

LA PRÉSIDENTE :

2700 Merci. Alors, maintenant, nous allons entendre Nicolas Gagnon. Quand vous êtes prêts.

M. NICOLAS GAGNON :

2705 Bonjour! Je suis accompagné de monsieur Gabriel Dufour.

LA PRÉSIDENTE :

2710 Nous devons parler vraiment dans le micro, c'est pour la transcription sténographique de ce qui se dit, parce que comme ça, on a toutes nos notes après.

M. NICOLAS GAGNON :

C'est bon, on va se partager la tâche. Monsieur Dufour va commencer.

2715 **M. GABRIEL DUFOUR :**

2720 Bonjour! Gabriel Dufour, conseiller en sécurité urbaine pour l'Anonyme. Donc on est les représentants aujourd'hui du COMAC, qui est le Comité en mobilité active de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Ça se veut un organisme porteur des enjeux locaux en mobilité active, comme je le disais.

2725 L'Anonyme, c'est un organisme régional qui promeut les relations saines et égalitaires et qui prévient la transmission des infections transmissibles par le sang et par le sexe par une approche de réduction des méfaits. Et Tandem donc, un programme en sécurité urbaine de la Ville de Montréal, donc qui agit sous trois axes : la sécurité des collectivités, des individus et des biens. - Donc je vais te laisser présenter l'association après, parce que sinon, on va se passer le micro. Bien, vas-y, fais-le.

M. NICOLAS GAGNON :

2730

Bonjour! Donc l'Association des piétons et cyclistes de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, on est un groupe de bénévoles qui visent à porter les enjeux de la défense des piétons, des droits des piétons et des cyclistes dans l'arrondissement. On est actifs auprès des élus et dans certains comités. Et, aussi, on croit que c'est un droit pour tout piéton et cycliste de se déplacer

2735

sécuritairement dans l'arrondissement.

M. GABRIEL DUFOUR :

2740

Alors, merci beaucoup de nous accueillir, Madame la Présidente, Messieurs les commissaires. Donc pourquoi proposer un mémoire axé sur la mobilité active dans le cadre du développement Assomption Sud? D'abord, on est en faveur finalement du développement d'un écoparc. On aimerait simplement préciser certains éléments qui ont trait au transport actif dans ce secteur-là, puisque les enjeux sont bien réels. D'ailleurs, on parle d'intersections extrêmement dangereuses à Dickson/Hochelaga, à Hochelaga/Assomption. On parle d'un problème d'enclavement dans les secteurs Guybourg-Longue-Pointe. D'ailleurs, c'est ça, on a quatre petites recommandations qu'on aimerait formuler par rapport au transport actif.

2745

2750

La première donc touche comme je disais le désenclavement du secteur Guybourg et Longue-Pointe; la deuxième a trait aux aménagements que l'on souhaiterait quatre saisons, aménagements et transport actif; ensuite, la convivialité des corridors piétons et cyclistes; et pour terminer, peut-être le développement d'une culture en transport actif du côté peut-être des entreprises du secteur. Alors, voilà.

2755

Tout d'abord, pour ce qui est de l'enclave Guybourg, ce qu'on peut comprendre finalement, c'est qu'il y a très peu d'options est-ouest pour Guybourg. On aimerait finalement qu'on puisse formaliser des lignes de désir qui existent déjà. Donc pour rejoindre finalement les deux segments d'Ontario entre la rue Rougemont et donc Ontario Est. C'est un passage qui est déjà utilisé, qui est sous l'édifice de Bell. On ne parle pas nécessairement d'un lien routier mais

2760 on pense que ce serait intéressant de formaliser pour les piétons et les cyclistes ce chemin-là.
D'ailleurs, ça donnerait une option intéressante vers un secteur qui est en vie puis
éventuellement sera en développement. Et si, éventuellement, Dickson est coupée à la hauteur
de Souligny, comme peut-être ce sera prévu, ce serait intéressant de garder finalement un transit
2765 nord-sud pour les piétons et les cyclistes par une passerelle piétonne. Donc ça serait vraiment
important de garder ce lien-là.

Ensuite, du côté de Longue-Pointe, donc simplement mentionner qu'on aimerait
beaucoup... qu'on aimerait davantage d'implication de la part de l'arrondissement et peut-être
plus de transparence de la part du UAP-NAPA en ce qui concerne la ligne de désir entre la rue
2770 Tellier et Beauclerk, puisque finalement c'est un chemin qui est historiquement emprunté par les
résidents et qui représente finalement depuis sa fermeture un détour d'une trentaine de minutes
vers finalement les centres commerciaux qui sont plus à l'est, qui sont vitaux pour ces gens-là
qui souffrent déjà d'un manque criant de services de proximité. Donc c'est des petits détails
comme ça qui peuvent faire des grandes différences.

2775

M. NICOLAS GAGNON :

Donc nous croyons que les déplacements actifs doivent se faire, doivent être disponibles
douze mois par année. Et qu'est-ce qu'on voit en ce moment, c'est que l'arrondissement a
2780 beaucoup de difficulté à garder ses corridors piétons et cyclistes – et surtout cyclistes – ouverts
l'hiver. Les pistes cyclables qui ont été faites n'ont pas été prévues pour être utilisées l'hiver.
Donc le drainage ne se fait pas et surtout avec les périodes de gel et dégel qu'on a de plus en
plus, les chemins deviennent impraticables. Donc la future intersection L'Assomption
Sud/Souligny, si nous avons tous les axes cyclables que l'arrondissement veut implanter, le
2785 ministère des Transports aussi, on croit que l'idée que ça soit ouvert l'hiver soit prise en compte.

Et, aussi, pour les corridors surtout inférieurs, on parle de mettre la piste cyclable sous le
nouvel échangeur Souligny/Assomption Sud, qu'il soit disponible pour la machinerie lourde. Que
la machinerie lourde puisse circuler. Parce qu'on l'a vu avec le canal Lachine, il y a ces enjeux-là

2790

que la machinerie lourde ne peut pas passer en dessous des tunnels et aussi ils ont de la misère que la piste cyclable n'est même pas faite pour supporter le poids de la machinerie lourd. Donc tous ces éléments-là doivent être pris en compte, nous croyons, dans le devis technique pour la création des pistes cyclables.

2795

Et, aussi, l'autre recommandation, c'est que les aménagements routiers et de transport actif soient créés, que le plus vulnérable soit le plus loin du transport véhiculaire. On le voit, on le voit ici même sur Sherbrooke en avant du Jardin botanique. On a le Jardin botanique, on a une piste cyclable, on a le trottoir. Les piétons ne vont pas sur le trottoir, ils sont à côté du trafic. Ils vont sur la piste cyclable. On le voit sur Rolland-Therrien à Longueuil, on a une piste cyclable de plusieurs, plusieurs kilomètres de long, on a un trottoir et les piétons sont tous sur la piste cyclable. Donc ça doit être un élément-clé que l'arrondissement ne doit pas faire cette erreur-là tout simplement pour la sécurité des usagers. Merci.

2800

2805

M. GABRIEL DUFOUR :

Alors, rapidement, la recommandation numéro 4, finalement, c'est ça, c'est vraiment juste d'encourager finalement l'implantation d'entreprises qui sont favorables au transport actif et de favoriser aussi le développement d'une culture de mobilité active par des incitatifs, que ce soit des aménagements, que ce soit des installations qui sont appropriées.

2810

Dans ce secteur-là, finalement, on peut déduire que le taux de transport actif est à peu près de 4 % comparativement à un 13 % dans la grande région de Montréal, c'est-à-dire que c'est très peu. Puis, dans un secteur où il y a déjà des problèmes de congestion, de graves problèmes automobiles, où on veut finalement essayer de développer autrement, ça pourrait être une solution facile et accessible et peu coûteuse.

2815

Donc j'en viens à la conclusion, finalement. Donc promouvoir le transport actif et de saines habitudes de vie, c'est une responsabilité qui doit être partagée. Donc c'est une occasion

2820

pour nous finalement... Bien, on pense que c'est une occasion de revoir la façon de développer pour encourager une meilleure cohabitation entre l'industrie et les riverains finalement. Donc, voilà. C'est pas mal ça. As-tu quelque chose à rajouter? Voilà.

2825 **LA PRÉSIDENTE :**

2830 Merci beaucoup. Nous avons aussi lu le mémoire. Donc c'est très clair et très intéressant. Moi, j'avais une petite question, puisqu'on a le temps, je me demandais, puisque vous avez le savoir d'usage, vous avez réfléchi beaucoup à la mobilité dans le quartier, si vous aviez participé à l'élaboration du Plan local de déplacement de l'arrondissement qui a été adopté il y a quelques mois. Je ne sais pas si vous y étiez partie prenante, si vous avez suivi ça, et s'il y a des choses là-dedans qu'il ne faut pas oublier d'importer dans notre réflexion? Ou s'il y a des choses qui manquent là-dedans, qu'il ne faut pas oublier de rajouter? Mais je ne sais pas si vous étiez dans le Plan local de déplacement?

2835 **M. NICOLAS GAGNON :**

2840 Moi-même j'ai participé au groupe focus sur le Plan local de déplacement. Pour nous, le Plan local de déplacement est adéquat. Il n'y a pas de problème. Qu'est-ce qu'on a dit depuis le début, c'est qu'on trouve dommage que les comités de suivi ne sont que des comités techniques. L'Association des piétons et cyclistes, ni le COMAC n'est partie prenante du suivi. Il est supposé d'y avoir, selon l'arrondissement, des rencontres pour voir comment ça avance. Mais nous, on aimerait mieux plus savoir un suivi technique, on aimerait que soit le COMAC, l'Association des piétons et cyclistes puisse faire partie du suivi.

2845 **LA PRÉSIDENTE :**

2850 D'accord. Puis, juste une autre question d'éclaircissement, puisque vous connaissez le terrain, est-ce que vous savez pourquoi le petit tracé pour marcheurs qu'il y avait près d'UAP ne peut plus être utilisé? Est-ce qu'il y a eu des problèmes? Est-ce que ce n'est pas sécuritaire?

M. NICOLAS GAGNON :

2855 C'est l'UAP qui disait qu'il y avait des camions qui circulaient dans cet endroit et qu'ils ne voulaient pas que les piétons – les citoyens piétons – utilisent leur stationnement pour circuler.

LA PRÉSIDENTE :

2860 O.K. D'accord, merci.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2865 Juste une petite question. J'ai bien compris vos réseaux sur Ontario dans les deux enclaves et c'est intéressant. Vous représentez, bien sûr, à la fois les piétons et les cyclistes, étant les deux, oui, mais vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a un conflit éternel entre les deux, qu'une piste cyclable devient très vite une piste de promenade pour chien, pour skateboard, pour n'importe quoi, et puis, forcément, ça crée des conflits majeurs entre les deux utilisateurs.

M. NICOLAS GAGNON :

2870 Oui.

M. DAVID HANNA, commissaire :

2875 Est-ce que vous avez une solution à proposer par rapport à ça?

M. NICOLAS GAGNON :

2880 Il faut qu'il y ait deux corridors distincts, tout simplement. Si on a un corridor de piétons, habituellement le piéton va aimer mieux se promener sur une petite – qu'est-ce qu'on appelle

communément de la *garnotte* – ça va être plus confortable pour lui. Et le cycliste n'aimera pas se promener de terre ou de *garnotte*; il faut que ce soit en asphalte. Donc qu'il y ait deux corridors distincts piétons-cyclistes qui soient appropriés, tout simplement.

2885

M. DAVID HANNA, commissaire :

Merci pour l'éclaircissement.

2890

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. On vous remercie beaucoup pour votre présentation et pour votre mémoire. Maintenant, nous allons entendre madame Véronick Raymond. Est-ce que madame Véronick Raymond est avec nous? Juste une petite pause de cinq minutes parce que notre participante arrive dans cinq minutes. Merci.

2895

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2900

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

2905

Nous allons conclure notre séance après-midi avec notre dernière participante et puis soyez assurée que vous avez toute notre attention.

Mme VÉRONICK RAYMOND :

2910

Merci beaucoup.