sont très à l'écoute, des acteurs publics. D'autres moins. Je ne les citerai pas, mais vous en avez... Il y en a qui sont moins à l'écoute que d'autres des expertises qu'on peut apporter.

995 Vous avez soulevé un point très important sur le transport collectif quand on ouvre une station du REM, c'est vertueux du point de vue du transport collectif, mais ça soulève de nouveaux enjeux d'accès. Et donc, ça, je trouvais que c'était vraiment intéressant votre point, on n'élaborera pas là-dessus, mais ce n'est pas parce qu'on ouvre une station de transport collectif qu'on résout juste des problèmes. On soulève des nouvelles problématiques d'accès de cohabitation, de trafic, de sécurité, d'accessibilité universelle qui doivent être de nouveau conceptualisés, compris et intégrés au projet. Donc, même un transport collectif, on parle beaucoup des autoroutes, là, mais je suis étonnée qu'on ne parle pas des voies ferrées. Parce que c'est des problèmes aussi majeurs sur le secteur et avec l'arrivée du REM il va y avoir des nouveaux problèmes au sens des nouveaux enjeux à résoudre.

1000
1005 Il n'y a pas que l'autoroute qui est problématique sur le secteur. Donc, je voulais juste dire qu'effectivement ce sont les enjeux.

1010

M. MATTHIEU BARDIN :

Donc, si quelqu'un veut venir poser une question sur les infrastructures ferrées, de rail à madame Paulhiac, il est le bienvenu.

1015

Mme FLORENCE PAULHIAC :

Et les écouter pour ceux qui ont déjà posé des questions.

1020

M. MATTHIEU BARDIN :

Monsieur, par contre, si vous avez une question il faudrait la poser au micro parce que sinon ça ne va pas être pris en note par la sténographe. Madame?

1025

Mme MARINA JOLLY :

Bonjour. Marina Jolly. Il me semble qu'il y a deux modes de transport dont on n'a pas parlé puis je me demandais pour quels usagers ils étaient pertinents et à quelle condition, c'est le transport fluvial et la navette autonome à une échelle locale.

1030

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

Je transport fluvial je ne m'y connais pas trop. Donc, j'oserais pas m'avancer. C'est anecdotique en fait parce que j'ai une étudiante entre autres qui prenait celle de Pointe-aux-Trembles. Puis en effet, on a oublié qu'on est sur le bord d'un fleuve puis il me semble que ça serait bien peut-être d'exploiter ça un peu plus. Mais je ne m'y connais pas assez.

1035

Mais pour ce qui est des navettes autonomes, on a suivi les deux projets pilotes qu'il y a actuellement. C'est dommage que Pascal n'ait pas été avec nous. Mais visiblement ça répond à un certain besoin, mais la technologie, c'est-à-dire que la navette elle a été pleine, en tout cas

1040

celle d'Hochelaga il y avait quand même du monde dedans presque tout le temps. Celle de Candiac un peu moins, mais je vous dirais que là, le parcours est un peu entre rien et rien. Donc, c'est encore le point qu'on disait tout à l'heure, ça prend des destinations. Donc, il y avait un peu de gens, mais des personnes âgées en fait, surtout qui allaient au parc ou au marché par exemple.

1045

M. MATTHIEU BARDIN :

Et dans le secteur, est-ce que c'est un outil...

1050

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

Mais c'est ce que j'allais dire. C'est que peut-être sur des courtes... l'histoire avec les navettes autonomes c'est qu'il faut être sur des courtes distances. Ce n'est pas complètement autonome encore. La technologie n'est pas tout à fait au point. Il faut souvent retourner au manuel. Il faut toujours avoir quelqu'un à l'intérieur. Donc, on est peut-être quand à cinq ans, dix ans d'un réel potentiel pour des courtes distances. Et puis là, peut-être que ce secteur-là serait intéressant, mais pas plus ou moins qu'un autre transport collectif pour moi.

1055

Mme FLORENCE PAULHIAC :

Deux réflexions très rapides sur les deux modes de transport. Je pense qu'il ne faut pas se priver de développer du transport collectif. Donc, par exemple on a une identité fluviale, maritime, portuaire. Donc je trouve que développer des navettes fluviales est une excellente idée tout en ayant en tête que ça n'est jamais rentable, comme la plupart du transport collectif. Donc ça, c'est une chose dont, il faut l'assumer, il faut assumer le coût. Et l'autre chose, c'est que ça déplace très peu de gens. C'est comme un téléphérique. Il y a eu des projets de téléphérique, je regarde la dame d'Habitat 67, il y a eu des projets de téléphérique à un moment donné qui traversait puis qui aurait pu s'arrêter à Habitat 67. Pourquoi pas, mais ça déplace peu de monde malgré tout. Donc, on n'est pas sûr de la masse, on est sûr de la proximité, mais pourquoi pas.

1060

1065

1070

1075 Navette autonome c'est un peu la même problématique. Je ne sais pas si Julien est dans
la salle. Mais j'ai suivi l'expérimentation à Confluence à Lyon de navettes autonomes. Tout le
monde l'a pris, c'était rempli. Les gens le prenaient sur l'heure du midi pour aller de leur lieu
d'emploi au resto, et cetera. Et tout le monde trouve que ça ne va pas très vite. C'est aussi vite
de marcher et qu'il y a encore un certain nombre de problèmes d'efficacité pour reprendre les
mots. Donc, on est sur quelque chose, pas d'anecdotique, du tout, ce n'est pas mon point. Mais
là aussi on est sur de la micro, micro mobilité à laquelle on peut rajouter les trottinettes
électriques si on veut. On est sur des micros mobilités pour le moment, avec fort investissement
derrière en revanche. Disons qu'on ne résoudra pas le problème de mobilité à l'échelle du
1080 secteur pour le moment. Ça ne veut pas dire que les développements futurs ne sont pas
intéressants, mais on est sur des choses qui sont encore difficiles à développer.

M. MATTHIEU BARDIN :

1085 Donc, une potentialité à travailler. On va prendre, donc il reste au moins quatre
questions. Madame, c'est à vous?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

1090 Oui. Bonjour. Qu'est-ce qui arrive aux hommes après-midi? Louise Constantin, la
Fédération des Coops d'habitation du Montréal Métropolitain. Nous, à la fédération on a un
comité sur l'accessibilité universelle. Et quand on pense accessibilité universelle, souvent on
pense à la mobilité, mais il y a aussi la visibilité.

1095 En fait, nous on est situé à un endroit, une intersection assez intense, c'est-à-dire Park
Jean-Talon, Hutchison. Et il n'y a pas de feu pour les personnes non voyantes. Et là, on a un de
nos membres qui s'occupent de cette question-là, et c'est extrêmement bureaucratique. Moi,
dans ma candeur je me disais, on est des organismes, il y a un CLSC à côté, on va faire une
demande à l'arrondissement collective, mais ça ne passe pas par le collectif. Il faut qu'il y ait un
1100 individu qui lui fait une démarche et ça fait trois ans qu'il l'a faite. Bon. Alors, il ne semble pas

qu'il y ait, comment dire, une politique ou tout au moins une façon de faire pour généraliser les feux sonores qui à mon sens sont une nécessité dans les quartiers denses et là où il y a des intersections. Et comme vous dites, il y a des autoroutes, il y a plein de choses qui posent des contraintes.

1105

M. MATTHIEU BARDIN :

Merci pour ce commentaire et sur la nécessité pour vous de rendre les intersections plus sûres, notamment avec des feux sonores. Est-ce que vous aviez une question particulière?

1110

Mme LOUISE CONSTANTIN :

Bien, j'en avais pas, parce que je disais ça ne relève pas de vous, mais je voulais quand... peut-être que vous avez des informations ou des suggestions.

1115

Mme FLORENCE PAULHIAC :

Bien, on a une expertise tout à fait récente pour un arrondissement que je ne nommerai pas, mais on a étudié les requêtes qui sont faites au comité de circulation de cet arrondissement-là. C'est exactement le processus que vous décrivez. Ce sont des requêtes individuelles qui arrivent dans un comité de circulation et ces requêtes peuvent concerner, généralement concernent soit le stationnement, j'en veux ou j'en plus ou il n'y en a pas assez ou il y en a trop. Et la question des feux de circulation par exemple et aussi des vitesses.

1120

On parlait tout à l'heure du changement de mentalité, du changement dans les pratiques publiques. Si on a eu ce mandat, on a regardé comment les requêtes étaient traitées, qu'est-ce qu'on pouvait faire pour les aider à améliorer le traitement des requêtes. C'est qu'on est quand même sur une vision généralement de fonctionnement très techniciste des choses où le feu de circulation, c'est un feu pour les voitures, donc qui appartient à tout un univers de l'ingénierie routière, de la gestion des flux. Et y'a pas forcément dans les...

1130

1135 Alors, c'est en train de changer et ce qui est en train de changer, c'est que dans le fond on a intégré chacune de ces requêtes individuelles, dans le cas qui nous occupe. On est en train de les intégrer dans des visions plus de sécurité routière. On voit que cet arrondissement se pose des questions nouvelles qu'ils ne se posaient pas dans ces comités-là avant, de sécurité, de cohérence, de mobilité durable. Peut-être que si on intervient 14 fois sur un segment de 300 mètres, ce segment doit avoir un problème. Bon, ce type d'indicateur c'est en train de changer, parce qu'avant c'était des requêtes, ce sont des requêtes individuelles et c'est une vision technique de la route. Quand je dis ça, je n'accuse pas les ingénieurs. Non, c'est juste qu'on prend le feu pour ce qu'il est. Un feu de signalisation.

1140 Donc, il n'y a pas du tout d'approche intégrée au départ. Donc, c'est en train de changer malgré tout. C'est en train de changer.

1145 **Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :**

D'où l'idée - brièvement - de cette idée de regarder les choses en système intégré. C'est ça vers quoi on devrait aspirer à tous les paliers, à l'arrondissement, à la ville.

1150 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Donc, c'est un défi pour la vision du secteur.

1155 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Merci.

1160

M. MATTHIEU BARDIN :

1165 Merci beaucoup. On a donc au moins quatre questions pour une dizaine de minutes. Donc, Madame, je vais vous demander peut-être d'être plus rapide dans vos réponses. Comme ça on pourra prendre des hommes peut-être.

Mme AMÉLIE COSSÉ :

1170 Bonjour. Amélie Cossé, consultante chez Momentum consultant en transport. Ma question porte sur un sujet où on en a très peu parlé, mais de la gouvernance et notamment on voyait bien dans la présentation de Florence qu'on a beaucoup d'acteurs complexes présents, CN, CP, le Port de Montréal, la Caisse de dépôt avec le REM, des acteurs qui ont des entrées d'infrastructures, mais quand on parle justement d'urbanisation des infrastructures, il s'agit vraiment d'intégrer la mobilité avec la planification de l'occupation du sol, la mixité d'usage.

1175 Ma question c'est comment... je trouve qu'il y a un manque de modèle représentatif ici à Montréal, au Québec. Donc, quel modèle on pourrait développer pour un secteur comme ça, avec tous ces acteurs et surtout comment on pourrait s'assurer que ce modèle il continue jusqu'à la fin du développement de chaque immeuble spécifique et que la prise en compte de tous les intérêts de ces acteurs soit dans le long terme jusqu'à vraiment la réalisation complète d'un quartier, d'un nouveau quartier urbain.

M. MATTHIEU BARDIN :

1185 Merci beaucoup.

Mme FLORENCE PAULHIAC :

1190 Là aussi, si j'avais la réponse je serais riche, je pense. Vous avez très bien résumé l'enjeu. Moi en fait je plains la Ville de Montréal d'avoir ce mandat-là de développer une

planification sur ce secteur-là, parce que cette planification devrait être faite en coproduction avec ces acteurs-là depuis même avant qu'on se rencontre aujourd'hui. Ce n'est pas une ligne éditoriale de ma part, c'est que je pense que, comment faire adhérer a posteriori ces grands acteurs-là à une vision municipale.

1195

Donc, ça serait très important que la consultation publique devienne aussi une concertation publique, mais maintenant. À partir de maintenant, sur les mêmes discussions que nous avons là, il faudrait que ces acteurs-là l'aient ensemble. Et on sait que ces acteurs-là, on parlait sur l'heure du lunch de comment le CN ou le CP d'ailleurs interagissent en consultation publique. Là aussi les choses changent et s'améliorent, mais c'est difficile, mais c'est difficile que les acteurs se parlent entre eux.

1200

Et puis je ne sais pas s'il y a des représentants de CPTQ infra dans la salle. Je ne voudrais pas faire d'impair. Mais on sait qu'ils ne sont pas très intéressés par les questions d'aménagement, ils le disent. Enfin, ils le disent, ils l'ont dit à des moments donnés. Leur métier c'est pas ça, donc à partir de là, mais eux et d'autres, comment on fait parler les cultures institutionnelles entre elles pour que ça devienne un peu leur métier aussi.

1205

Et bien, il y a des exemples de gouvernance dans le monde, de gouvernance de grands projets. Il faudrait trouver un modèle de gouvernance sur ce secteur-là. Assurément, maintenant, dès maintenant.

1210

M. MATTHIEU BARDIN :

Merci.

1215

Mme NICOLE BRODEUR :

Nicole Brodeur, je suis commissaire pour cette commission-ci. Peut-être pour vous rassurer, le modèle de gouvernance et de concertation dont vous parlez, n'est peut-être pas très

1220

ancien, mais ce que je peux vous dire c'est que déjà il y a eu un atelier de concertation avec tous les acteurs au mois de juin. Et il y a plusieurs d'entre eux qui sont sans doute ici dans la salle ou dans l'autre salle, qui étaient ici cet avant-midi parmi les grandes entreprises qui sont dans ce secteur-là, les partenaires publics et parapublics aussi.

1225

Ma question est la suivante, c'est que jusqu'ici dans le panel on a parlé des piétons, on a parlé des cyclistes, on a parlé des automobilistes et on a parlé un peu du rail, mais on n'a pas beaucoup parlé des camions. Et ce que j'aimerais, dans la foulée de vos interventions Madame Paulhiac en particulier, vous avez rappelé que le secteur était non seulement une entrée de ville, mais aussi une sortie massive de ville, et que c'est un secteur qui avait, bon c'est sur l'île de Montréal, mais qu'il avait une vocation aussi, à cause des intrants, provinciale et même nationale. J'aimerais que vous m'indiquiez entre autres ce qui en est des enjeux de la présence du camionnage dans un secteur comme celui-là et les conséquences que ça a sur l'aménagement du secteur?

1230

1235

Mme FLORENCE PAULHIAC :

Pour moi il y a deux types d'enjeux liés au camionnage sur le secteur. Il y a le camionnage qui arrive et repart du secteur, parce qu'il y a des activités, on dit de logistiques. En fait, c'est toutes sortes d'activités. Alors, la question qui se pose c'est, est-ce qu'on est capable... donc, il y a des enjeux de sécurité, de pollution, de bruit et de cohabitation des autres usagers dont on a parlé. Marie-Soleil a très bien expliqué que pour réduire un certain nombre de risques, il faudrait réduire les volumes de circulation de ces camionnages. Or, je suis à peu près sûre que si on propose ça aux acteurs économiques, ils vont dire non, parce qu'eux-mêmes optimisent au maximum leurs activités de camionnage, parce que ça réduit leur coût. Donc, je sais qu'eux, je ne les connais pas, mais je sais qu'ils optimisent déjà beaucoup.

1240

1245

La question qui se pose c'est, est-ce qu'on garde cette vocation économique là. Enfin, on sait qu'elle est là pour durer. Donc, il faut vraiment, si le secteur perdure, si l'activité perdure dans le secteur il faut trouver une façon de faire cohabiter de façon sécuritaire, ces camions-là tout en

1250

travaillant, je crois, sur les temporalités et sur quand même les volumes. C'est pour ça que le port doit avoir une discussion avec nous, si je peux dire, avec le collectif.

1255 Je ne sais pas si le secteur est en croissance, mais si le secteur est en croissance, ça veut dire que les enjeux vont être encore plus difficiles dans le futur. Donc, ça, il faudrait savoir où ça en est dans cinq ans, dix, 20 ou 30 ans.

1260 Je vois un autre enjeu, c'est-à-dire que par l'autoroute, par l'entrée et la sortie il y a aussi de la circulation de camions et de logistique, parce qu'on est aux portes ou à la sortie du cœur de la métropole. Et donc, là je pense qu'il y a une réflexion qui est déjà engagée dans d'autres sphères métropolitaines sur ce qu'on appelle la consolidation, la logistique urbaine. C'est un peu comme la mobilité automobile, il faut la penser à l'échelle régionale pour essayer de minimiser certains intrants de livraison et notamment les volumes des camions qui rentrent, pas les volumes de marchandise qu'on va viser, mais plutôt le type de camion qui rentre dans la ville et
1265 qui livre la marchandise et essayer d'avoir des pôles de logistique plutôt périphérique qui ensuite se déclinent en plus petit volume de livraison.

1270 Mais ce sont deux réflexions un peu différentes, une à l'échelle régionale et celle par contre sur... l'avenir des activités portuaires est en jeu, est-ce que c'est en croissance? Si c'est en croissance, l'enjeu devient plus difficile à réguler. Mais je pense que ce camionnage-là il est vital pour le secteur. Donc, il faut le travailler avec le port.

M. MATTHIEU BARDIN :

1275 Marie-Soleil, oui?

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

1280 Je voulais juste rajouter un petit quelque chose. Ça s'applique peut-être un peu moins à ce secteur-là, parce qu'on n'a pas tant de camions en fait qui passeraient par là pour rentrer

1285 dans les quartiers faire de la livraison. Parce que justement, on n'arrête pas de le dire depuis tantôt que ça ne marche pas, il n'y a pas de connexion. Mais on a maintenant des exemples de métropoles, par exemple à Londres qui a quand même agi relativement sévèrement dans sa réglementation pour décider quel camion pouvait rentrer dans son périmètre. Et ça, c'est plutôt intéressant parce qu'en fait, bien, en tout cas on va voir ce que ça va donner, parce que c'est relativement récent la législation, puis eux c'est dans un grand contexte européen aussi. Bien, ex, feu Union européenne. Je ne sais pas ce qu'ils vont faire avec ça. Mais donc, est très sérieuse dans son projet de réduire la dimension des camions et d'exiger en fait, dans le fond de mettre de la pression sur les constructeurs pour faire un autre genre de camion. Mais on est 1290 plutôt dans le camion de livraison, mais qui peut être quand même assez gros dans les quartiers.

1295 Donc, est-ce que ça nous prend des gros camions pour le freight national? Est-ce que ceux qui passent vers le port puis qu'ils s'en vont dans la ville devraient être d'une autre grosseur? On a des exemples de d'autres métropoles qui commencent à faire des réglementations très sévères sur le camion en soi.

Par ailleurs, ici c'est de compétence fédérale la machine en tant que telle. Donc, je ne sais pas quels seraient nos leviers, mais il y a des choses qui se font ailleurs assurément.

1300 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Merci beaucoup. Comme il nous reste cinq minutes, je vais prendre vos deux questions puis vous répondrez aux deux questions si ça vous convient ainsi. Madame allez-y.

1305 **Mme MARIE LESSARD :**

1310 Bonjour. Marie Lessard, urbaniste. Mon intervention se situe un peu dans le prolongement de celle-ci. On parle de connexion en transport actif et collectif, puis en même aussi on repense la vocation du secteur, mais c'est une entrée de ville, tu l'as bien martelé, Florence.

1315 Est-ce qu'on peut penser à une requalification de ce secteur avec des piétons puis des cyclistes sans changer la vocation? Je me dis, est-ce qu'il faut faire comme à Boston? C'est parce qu'il y a tellement d'infrastructures publiques et comment peut-on voir l'avenir de ce secteur-là avec des piétons et des cyclistes si le secteur reste une porte d'entrée avec toutes ses infrastructures. Je ne pense même pas à des activités de quartier et tout ça. Alors, il me semble qu'on est devant un mur ou presque, en tout cas pour les piétons. Je ne sais pas pourquoi on est en train de parler de piétons actuellement.

1320 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Et je rebondis là-dessus, et on va prendre votre question, mais on parle depuis tout à l'heure aussi des infrastructures comme étant immuables. En tout cas, c'est le sentiment que j'en ai. Quand on lit le projet, on voit notamment qu'il y a un projet de transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Donc, une modification semble possible, en tout cas aux yeux de la Ville dans certains projets. Donc, j'enrichis la question ainsi.

1325 Est-ce que c'est lié à la même thématique, sinon on vous prendra du temps?

1330 **Mme JULIE LANGLOIS :**

Pas tout à fait.

M. MATTHIEU BARDIN :

1335 Alors, réservons deux minutes pour, Madame, répondez rapidement. Merci.

Mme FLORENCE PAULHIAC :

1340 Je pense qu'on ne pourra pas tout faire. Bien, j'aurais tendance à être pessimiste, mais optimiste par ailleurs. Comment dire ça sans choquer? Je pense que l'essence première,

l'identité première de ce secteur c'est les flux et l'énergie, les flux de personne et les flux d'énergie et ces grands équipements de transit et d'accès pour la métropole.

1345 Alors, pourquoi ne pas penser ce secteur-là partir de cette identité-là avant tout? Ce qui limite certainement d'autres options. Mais je doute qu'on fasse de ce secteur un secteur avec une urbanité de haut niveau et que ça soit convivial et beau et sympathique comme, je ne sais pas quel quartier montréalais branché. Je pense que ça serait une erreur. Peut-être qu'on aurait plutôt intérêt à travailler cette identité dont on parle, que j'appelle mobilitaire ou de flux. Parce qu'elle est assez essentielle à l'échelle et peut-être d'avoir justement une vision des
1350 équipements, de la requalification de ces équipements comme des ouvrages d'art utiles, tout en revoyant les questions de sécurité. Mais je ne crois pas, personnellement on n'en fera pas un quartier mixte, dense et convivial partout comme le Plateau, le Mile-End ou je ne sais. Donc, j'aurais tendance à dire que oui, peut-être qu'une des options ça serait de revenir à l'identité, la fonction première et de l'assumer entièrement.

1355

M. MATTHIEU BARDIN :

D'accord. Merci. Marie-Soleil, vous voulez rebondir dessus, puis on prendra le temps de prendre la question de madame.

1360

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

1365 Bien, en fait je m'en viens dans la continuité de Florence, mais je suis un petit peu plus optimiste qu'elle possiblement. Mais par ailleurs, je crois que t'as un point sur le fait qu'on a vu des sous-secteurs, puis je pense que bon, on aimerait bien avoir, retourner au fleuve. Ça fait que, je ne sais pas, ce n'est comme pas dans le bon sens pour l'instant. On est en train de changer par ailleurs la 720 de bord. Ça fait que je ne sais pas, on est peut-être capable de faire tout en fait, dans la vie.

1370 Mais assurément, il va falloir une cohabitation et je le mets entre guillemets, parce que ça
va être une cohabitation avec une zone tampon entre les deux, je crois bien, entre ce qui pourrait
devenir quelque chose de plus dense où on aurait des liens piétons plus vers le nord, mettons du
secteur, et que finalement on va garder une zone de fluidité qui va passer du pont au centre-ville
1375 par exemple. Mais je pense que la division en sous-secteur va être peut-être ce qui devrait guider
la réflexion. Il ne faut pas non plus complètement écarter, comme tu dis, la fluidité, mais par
ailleurs, je pense qu'on peut faire mieux, parce qu'il y a tellement de terrain en fait qui sont...

M. MATTHIEU BARDIN :

1380 On peut faire mieux.

Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :

Je pense qu'on peut faire mieux, assurément.

1385

M. MATTHIEU BARDIN :

Et on va prendre la question de madame à laquelle je vous demanderais de répondre en
une minute à peu près, pour qu'on puisse respecter la pause, s'il vous plaît.

1390

Mme JULIE LANGLOIS :

Julie Langlois de la clinique communautaire Pointe-Saint-Charles. Donc, ça touche
davantage l'accès au fleuve, parce que c'est un enjeu dans le fond de la requalification du site.
1395 Donc, comment le rendre plus accessible pour la population de Pointe-Saint-Charles et de la
population montréalaise, alors qu'il est ceinturé quand même par l'autoroute et la voie ferrée. On
sait que la requalification de l'autoroute pourrait nous amener des solutions, mais ma question va
dans ce sens-là.

1400 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Sur la question de mobilité et accès au fleuve.

1405 **Mme FLORENCE PAULHIAC :**

Je ne suis pas sûre en plus que tous les Montréalais puissent accéder partout, sur toutes les rives de l'île au fleuve. Parce qu'il y a cette idée du boulevard urbain qui est très, très séduisante. Quelqu'un a dit ce matin, puis on veut un vrai boulevard urbain. On ne roule pas à 70, on roule à 30, c'est apaisé. Oui, ça, ça permettrait de traverser puis d'accéder au fleuve. Mais on vient d'investir dans le pont Champlain. On vient d'investir dans le REM, les flux qui s'en viennent et qu'il faut dispatcher dans les secteurs risquent de limiter cette ambition, hélas! Je le dis, hélas.

1415 Peut-être qu'on peut imaginer un accès, une réappropriation des berges par la mobilité, par la circulation, par des vues à partir des modes de transport en commun. Je préférerais mettre les pieds dans l'eau, au bord du Saint-Laurent ça serait bien plus agréable, et peut-être que sur ce secteur-là, très contraint pour les 150 prochaines années avec ces infrastructures-là. Peut-être que cet accès sera un peu moins physique, un peu plus par des vues, par des perspectives, peut-être un peu plus par la mobilité.

1420 Parce que, regardons ces infrastructures-là, elles sont en partie là... Puis même quand on enlève une autoroute, on a une emprise très large, on a un foncier. Ça devient compliqué de traverser. On traverse à partir d'où? Après l'autoroute, il y a les voies ferrées.

1425 **M. MATTHIEU BARDIN :**

Donc, pour vous ça devient compliqué. Il faudrait favoriser ça plutôt à travers la mobilité. Marie-Soleil, est-ce que vous voulez conclure pour prendre la pause aussi.

1430 **Mme MARIE-SOLEIL CLOUTIER :**

Oui. Bien, en fait, non. Je n'ai pas grand-chose à dire, parce que je pense que celui-là il n'est pas facile. Je pense que des deux côtés à Verdun on est en train de se réapproprier le fleuve, un petit peu plus loin dans l'est, on va le faire. Mais ce bout-là, il n'est pas facile. Mais je ne suis pas une experte dans ça, mais ça ne sera pas évident.

1435

M. MATTHIEU BARDIN :

Merci. Alors merci, Mesdames, pour la pertinence de vos présentations. Merci à vous tous pour votre écoute attentive et vos questions pointues. On vous donne rendez-vous ici dans une grosse dizaine de minutes pour la conférence finale « renouveler des activités économiques et urbaines ».

1440

Alors, bonne pause et à tout à l'heure.

1445

AJOURNEMENT

* * *

1450

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

Cindy Lavertu