

LE PRÉSIDENT :

2975 Alors j'appelle maintenant pour la Coalition vélo de Montréal monsieur Mathieu Séguin. Bonsoir, Monsieur Séguin! Je présume qu'il n'y a pas de lien de parenté avec mon collègue.

M. MATHIEU SÉGUIN :

2980 Non, même si mon père s'appelle Michel Séguin aussi. Tout d'abord, merci de nous accueillir ce soir. C'est un grand plaisir de pouvoir participer à une consultation publique pour Assomption Nord. Et maintenant, on a la chance de participer aussi pour Assomption Sud, donc c'est merveilleux.

2985 La Coalition vélo de Montréal a été fondée en 2012. C'est une organisation purement soutenue par des bénévoles et on collabore régulièrement avec la Ville de Montréal notamment en participant au comité visant à promouvoir la pratique du vélo de la Ville de Montréal.

2990 Je voulais tout d'abord faire un petit retour en arrière par rapport à l'approche Vision zéro en termes de sécurité routière qui a été adoptée par la Ville de Montréal en septembre dernier. Cette approche-là finalement souligne qu'aucune mort n'est acceptable et évidemment vient mettre aussi la vie, la santé sur nos routes avant toute autre préoccupation, donc notamment devant les préoccupations de fluidité par exemple.

2995 Donc selon la Ville de Montréal, on dit cette responsabilité est partagée entre les concepteurs, les gestionnaires et usagers de la route. Tous doivent accepter les changements qui sont requis à cet égard pour déployer la Vision zéro.

3000 Donc nous on juge évidemment que la réflexion de ce PPU là doit se faire selon cette fameuse Vision zéro qui est maintenant le cœur de l'action de la Ville de Montréal en matière de sécurité routière. Et malheureusement, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est encore loin de ce paradigme-là, particulièrement lorsqu'il est question des déplacements à vélo. Et malheureusement, le PPU est tout aussi timide, malgré sa recommandation fort intéressante

3005 concernant la mise en place de parcours piétons et cyclistes et mettant de l'avant le transport actif. Malheureusement, les moyens ne suivent pas les intentions.

3010 Tout d'abord concernant l'axe nord-sud, ici vous avez la carte du réseau cyclable actuel. Comme vous voyez, il n'y a absolument aucune piste cyclable protégée nord-sud qui permet de passer de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve aux arrondissements situés plus au nord. On a évidemment la piste dans le parc Maisonneuve mais qui connecte simplement sur Rachel, qui n'a aucune connexion avec le quartier essentiellement. Il n'y a rien qui va au nord de la rue Pierre-De Courbertin.

3015 Donc c'est certain qu'on a là une lacune fort importante et en travaillant sur le PPU et en travaillant autour de l'Assomption, l'occasion nous semble fort logique d'amener une piste cyclable protégée sur le boulevard l'Assomption pour rejoindre notamment le pôle d'emploi et de services important qu'est l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, évidemment pour rejoindre le métro l'Assomption, mais aussi pour rejoindre les zones d'emploi importantes qu'il y aura dans le sud du secteur avec l'arrivée du pôle logistique.

3020 Aussi, ça nous permettrait évidemment de rejoindre le réseau cyclable existant et qui va être aussi développé à très court terme. Donc on a déjà la piste cyclable sur l'avenue Souigny, on a la piste sur Notre-Dame et on aura sur le boulevard Rosemont une piste qui devrait arriver au cours de l'année 2017, ça a été annoncé par la Ville de Montréal l'été dernier, et au-delà de
3025 cette annonce-là, elle figure dans le Plan de transport de la Ville de Montréal de 2008. Et cette piste-là, ce qui est très intéressant, c'est qu'elle se rend jusqu'à la rue Châtelain. Donc elle traverse le boulevard l'Assomption. On va vraiment venir croiser ce boulevard-là sur lequel on est en train de réfléchir présentement.

3030 Donc pour nous ça nous semble une occasion en or d'implanter une piste cyclable protégée sur une artère. Et les gens de la Chambre de commerce l'ont bien indiqué lors de leur présentation, ces infrastructures-là protégées, séparées de la circulation, sont particulièrement importantes dans des secteurs où il y a une quantité importante de camionnage. C'est une

3035 demande qui est régulière, autant des groupes cyclistes que des groupes de camionneurs, parce que la cohabitation peut être difficile quand même autrement.

3040 Évidemment, il en va de même aussi pour la rue de Marseille où il y a, comme on vient de l'entendre aussi, une quantité quand même de camionnage intéressante et ce qui est présenté, ce qui est mis de l'avant, des simples bandes cyclables peintes au sol, ce n'est
3045 évidemment pas suffisant. Il faut aller plus loin si on souhaite réellement inciter les gens évidemment à se déplacer en transport actif mais aussi pour protéger ces déplacements-là. On l'a dit plus tôt, la rue de Marseille est déjà un axe cyclable non officiel disons. Les gens l'utilisent parce que c'est une rue où le volume de circulation est relativement faible et aussi parce qu'elle permet de rejoindre plusieurs secteurs. Donc en implantant là des pistes cyclables protégées, on vient évidemment sécuriser ces déplacements-là.

3050 La proposition qui est faite ici est faite à partir de voies de trois mètres. Donc des voies automobile de trois mètres, donc des voies qui incitent à de la circulation à relativement basse vitesse. Bon, on le sait, l'arrondissement vient de prendre position pour mettre une très grande quantité de ces rues résidentielles à 30 km/h. Des voies à ce moment-là à trois mètres de large sont en parfaite logique avec ce genre d'aménagement-là. Mais la proposition qui est faite là, selon l'emprise actuelle, laisse quand même un bon mètre de disponible, ce qui peut laisser de la place finalement à des zones de virage élargies, par exemple, ou élargir évidemment les voies de circulation automobile, si c'est nécessaire.

3055 Donc selon nous, c'est très possible d'implanter des voies cyclables sécurisées sur la rue de Marseille. On peut aussi évidemment utiliser la voie de stationnement comme protection pour la bande cyclable, évidemment en donnant un certain espace pour éviter l'emportiéage.

3060 Nos autres recommandations aussi visent le stationnement à vélo. Dans le PPU, tel que présenté par l'arrondissement, on nous parle du stationnement à voiture mais on ne nous parle pas du stationnement à vélo alors qu'on s'attend à accueillir grosso modo 4 500 personnes dans le secteur. On peut donc supposer que le simple stationnement sur trottoir ne sera pas suffisant.

3065 Donc on encourage évidemment à ce que dès maintenant on mette en place, par exemple, un abri vélo à proximité du métro, comme c'est le cas près du métro Lionel-Groulx, mais aussi à réfléchir à des espaces de stationnement à vélo un peu plus gros, qui pourraient être sur rue par exemple pour sécuriser les coins de rue. C'est déjà possible, on en voit déjà dans plusieurs arrondissements.

3070 Moi, je vous ai mis ici un exemple à Toronto où c'est très clairement identifié et très protégé. Donc ça, ça aide vraiment, ça incite les gens à utiliser le vélo comme mode de déplacement parce qu'une des grandes craintes finalement, c'est de se faire voler son vélo et si on se fait voler son vélo, bien souvent, c'est la fin de l'utilisation de ce mode de transport-là au moins jusqu'à la saison suivante, puis des fois, ça met carrément fin à nos ambitions de se promener à vélo, ce qui est bien dommage.

3075 Aussi, concernant les secteurs, les nouvelles rues résidentielles qu'on souhaite aménager, on est d'avis qu'il faut évidemment que ces rues-là donnent une bonne place au vélo, mais aussi qu'il y ait des mesures d'atténuation de la circulation assez agressives pour permettre justement une cohabitation très fluide entre piétons, cyclistes et aussi entre les personnes qui se déplacent en voiture pour aller rejoindre leur résidence ou les commerces qui seront installés dans ce secteur-là.

3080 Donc à ce moment-là, il peut y avoir évidemment les dos d'âne qu'on a tous déjà vus, on sait bien, mais aussi des traverses piétonnes qui sont vraiment très clairement identifiées, qui sont surélevées, des obstacles qui sont en milieu de voie et qui ne sont pas saisonniers comme malheureusement on le voit ailleurs dans l'arrondissement. On oublie souvent au Québec, quand on aménage nos rues, qu'il y a cette saison qui s'appelle l'hiver et qu'on ne peut pas laisser juste des pancartes dans le milieu de la rue. Il va falloir les enlever pour déneiger. Il existe d'autres façons de faire desquelles on peut s'inspirer.

3085 Et je ne prendrai pas plus de temps parce qu'il est tard. Merci.

3095 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Séguin. Une question d'entrée de jeu avant de passer la parole à mes collègues. Vous dites :

3100 *« Le portrait est clair. Et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve doit saisir l'occasion et concevoir le secteur Assomption Nord comme un point d'ancrage pour le déploiement d'un réseau cyclable convivial et sécuritaire dans l'arrondissement. »*

3105 **M. MATHIEU SÉGUIN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3110 Ce que je lis là-dedans, c'est qu'en fait, votre vision dépasse le territoire du PPU et englobe des liens ou des prolongements vers d'autres endroits.

M. MATHIEU SÉGUIN :

3115 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3120 À ce moment-là, quelles seraient les étapes ou les principaux points soit en termes d'équipement ou d'infrastructure ou d'approche pour que le projet puisse vraiment rayonner en quelque sorte sur l'ensemble de l'arrondissement?

M. MATHIEU SÉGUIN :

3125 En effet, les plans de réseau cyclable sont malheureusement réfléchis un peu en vase
clos à l'intérieur des limites administratives d'un arrondissement. C'est très rare que dans nos
déplacements quotidiens qu'on se déplace à l'intérieur d'un seul arrondissement,
malheureusement. Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, particulièrement la portion plus à l'ouest
3130 d'Hochelaga-Maisonneuve a une merveilleuse côte qui la sépare des quartiers plus au nord. Et
malheureusement, quand on ne réfléchit pas à des aménagements cyclables qui sont
sécuritaires, bien les gens ne sont pas tentés d'affronter la côte. Ça fait trop d'obstacles. Je dois
affronter les véhicules, je dois affronter les camions, puis en plus, j'ai une « mautadite » côte à
monter. Ce n'est pas agréable.

3135 Donc évidemment on doit offrir des axes cyclables sécuritaires par lesquels les gens
sauront que là, c'est confortable, par lesquels c'est confortable de passer pour aller rejoindre
d'autres arrondissements. Donc comment on arrime ça à ça? On offre évidemment des pistes
cyclables sécurisées, séparées de la circulation et on permet de bien connecter aux lieux
d'intérêt et aux autres pistes cyclables qui sont déjà existantes dans le quartier, donc un peu
3140 comme je vous montrais dans le fil de ma présentation.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Séguin.

3145

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

3150 Vous parlez dans votre mémoire de normes de stationnement de vélo pour les
immeubles résidentiels et commerciaux et ainsi vous nous avez montré des photos de
stationnements à vélo sur la rue et sur le trottoir. Est-ce que vous avez des normes à proposer ou
des indicateurs de ce qui est acceptable ou souhaitable par rapport à ça, compte tenu de la
population qui est là mais qui est proposée d'être invitée à venir s'établir.

M. MATHIEU SÉGUIN :

3155

Bien, il y a plusieurs exemples dans d'autres grandes villes au monde. Tout est une question après ça d'ambition et finalement d'ouverture des promoteurs aussi. Je ne m'avancerai pas sur un chiffre ici ce soir mais je crois que la Ville de Montréal a un travail sérieux à faire pour ce genre de norme. À ma connaissance, en ce moment, il n'y en a pas vraiment. C'est sur une

3160

base plutôt volontaire. Ça serait très intéressant d'en mettre de l'avant parce qu'un peu comme mon collègue François disait plus tôt, en ce moment, l'option pour les gens, c'est de le monter sur l'épaule puis de le mettre dans l'appartement, ce qui est souvent pas très agréable. Et lorsqu'il y a des stationnements à vélo dans des garages souterrains, bien c'est souvent parce que c'était de l'espace perdu, c'était impossible d'y mettre des voitures.

3165

Il faut aller au-delà de ça. Il faut, dès la conception des bâtiments, réfléchir à des endroits où on peut laisser les vélos. Moi, je suggère évidemment de regarder ce qui se fait dans les autres grandes villes, de s'en inspirer et de voir quel genre de normes on peut mettre de l'avant de manière réaliste pour que les gens aient accès à ces espaces-là.

3170

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Si on peut penser à une auto par résidence, on peut penser à deux, trois espaces...

3175

M. MATHIEU SÉGUIN :

Oui, oui. Moi, j'en ai cinq mais je ne suis pas un bon exemple, je pense, mais c'est ça. Oui, on peut certainement penser à deux, je veux dire, un par personne adulte dans un appartement, c'est rien d'exceptionnel.

3180

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

Je profite aussi de votre expertise par rapport... On a vu dans le PPU qu'on propose des sentiers publics. Et c'est clair qu'il y a une proposition ou une possibilité ou un souhait que ça soit

3185 cohabité tant par les piétons que par des cyclistes et on a des exemples même à Montréal où cette cohabitation-là est difficile. Je pense entre autres au canal par exemple où cette... Comment vous voyez un aménagement qui rendrait ça agréable pour tous?

M. MATHIEU SÉGUIN :

3190

La cohabitation est souvent difficile lorsque les aménagements sont mal faits. On peut penser, par exemple, à la piste de Maisonneuve près de la Place des Arts où là on a à la fois un trottoir et une piste cyclable, avec une distinction très minime. Je pense que la piste cyclable est en gris foncé et le trottoir est en gris pâle. C'est impossible à voir, surtout en hiver. Donc je pense qu'une bonne manière d'arriver à bien cohabiter, c'est d'avoir clairement un espace pour les usages, pour chacun des usages.

3195

3200

Aussi, vu la fonction de ces sentiers-là qui sont des sentiers à l'intérieur du quartier, qui ne sont pas des grands axes de transit, on s'entend, la volonté doit être aussi d'amener une circulation lente. Donc on ne peut pas s'attendre à ce que les gens qui vont choisir de s'y déplacer à vélo le fassent à très grande vitesse. Ça ne sera pas un endroit où les gens vont rouler à 20 ou à 30. On va rouler grosso modo au pas ou peut-être un petit peu plus vite s'il n'y a pas trop de gens. Donc c'est dans la manière aussi de concevoir cet espace-là pour pas que ce soit justement une piste cyclable hyper large qui donne l'impression qu'on peut aller là et être très rapide, justement comme sur le canal Lachine. C'est très large et on a l'impression que *let's go*, on y va. Puis si on passe très tôt le matin, oui, ça marche, mais un dimanche après-midi ensoleillé, c'est un petit peu plus problématique.

3205

M. MICHEL SÉGUIN, commissaire :

3210

Tout à fait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3215 Monsieur Séguin, merci. Et c'est à vous que revenait de conclure la soirée, la deuxième partie. Est-ce qu'il y a une demande de rectification? Non. Bon.

3220 Écoutez, c'est ce qui met fin à l'audience et à la consultation publique. Votre travail à vous autres, citoyens, et les gens autour de vous prend fin, même si on vous invite à être vigilant pour l'avenir. Quant à nous, eh bien, on va partir de la documentation, de l'information et des mémoires pour préparer notre rapport. Bien sûr, comme je vous l'ai dit, l'Office a un rôle consultatif. Le pouvoir décisionnel appartient aux élus. Et quant à nous, au plus tard au milieu du mois de mai, on remettra notre rapport à la présidente de l'Office qui l'enverra donc au maire et aux gens du comité exécutif et normalement il serait rendu public deux semaines après.

3225 Alors merci tout le monde, autant les gens qui nous ont soutenus sur le plan technique et tout et bon retour chez vous sous cette tempête qui a l'air de continuer parce que ça n'a pas l'air de s'éclaircir. Merci.

3230

AJOURNEMENT

* * * * *

3235