

Je vous remercie infiniment, Monsieur Lapierre, vous avez fait un travail considérable pour un citoyen. Je pense que vous avez fait ça, c'est vraiment une très, très belle contribution. Je vous remercie beaucoup de votre contribution.

2180

M. FRANCIS LAPIERRE :

Merci.

2185

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur. Alors, la commission appelle l'Association des piétons et cyclistes de NDG, monsieur Kevin Copps et monsieur Michael Johnson.

2190

M. KEVIN COPPS :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2195

Bonsoir, Monsieur.

M. MICHAEL JOHNSON :

2200

Merci beaucoup pour l'opportunité de vous présenter. Moi c'est Michael Johnson avec mon collègue Kevin Copps.

2205

M. KEVIN COPPS :

2210 Bonsoir. Moi c'est Kevin Copps. L'Association des piétons et cyclistes NDG c'est un des plus grands organismes du quartier, environ 1 000 membres et sympathisants. Donc, nous agissons pour favoriser la mobilité active. Nous faisons des évènements d'éducation, et cetera, et notre mémoire porte surtout sur la mobilité active. Il n'y a pas de tel organisme dans Côtes-des-Neiges. Donc, nous pensions intéressant que nous puissions contribuer ce soir.

2215 Nous trouvons qu'il y a plusieurs problématiques qui sont partagées entre NDG et Namur, et je les nomme ici :

Le réseau cyclable est incomplet, pas beaucoup de progrès dans les dernières années, le lien nord-sud n'existe pas vraiment;

2220 Il n'y a pas assez de pistes cyclables protégées et les femmes et les enfants ne vont pas faire du vélo sans piste cyclable protégée;

Les trajets piétons sont peu conviviaux et dans le secteur Jean-Talon et dans NDG;

2225 Les intersections sont souvent dangereuses. Je vous rappelle qu'en 2017 un accident juste en dehors d'ici, une jeune demoiselle qui a été frappée par une auto, un camion, je crois, elle a été tuée en 2017;

Bien sûr, Blue Bonnets est très enclavé ainsi que le quartier NDG;

2230 Et souvent, l'urbanisme est fait en fonction de l'auto solo. On voit le développement de Wal-Mart en face, puis ce n'est pas fait pour les piétons, c'est fait pour les gens de venir en auto.

2235 **M. MICHAEL JOHNSON :**

2240

Encore un peu plus sur la situation actuelle comme mon collègue a dit, dans le secteur, c'est enclavé, vraiment je dirais, une manque de dignité de traverser, d'exister en tant qu'être humain dans ce secteur et un manque considérable de dignité vraiment. Et c'est chaotique vraiment et dangereux.

2245

En bas là, ça, c'est une photo que j'ai prise lors de mon vélo. Moi je travaille en fait dans le secteur Côte-de-Liesse et j'habite à NDG. Quand je vais à vélo je traverse ce secteur puis quand c'est congestionné sur Décarie, on sait, c'est *jam packed up*, puis il y a du monde dans les intersections, avec aucune place pour le transport actif, transport collectif. Même en autobus on passe une heure dans le trafic. Donc, vraiment ça, c'est la situation actuelle, qu'on connaît bien, surtout.

2250

D'autres photos. juste encore pour mettre en valeur l'expérience encore comme être humain d'exister dans le secteur, un gros manque vraiment, aujourd'hui.

2255

Donc, c'est ça. La première chose qu'on veut vraiment dire c'est la nécessité de voir tout ça comme un secteur global. On ne peut pas juste attendre un développement sans voiture, écoquartier ici dans ce petit secteur et rien faire pour tout le reste.

2260

Donc, il faut vraiment avoir une vision globale, ne pas voir le projet en isolation et c'est essentiel pour avoir des connexions. On a entendu déjà la Ville de Côte-Saint-Luc, on est absolument d'accord. Ici Clanranald, ici une connexion à travers les rails de CP, une connexion au nord avec le Royalmount pour connecter avec tous les projets en cours à Saint-Laurent.

2265

Même se rendre à pied du Triangle à Namur ce n'est pas bon. Ce n'est pas nice pour un être humain. Donc, ça prend les connexions pour nous, ça c'est vraiment essentiel et que ces connexions-là soient faites d'une manière axée sur le transport actif, collectif.

Vous avez mentionné ça avec les gens de Côte-Saint-Luc, le risque d'une demande induite si on construit un lien Cavendish peut-être ça va alléger légèrement le trafic sur Décarie

pour deux, trois ans, et puis ça va être même pire après, même pire. Tout va être jam sur Cavendish. On va faire quoi? Il faut créer de l'espace pour transporter les êtres humains et avec une vision globale de tout ce secteur-là.

2270

M. KEVIN COPPS :

Donc, nous faisons quelques observations générales. Je pense qu'on favorise un développement plus comme Paris et non Dubaï. On voit le Triangle, c'est fait avec des édifices de 10 à 12 étages puis ce n'est pas très convivial, ce n'est pas à l'échelle humaine. Nous favorisons un développement de 4 à 6 étages ce qui favorise le contact des résidents avec la rue.

2275

Il y a des études qui démontrent que les gens qui habitent au cinquième étage et plus on peu de contact avec la communauté. Parce qu'ils se sentent loin de la communauté. Les gens de quatre étages et moins ils ont les yeux sur la rue dans (inaudible). Ils sont plus impliqués dans la communauté.

2280

Il existe des quartiers sans voiture. On a fait un peu de recherche puis il y a un projet en ce moment à Tempe, Arizona, ça s'appelle « cul-de-sac », plusieurs milliers de personnes, c'est connecté à un train léger.

2285

En Suède même chose, une banlieue, une nouvelle banlieue qui a été créée et connectée à un train léger. Le district de Vauban Freiburg en Allemagne, une ancienne base militaire encore une fois connectée par tramway. Le lien qu'on voit souvent c'est un transport collectif de qualité. Je ne suis pas sûr que l'autobus est satisfaisant.

2290

2295

M. MICHAEL JOHNSON :

2300

Encore d'autres exemples de ce style de quartier. Je veux juste dire un petit mot sur, on a entendu le monsieur au début parler de 35 étages. Personnellement, je pense que la clé c'est la connexion avec la rue. Il y a des manières à amener des grosses tours au moins si elles sont bien connectées à la rue comme protégée avec des tours plus basses, pour qu'il y ait des yeux sur la rue.

2305

Et on va avoir un défi, on voit déjà, même avec l'annonce de la volonté de la Ville de Montréal pour un quartier, écoquartier, sans voiture, les gens déjà sont comme : « Hey, vous n'allez pas prendre ma voiture. » Il y a vraiment un enjeu de comment vendre ça, comment avoir une vision.

2310

Donc, ce n'est pas nécessairement que vous n'avez pas de voiture, c'est juste que l'accès voiture est structuré et filtré pour créer des environnements propices à l'existence des êtres humains. Donc, vous avez toujours avoir accès par voiture, mais pas qu'on design pour les voitures.

2315

Il va y avoir vraiment un défi, je pense, au niveau de comment structurer, comme vendre cette idée, comment donner une vision de ça a l'air de quoi. Donc, je pense qu'il y a une opportunité de démontrer ce style de vie déjà dans des quartiers autour en amenant un design maintenant, pas attendre pour le 10 ans que ça soit fait : ah, voilà votre quartier, écoquartier. Il faut créer toutes ces connexions maintenant dans les quartiers existant pour donner cette expérience de vie, que les gens ont besoin maintenant, aujourd'hui.

2320

M. KEVIN COPPS :

Bon, il reste peu de temps. On va sauter tout de suite aux conclusions, vous laisser quelques minutes pour poser des questions. Je pense que c'est le plus important.

2325

M. MICHAEL JOHNSON :

Donc, en conclusion c'est vraiment d'agir maintenant dans le secteur avec un développement à l'échelle humaine, connecté tous les quartiers aux alentours.

2330 **M. KEVIN COPPS :**

2335 Il faut évidemment désenclaver Blue Bonnets en l'ouvrant vers l'ouest sur Côte-Saint-Luc - les gens de Côte-Saint-Luc en ont parlé - au Sud via Clanranald un passage à niveau sous le CP pour le quartier Snowdon, vers l'est en améliorant l'accès sur Décarie, et vers le nord en créant de nouveaux liens vers les pôles d'emploi. Il y a beaucoup de gens de NDG qui travaillent à Ville Saint-Laurent, ils aimeraient ça avoir une voie facile d'accès.

M. MICHAEL JOHNSON :

2340 Vraiment profiter de ce projet pour corriger les lacunes de l'arrondissement autour concernant la mobilité, donc toutes ces choses déjà mentionnées : réseau cyclable, expérience piétonne, Décarie qui coupe vraiment l'expérience de vie dans le quartier.

M. KEVIN COPPS :

2345 Je pense qu'on répète, mais ça prend un transport en commun fiable, fréquent et confortable entre, moi j'irais de Côte-Saint-Luc, Kildare à travers les terrains CP vers Blue Bonnets, ensuite métro Namur, Jean-Talon et pourquoi pas sur la Côte-des-Neiges.

2350 Je vous rappelle qu'un train léger ou tramway a déjà été sur le plan de la Ville de Montréal, du centre-ville, Côte-des-Neiges jusque sur Jean-Talon. Donc, si on continuait on arriverait à Blue Bonnets, et moi j'irais jusqu'à Côte-Saint-Luc parce qu'il y a beaucoup de gens entre ville et Côte-Saint-Luc, ça crée énormément de problèmes pour sortir de Côte-Saint-Luc sur Van Horne, Vézina, etc.

2355 **M. MICHAEL JOHNSON :**

Prioriser le logement social et abordable, la mixité sociale, espace vert, service public, école, lieux d'emploi. Je pense que déjà dans les documents tout ça est mis, on est d'accord avec cette direction.

2360

M. KEVIN COPPS :

Puis je pense qu'il faut moderniser, densifier le secteur Wal-Mart, *smart center* juste à l'est de l'hippodrome pour le rendre plus convivial aux piétons et pour respecter le cadre urbain et non-banlieue du secteur.

2365

M. MICHAEL JOHNSON :

À plus long terme, comme déjà mentionné, les collectes de Côte-Saint-Luc. C'est un énorme terrain les terrains de CP et il y a un potentiel pour lier le Middle Brook avec un parc. Vraiment désenclaver tout ce secteur, c'est nécessaire.

2370

M. KEVIN COPPS :

Et finalement, je pense que la grande question, est-ce qu'on peut faire un quartier sans voiture? Nous pensons que c'est possiblement faisable, nous n'avons pas la réponse. J'ai fait des sondages auprès des amis puis il y en a qui disent : oui, oui, mais il y en a, il en n'est pas question de vivre sans auto, il faut que j'amène mes enfants à la garderie, etc.

2375

Donc, nous disons que, oui, c'est envisagé c'est seulement si les autres problématiques sont réglées d'emblée. Donc, n'attendez pas à ce que les gens achètent ou déménagent dans ce quartier-là s'ils vous disent après on va faire le tramway. Non, il faut que ça soit avant. Donc, on vous remercie de nous avoir écoutés. Nous sommes ouverts à vos questions.

2380

LE COMMISSAIRE :

2385

2390 J'avais une petite question. Vous avez dit, démontré le style de vie sans voiture aux autres quartiers, commencez maintenant, ne pas attendre que l'Hippodrome-Namur soit réalisé. Est-ce que vous avez testé votre idée, est-ce que vous avez eu des échanges avec d'autres quartiers sur cette question-là? Comment c'est reçu ça ou avec Vélo Québec? Est-ce que vous avez challengé votre idée d'essayer de démontrer ce style de vie là maintenant, est-ce que vous avez déjà commencé?

2395 **M. KEVIN COPPS :**

Je pense que nous avons plus fait des sondages à l'interne de NDG. C'est sûr que les gens militants dans les organismes de vélo sont en faveur, mais est-ce que les citoyens ordinaires le sont, je ne le sais pas. Je pense, il faudrait que la Ville soit sûre. On veut que le projet réussisse donc, si c'est un projet sans voiture, il faut que tout soit bien, toutes les cases soient cochées, parce que sinon on craint que ça n'attire pas... en tout cas, les gens qui vont acheter des condos ils seront hésitant, parce que moi, je n'ai pas eu d'auto avant l'âge de 33 ans, mais quand tu as des enfants, il faut que tu laisses les enfants à la garderie, chercher l'épicerie. Des fois, selon où on est dans la vie, on a besoin d'une auto, d'autres fois que non.

2405 **LA COMMISSAIRE :**

2410 Est-ce que vous pouvez partager avec nous vos idées par rapport au stationnement pour les vélos. Parce que si vous êtes des utilisateurs, vous vous confrontez comme moi au manque de stationnement partout. Mais si on y imaginait un réseau vélo à l'échelle que vous le proposez, comment il faut développer le stationnement pour ce moyen de transport sur le site et dans le quartier environnant, s'il vous plaît?

2415 **M. MICHAEL JOHNSON :**

J'étais aux Pays-Bas à Noël et je me suis amusé dans chaque ville, tu sors du train, tu sors, tu tapes avec ta carte, tu sors du train puis là, il y a un énorme stationnement deux fois des racks à longue vue, tu rentres puis... c'est juste l'intégration qui est importante là-dedans.

2420

Donc, ça pourrait être... et puis tout le monde dans leur quartier il y a un peu de stationnements de vélo un peu partout, des racks en arrière, en dessous. C'est comme bien intégré dans le design, mais surtout dans les centres commerciaux aussi, c'est très misé pour ça. C'est que bikes feed transit, donc le vélo c'est pour le dernier kilomètre puis tu te rends, ça se concentre aux stations de métro, au centre commercial, aux stations de train.

2425

C'est bien intégré, c'est design, c'est sécuritaire, c'est convivial, tu peux laisser ton vélo là, c'est supervisé, il n'y a pas de crainte, ce n'est pas dehors dans la neige. Il y a un énorme potentiel. Il y a déjà, je pense, que des bonnes pratiques de design dans ceux existantes...

2430

M. KEVIN COPPS :

Et si je peux ajouter, je demande des fois aux gens pourquoi ils ne font de vélo. Souvent, c'est des petits détails comme je dis, il n'y a pas de douche au travail, il n'y a pas de casier, il n'y a pas de stationnement. Donc, moi je pense qu'on devrait responsabiliser les employeurs qu'ils fournissent du stationnement, des douches, des casiers, des grands employeurs dans le secteur, les universités, les hôpitaux ils ont des moyens quand même. Donc, fournir une centaine de places, des douches. Je pense que c'est faisable et je pense que ça encouragerait, ça enlèverait un empêchement aux gens de ne pas faire du vélo, en tout cas.

2435

2440

LE PRÉSIDENT :

Vous avez abordé la question du raccord de Cavendish puis toutes les études démontrent que plus on développe des raccords routiers, plus qu'on aggrave à très court terme le problème de congestion. Alors ça, je pense que c'est connu. Maintenant, dans ce cas, si on dit que Cavendish doit être principalement voué aux transports collectifs et aux vélos, quand il va

2445

traverser le secteur Namur Jean-Talon. Est-ce que vous pensez que ça répond à votre préoccupation?

2450 **M. KEVIN COPPS :**

Mais nous n'avons pas parlé de Cavendish vraiment dans le document.

2455 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais tantôt quand vous en avez parlé, vous avez dit si jamais ils prolongent Cavendish, on va vivre une situation...

2460 **M. KEVIN COPPS :**

Mais moi je pense que ça serait le transport en commun, les véhicules d'urgence et le vélo, je pense, on ne veut pas que ça devienne une autoroute, un autre Décarie pour l'ouest de NDG. Beaucoup de gens de NDG craignent ça aussi.

2465 **LE PRÉSIDENT :**

Mais sur Jean-Talon, de le prolonger jusqu'à l'Université de Montréal dans Outremont?

2470 **M. KEVIN COPPS :**

J'aime mieux un train léger personnellement.

2475 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Sur Jean-Talon?

M. KEVIN COPPS :

2480

Mais Côte-des-Neiges, Jean-Talon jusqu'à Blue Bonnets, mais j'irais jusqu'à Côte-Saint-Luc. Je pense que ça remplacerait le raccordement de Jean-Talon à Kildare.

LE PRÉSIDENT :

2485

Bien, c'est-à-dire sur Jean-Talon même vous ne voyez pas transport collectif?

M. KEVIN COPPS :

2490

Ça se peut, mais la ligne bleue existe déjà, j'ai fait le tracé puis ça fait pas mal le tracé de Jean-Talon. Les gens ils veulent aller aux pôles d'emplois, les pôles d'emplois c'est l'Université de Montréal, c'est les hôpitaux. Ça, c'est tout dans Côtes-des-Neiges. Donc, c'est plus par Côtes-des-Neiges qu'on se rend.

2495

Sur Jean-Talon, la ligne bleue est là déjà, donc c'est pas mal... Nous ne sommes pas des experts dans les tracés des tramways. On aimerait tout avoir. Je pense que l'idée du centre-ville, Côtes-des-Neiges, Jean-Talon, Namur, Blue Bonnets, Côte-Saint-Luc, ça serait financièrement rentable parce qu'il y a une grosse densité de population et des pôles d'emploi qui sont là-dedans, les universités, les hôpitaux, des grands, grands hôpitaux sont là. Donc, ça relierait les places de logements aux centres d'emplois.

2500

LE PRÉSIDENT :

Bien, merci beaucoup de votre contribution.

2505

M. KEVIN COPPS :

Merci.

M. MICHAEL JOHNSON :

2510

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2515

Qui est originale et distinctive. Merci beaucoup. Alors, la commission appelle monsieur Houdeib Mazen de ROMEL.

M. HOUDEIB MAZEN :

2520

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur.

2525

M. HOUDEIB MAZEN :

2530

Bonsoir. En fait, nous avons présenté un mémoire, je ne veux pas répéter, parce que de toute façon l'information elle est presque pareille. Les gens ont exprimé assez les choses. Tout le monde s'entend que le développement d'un site comme Blue Bonnets nécessite une planification rigoureuse à plusieurs niveaux urbanistiques, circulation, désenclavement, services de proximité, ainsi de suite.

2535

J'aimerais simplement illustrer qu'est-ce qui se passe jusqu'à maintenant. C'est comme toutes les idées sont bonnes puis c'est comme, on a préparé la note, le solfège, mais il reste à voir est-ce qu'on a la guitare, l'orgue puis les musiciens qui vont jouer.