

LE PRÉSIDENT :

740 Madame, Monsieur, merci beaucoup de votre intervention. J'invite maintenant monsieur François Gagnon. Vous aussi vous avez la technologie d'appoint.

M. FRANÇOIS GAGNON :

745 Ça va servir à compenser mon manque de préparation.

LE PRÉSIDENT :

750 Alors vous nous avez envoyé donc votre mémoire sous le titre : *Pour un PPU qui supporte encore mieux la marche et le vélo*. Alors, nous vous écoutons.

M. FRANÇOIS GAGNON :

755 Merci de nous écouter. Je présente évidemment pas avec ma conjointe qui n'est pas là ce soir mais elle m'appuie mentalement et moralement. Deuxième chose, je voulais m'excuser parce que je ne suis pas aussi prêt que je devrais l'être pour faire cette présentation-là mais j'en ai préparé une quand même. J'espère qu'elle va faire un peu de sens.

760 Donc le sens du mémoire, puis je pense que c'est ce que je veux répéter un peu ce soir, c'est qu'on a fait un bon bout, je pense, dans la réflexion de la place de la marche et du vélo dans le PPU mais je pense qu'on peut faire encore mieux. Puis personnellement, je m'intéresse beaucoup à l'aménagement des rues puis à l'aménagement des réseaux de rues parce que ça me semble être une des dernières frontières en urbanisme qui semble être réservée à une catégorie professionnelle. Ça ne semble plus avoir lieu d'être aujourd'hui.

765 On traite la rue comme si c'était le domaine exclusif de l'ingénierie alors que la rue, c'est en fait la plus grande réserve d'espace public en ville. Dans certaines villes, l'espace dédié à la rue va jusqu'à 50 %. Je ne serais pas surpris que les chiffres à Montréal soient à peu près la

même chose. Donc il faut aborder la rue comme autre chose qu'un canal de circulation pour des voitures, pour des camions.

770

La rue, comme je le disais, c'est la plus importante réserve d'espace public dans la ville. La rue, ce n'est pas juste une place pour circuler, c'est une place où on se rassemble, où on manifeste, où on peut socialiser avec d'autres personnes. Malheureusement, à Montréal, on a fait des progrès peut-être dans certains aspects, surtout sur les rues locales. Sur les artères, par contre, on n'a pas fait beaucoup de progrès. En fait, c'est plutôt stagnant.

775

À Montréal, on est dans une situation où on est obligé de mettre des pancartes sur les clôtures d'école – ce que vous voyez là – pour dire aux automobilistes on imagine qui passent que la rue n'est pas une piste de course. Mais ça, si on est obligé de marquer ça sur une pancarte, c'est parce qu'on a fait la rue comme une piste de course. Alors qu'on peut faire autrement. On peut réfléchir en revoyant certaines normes, puis je vais essayer de vous montrer que ces normes-là sont en révision en Amérique du Nord, un peu plus dans la présentation que ce que j'ai dit dans le mémoire – ou ce que nous avons dit dans le mémoire.

780

Ça, ça a des conséquences ces aménagements-là au-delà aussi de la fonction de la rue au niveau de la vie en ville. D'abord, ça a pour conséquence d'avoir des conséquences fatales pour des gens. Donc vous voyez une image qui est la pose d'un vélo blanc. Donc c'est une personne qui se promenait en vélo, qui est décédée l'année passée sur une artère de Montréal. Malheureusement, c'était une jeune femme dans la fleur de l'âge. Il y en a eu quelques-uns de ces vélos blancs installés là dans les dernières années. Ça continue. Le bilan cycliste ne s'améliore pas beaucoup comparativement aux autres.

785

790

Donc l'aménagement des rues comme des pistes de course, c'est-à-dire des voies larges, un nombre de voies important, ça a ces conséquences-là.

795

800 Ça n'a pas juste pour conséquence de favoriser le passage des voitures, ça a aussi des conséquences sur la sécurité des personnes et sur la vie des personnes et des gens qui entourent ces personnes-là, parce que cette femme-là en l'occurrence avait une famille, avait des amis, avait probablement quelqu'un avec qui elle partageait sa vie, de temps à autre au moins. Donc toutes ces personnes-là ont été affectées.

805 Ça a aussi une conséquence sur le niveau de chaleur qu'on a en ville. Ce que vous voyez ici, c'est un relevé des températures au sol. On pourrait confondre beaucoup avec l'infrastructure dédiée à l'automobile, soit l'infrastructure de rue, donc le réseau de rues. Vous voyez peut-être l'artère principale de Montréal, que ce soit les autoroutes, les artères comme le boulevard l'Assomption, Pie IX, les autres, on les voit représentées là. Puis aussi, toute la minéralisation qui est liée au stationnement automobile. Donc ça a une conséquence importante sur la vie en ville parce que ça amène des îlots de chaleur, puis on a la possibilité, en travaillant sur l'aménagement des rues, en réduisant l'emprise des rues, de mitiger un peu ces choses-là
810 qui sont appelées d'ailleurs dans les prochaines années à s'amplifier en raison du réchauffement climatique.

815 Ça a aussi pour conséquence – on parlait de bruit un peu plus tôt – de générer beaucoup de bruit. Donc aménager des rues comme des pistes de course, ça fait en sorte que les véhicules circulent rapidement. Le bruit est lié de manière linéaire à la vitesse de circulation motorisée. Donc si on va à 30 km/h, on baisse le niveau de bruit; si on va à 50 km/h, on l'augmente; si on va à 70 km/h, on l'augmente encore. Puis vous voyez, encore là, on dessine assez bien, si on regarde les relevés de bruit à Montréal – on parlera des aéroports, du bruit généré par d'autres types de sources de transport – mais le transport routier est un contributeur
820 important au niveau de bruit à Montréal.

825 Donc je voulais vous situer un peu les propositions que j'ai faites, non seulement en termes de sécurité parce que j'ai beaucoup parlé de sécurité et de convivialité pour les piétons, pour les cyclistes, mais pour un aspect plus inclusif d'autres enjeux urbains qui sont liés à ces choses-là.

830 Ce que je vous ai fait essentiellement, je ne vais pas vous repasser à travers le mémoire, mais je vous ai fait une proposition d'aménagement de la rue l'Assomption qui réduisait le nombre de voies de circulation à une dans chaque direction. Puis là, j'ai pris les dimensions qui étaient pour, en fait, la coupe de rue proposée, mais j'ai vu après que la coupe de rue réelle actuelle est plus large que d'à peu près 20 centimètres. Donc on a encore un petit peu de jeu pour augmenter certaines dimensions, certains de ces éléments-là dans l'emprise actuelle.

835 Ce que j'ai essayé de vous faire comme démonstration aussi, c'est qu'en utilisant certains dispositifs de circulation comme les carrefours giratoires, on pouvait tout à fait répondre à la capacité actuelle – à mon avis, je n'ai pas trouvé d'étude de circulation dans le secteur mais je douterais fort qu'on dépasse aujourd'hui les 20 000 de débit journalier annuel. Puis je pense qu'avec la configuration que je vous propose, on peut tout à fait y répondre.

840 Après, j'ai essayé de répondre un peu à certaines des objections qui pourraient être faites par des ingénieurs en disant : « Bien, il faut bien une voie pour les autobus. » Dans la même emprise, j'ai dessiné des voies d'arrêt pour les autobus. Donc on pourrait tout à fait, en réduisant certains des éléments, prévoir une voie d'arrêt pour les autobus puis de desserte par les autobus en respectant l'emprise puis peut-être en réduisant un peu les pistes cyclables ou les trottoirs. Bref, en jouant un peu sur l'aménagement de certains éléments à certains secteurs
845 spécifiques, on pourrait tout à fait répondre dans l'emprise actuelle à cette configuration-là.

850 L'autre question que j'ai déjà abordée, c'est celle du débit journalier annuel ou moyen. Ce que je vous présente ici, c'est un arbre ou disons un graphique qui présente les différents seuils de décision de différentes villes sur la possibilité de passer de quatre voies de circulation, c'est-à-dire deux voies dans chaque direction, à trois voies en comprenant une voie de tourne à gauche, donc deux voies en continu. Ce qu'on appelle en anglais les *Road Diets*, ce que j'ai appelé dans le mémoire peut-être – je ne me rappelle plus si j'ai utilisé le terme – régime routier.

855 Donc on peut, selon ce graphique-là, voir qu'à Seattle, dès qu'on arrive à 25 000 de débit journalier annuel moyen, on considère fortement la possibilité d'aménager un régime routier. Donc faire passer les voies de quatre à deux dans chaque direction, continues. Puis je pense que le cas de l'Assomption, même si je n'ai pas réussi à trouver les débits actuels, ni les débits prévus dans un horizon de temps X, je pense qu'à peu de doute près, je pense
860 qu'on y est.

 L'autre objection qui pourrait vous être faite, c'est que les largeurs de voie que j'ai utilisées ne sont pas réalistes. Les largeurs de voie qu'on utilise souvent en ingénierie à Montréal sont entre 3.5 puis 3.7 mètres pour les rues artérielles. Je vous montre l'exemple de Boston. Ici,
865 c'est le livre de lignes directrices de Boston qui prévoit sur les rues artérielles – vous voyez en haut à gauche la notion de *arterial*. Ça, ça désigne les rues artérielles, comme le boulevard l'Assomption, où on utilise pour les voies d'autobus des voies à 11 pieds. 11 pieds, ça se traduit par 3.2 mètres à peu près. Donc moi j'ai pris pour la voie d'autobus puis de camions sur l'Assomption, la voie continue, je vous ai pris 3.3 mètres. Donc je suis même au-delà de ce qui
870 est proposé dans le guide de Boston.

 Montréal est une des grandes villes à Montréal qui s'est associée à un mouvement des ingénieurs en urbanisme en milieu urbain en Amérique du Nord qui s'appelle le NACTO, le *National Association for City Transportation Officials* qui s'en vont dans cette direction-là, qui
875 prônent la réduction des largeurs des voies de circonstances, la réduction du nombre de voies de circulation, l'élargissement des rayons de courbure, bref qui prévoient une réduction de l'emprise des rues pour faciliter d'autres usages, le vélo et la marche notamment.

 Je n'ai pas parlé beaucoup des rues résidentielles. J'ai dit qu'on avait fait déjà un bout à
880 Montréal puisqu'on prévoit un nouveau quartier. Je disais ça parce que dans plusieurs quartiers, puis même le maire de l'arrondissement a annoncé hier qu'on réduisait à 30 km/h dans le quartier Hochelaga. C'est déjà le cas dans le secteur Maisonneuve, dans Hochelaga-Maisonneuve. Là, on prévoit réduire la vitesse au mois de juin à 30 km/h dans l'ensemble du quartier Hochelaga-Maisonneuve, donc on inclut le quartier Hochelaga maintenant. Le maire de

885 Montréal a annoncé qu'on réduirait possiblement la vitesse de circulation sur le réseau artériel à 40 km/h.

890 Donc on fait des gains sur l'aménagement des vitesses. Sur les rues résidentielles, on est capable, je pense, de faire des aménagements d'emblée réducteurs de vitesse. Parce que la façon dont on le fait à Montréal présentement, c'est qu'on prend les rues qui sont rectilignes assez larges, puis on installe des dos d'âne allongés. À Boston, on a commencé à faire des rues avec des chicanes. Il y a aussi des rues comme ça en Europe, c'est assez fréquent. Là, on parle de *Home Zone* au Royaume-Uni ou des *woonerf* aux Pays-Bas. Ça, ça se retrouve, c'est une rue résidentielle à Boston.

895 Un des éléments que je trouve intéressant pour les rues résidentielles à vitesse réduite, c'est qu'en entrée, on commence à utiliser – ça, c'est une image de San Francisco – puis c'est rendu dans les normes à San Francisco, de considérer que par défaut à l'entrée des rues résidentielles, on va installer des traverses piétonnes surélevées, ou ce qu'on peut appeler en 900 Belgique des trottoirs traversants, ou encore une autre nomenclature aussi qui est les trottoirs continus.

905 Donc on commence à faire des rues résidentielles, quelque chose qui s'apparente plus à des milieux de vie qu'à des canaux de circulation pour automobile. Puis un des dispositifs qu'on utilise pour faire ça, c'est justement ces traverses piétonnes surélevées ou les trottoirs traversants. Ça serait intéressant, je pense, de l'inclure d'emblée dans le design des rues qu'on s'apprête à développer dans le secteur.

910 Donc juste pour conclure. Promouvoir le vélo et la marche, ça implique de se mettre dans la peau des usagers. Il faut sécuriser, non seulement par des pistes cyclables en sections mais aussi penser aux intersections. Je pense que la proposition de carrefour giratoire est aussi faite dans cette optique-là de sécuriser l'intersection pour les cyclistes et les piétons. En intersection présentement à Montréal, des fois on a des tracés, des chevrons sur la chaussée 915 mais en pratique, ça n'a aucun effet.

Il faut des dispositifs physiques aussi en intersection. Vous voyez qu'il y a des médianes pour les piétons, il y a des traverses piétonnes, il y a une piste cyclable qui passe là, qui est protégé, qui permettrait de sécuriser, puis en particulier pour les camions qui sont particulièrement dangereux pour les usagers non protégés.

920

Puis il faut sécuriser des origines aux destinations. C'est pour ça que c'est vraiment important de traiter l'Assomption. L'Assomption, ça peut devenir une barrière pour les cyclistes et les piétons si ce n'est pas aménagé pour eux. On fait un bout en réduisant le nombre de voies dans la proposition actuelle mais je pense que la proposition que je vous fais est un petit peu plus ambitieuse puis, je pense, aussi intéressante au niveau de la fonction même de circulation.

925

Puis il y a un autre des aspects qu'on a notés dans le mémoire, c'est celui qu'il faut sécuriser les temps morts de déplacement, en particulier pour les cyclistes qui doivent entreposer leur vélo puis qui ont peur de se les faire voler par exemple quand ils vont au Métro. Donc on proposait différents aménagements à la fois en milieu résidentiel. Présentement à Montréal, souvent on se retrouve avec des gens qui doivent monter leur vélo dans leurs appartements, ce qui n'est ni très pratique, surtout pour les personnes qui n'ont pas la force nécessaire pour le faire et puis, bien ça prend de l'espace dans un appartement. Donc c'est beaucoup plus pratique de l'avoir au sol. C'est pour ça que je vous proposais ou que nous vous propositions – excusez-moi, je suis tout seul donc je parle au « je » - donc c'est pour ça que nous propositions des normes d'aménagement de stationnement pour les vélos, même dans les lieux résidentiels.

930

935

LE PRÉSIDENT :

940

Je vais vous demander de conclure, Monsieur Gagnon.

M. FRANÇOIS GAGNON :

945

Oui. J'ai fini.

LE PRÉSIDENT :

950 Si c'est le cas, parfait, parce qu'on veut quand même se garder un petit peu de temps.
Alors, vous aussi, je vous invite donc à rendre votre présentation disponible pour qu'elle puisse
ensuite apparaître sur le site de l'Office.

955 Vous avez mis l'accent beaucoup sur des références qu'on peut qualifier d'ordre
technique, donc avec des gabarits, des choses comme ça, empruntées de différents endroits.
Compte tenu de l'expérience montréalaise, qu'est-ce qui avait le plus de chance d'être réalisé
d'une façon relativement facile ou rapide dans des quartiers comme soit Mercier-Hochelaga-
Maisonneuve, le quartier existant, ou encore à l'occasion du PPU?

M. FRANÇOIS GAGNON :

960 Les rues résidentielles, pour moi, c'est le plus évident. Comme je l'ai dit, on a déjà
commencé à travailler sur les résidentielles. Sur les artérielles, c'est plus compliqué mais ceci dit,
si vous allez à Île des Sœurs, vous allez voir des giratoires à peu près comme je vous les ai
montrés. Il y a une expertise à la Ville pour le faire, il s'agit juste de demander de le faire. Puis ils
965 sont assez bien aménagés. Vous avez des baies protectrices pour les vélos, pour les piétons, qui
sont déjà aménagées, puis l'Île des Sœurs est sur le territoire de la Ville de Montréal. Donc les
ingénieurs savent faire, il s'agit de leur demander de le faire. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

970 D'accord.

M. FRANÇOIS GAGNON :

975 Donc je pense qu'à peu près tout ce que j'ai proposé est très réaliste. Je vous ai proposé
des normes qui étaient même au-delà de certaines normes de conception qui sont utilisées dans
d'autres villes nord-américaines.

LE PRÉSIDENT :

980 Il y a peut-être des choses qui seraient plus nouvelles pour Montréal que d'autres là-dedans.

M. FRANÇOIS GAGNON :

985 Bien, le giratoire, il n'y en a pas beaucoup mais on en a. Il y a des précédents qui sont créés, puis des giratoires qui sont conçus pour les piétons et les cyclistes, il y en a aussi. Donc c'est un peu plus nouveau mais on sait le faire.

LE PRÉSIDENT :

990 La notion de trottoir traversant, est-ce que je dois comprendre que c'est un trottoir – enfin un passage piéton qui traverse une rue mais qui est légèrement surélevé?

M. FRANÇOIS GAGNON :

995 Oui. Dans Rosemont, on a annoncé l'année passée la création de traverses piétonnes surélevées. Donc il y a un programme, je pense qu'on en a installé une dizaine. Notre trottoir traversant, en fait, on peut dire que c'est des traverses piétonnes surélevées qui sont au coin de rues parce que des fois, on va les aménager en section pour permettre aux piétons de ne pas avoir à aller à l'intersection.

1000

Ça, je veux juste ajouter un complément d'information. On a parlé de vieillissement de la population un peu plus tôt. C'est particulièrement important pour les personnes âgées parce qu'ils n'ont pas à descendre dans la rue puis à remonter de l'autre côté de la rue. C'est un enjeu qui va devenir très, très important dans les prochaines années.

1005

On sait que la population vieillit puis on va avoir de plus en plus de problèmes de mobilité surtout chez les personnes qui approchent l'âge de 70 ans. Quand on dépasse 70, 75 ans, les

1010 gens commencent à avoir des problèmes de motricité, des problèmes de repérage cognitif aussi. La façon dont on repère les vitesses change à une certaine époque, avec la vision aussi. Donc on va avoir besoin de ces aménagements-là dans les futures années, puis je pense que si on développe de nouvelles rues, il faut les intégrer d'emblée.

LE PRÉSIDENT :

1015

Monsieur Séguin?

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

1020

Est-ce que vous pouvez nous parler un peu de la coexistence actuelle entre les vélos, les piétons, les autos et les camions dans le secteur du PPU? Vous parlez à la page 9, par exemple, que la rue de Marseille est déjà une voie privilégiée par les cyclistes de l'arrondissement. Donc comment se vit la cohabitation actuellement?

1025

M. FRANÇOIS GAGNON :

1030

Je dirais que sur cette rue-là en particulier, c'est relativement sécuritaire parce qu'il n'y a pas beaucoup de débit de circulation. Mais ce n'est pas convivial. Les cyclistes ne se sentent pas en sécurité parce qu'il y a des gros camions qui passent, les vitesses sont relativement élevées. Si vous cherchez les statistiques d'accidents sur ce tronçon-là, il n'y en a pas beaucoup parce qu'il n'y a pas beaucoup de débit à la fois cycliste, puis ce n'est pas des débits importants pour l'instant. Mais comme on va amener beaucoup plus de monde, puis si on souhaite que le secteur du pôle olympique soit accessible pour les gens de Mercier, si on souhaite que tout soit relié de manière sécuritaire, il faut prévoir ces installations d'emblée.

1035

Comme j'ai essayé de vous le démontrer dans le mémoire, je ne pense pas que ça prend grand-chose. Si on a un argument de coût à faire pour une piste cyclable sur de Marseille, on a juste à la faire avec des bollards.

1040 Le stationnement, on se sert de ça des fois à Montréal pour faire une barrière de protection entre les cyclistes puis la piste cyclable. On peut mettre la piste cyclable en bordure puis mettre des bollards puis installer le stationnement. La rue est amplement large pour faire ces installations-là.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

1045 Vous dites même qu'il faut même envisager d'éliminer le camionnage sur la rue de Marseille.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1050 Je ne me rappelle pas avoir écrit ça mais, bon, pourquoi pas si on est capable de...

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

1055 Bien, je pense l'avoir lu mais...

M. FRANÇOIS GAGNON :

Peut-être que j'ai mal écrit ma propre pensée peut-être.

1060 **M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :**

Parce que je me demandais où les camions iraient mais...

M. FRANÇOIS GAGNON :

1065 Bien si j'ai écrit ça, je m'excuse, mais je n'ai pas voulu l'écrire.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

1070 C'est vraiment une cohabitation que vous proposez.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1075 Oui. On est capable de faire cohabiter des camions avec... Si on protège les intersections n particulier, on est capable de faire cohabiter des camions avec du cycliste, il n'y a pas d'enjeu. Il faut prévoir des baies de retrait aux intersections. Un des critères qui est bien important, les meilleurs – on parle beaucoup de Copenhague – mais les meilleurs pour les intersections pour les cyclistes notamment, c'est les gens aux Pays-Bas. Ils ont des normes de retrait des pistes cyclables par rapport aux coins de rues qui sont à peu près de deux mètres, 1080 entre deux et cinq mètres. Donc les cyclistes vont être éloignés par la piste cyclable de deux à cinq mètres. Ça permet aux camions de voir les cyclistes. Parce que présentement, un des grands problèmes, c'est que les gens qui sont dans les camions, ils ne voient pas à cause des angles de vision, puis des configurations des camions, ils ne voient pas les cyclistes qui sont à côté d'eux. Donc l'idée, c'est de retirer les cyclistes, puis à ce moment-là, quand tout le monde se 1085 voit, il n'y a pas un camionneur qui va vouloir passer volontairement sur un cycliste. En tout cas, peut-être... Non, ce n'est pas vrai, il y a des camionneurs qui aimeraient passer sur les cyclistes mais c'est une autre question.

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

1090 Alors c'était à la page 10 que vous...

M. FRANÇOIS GAGNON :

1095 J'ai vraiment dit ça?

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Oui, oui, dans le bas.

1100

M. FRANÇOIS GAGNON :

Je suis désolé.

1105

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Mais c'est écrit. On a bien compris maintenant. Merci.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1110

Désolé.

LE PRÉSIDENT :

1115

Merci beaucoup, Monsieur Gagnon. Alors j'appelle maintenant au nom de Bâtir son quartier, Jean-François Gilker. Bonjour, Monsieur! J'espère que j'ai bien prononcé votre nom.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1120

Oui, oui, tout à fait. Il y a toutes sortes de façons de le prononcer de toute façon dans la famille. On n'a pas fait de consensus.

Alors merci de nous recevoir. J'ai bien compris qu'on avait une dizaine de minutes, donc je vais essayer d'y aller. On avait sept recommandations, donc peut-être travailler davantage au niveau des recommandations.

1125