

La webdiffusion sera disponible dès demain sur le site de l'OCPM et les transcriptions des présentations seront mises en ligne dans les jours qui suivront.

60

Si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, sachez que les représentants de la Ville de Montréal pourront user de leur droit de rectification dès aujourd'hui à la fin de la séance, ou d'ici les prochaines 48 heures.

65

Dans ce dernier cas, les rectifications seront écrites et rendues disponibles sur le site web de l'Office à la page de la consultation.

70

A la suite des séances d'audition des opinions, la commission procédera à l'analyse de l'ensemble de l'information qui lui a été soumise, en fera rapport et formulera des recommandations. La présidente de l'Office soumettra le rapport au Conseil municipal de la Ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

75

Je rappelle que les rapports de l'office ont une valeur consultative, les décisions finales appartiennent aux élus.

Mme MARILYN BROSSEAU ET M. SYLVAIN FELTON
Groupe Intervia

80

LE PRÉSIDENT :

Alors maintenant, on est prêt à accueillir nos premiers intervenants, donc madame Marilyn Brosseau et monsieur Sylvain Felton. Alors, bonjour et bienvenue.

85

Alors, je vous rappelle. Vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Je vous ferai peut-être signe quand il vous restera deux minutes.

Mme MARILYN BROSSEAU :

90

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

95

Puis par la suite, bien on aura un autre dix minutes pour échanger avec vous. Alors, merci. Bienvenue. On vous écoute.

Mme MARILYN BROSSEAU :

100

Bien, bonjour. Bon lundi après-midi en cette belle journée ensoleillée. Donc, je me présente Marilyn Brosseau, Sylvain Felton. Nous travaillons chez Intervia qui est une firme spécialisée en mobilité.

105

Je me permets une petite parenthèse pour nous présenter un peu. Donc, Intervia est une jeune firme de génie conseil qui se spécialise exclusivement en mobilité, donc les différents aspects de la mobilité. Donc, on est vraiment des gens pour qui la mobilité nous tient à cœur. Oups... C'est bon ? Merci. Euh... Et justement pour nous, l'humain et la mobilité doivent être au cœur de chaque projet.

110

Qu'est-ce que la mobilité ? Pourquoi est-ce qu'on insiste sur la mobilité ? C'est que la mobilité, c'est ce qui permet de se rendre du point A au point B. Donc, c'est vraiment à la base de tout milieu de vie, de tout projet.

115 Donc, c'est ce qui nous permet d'accéder à notre destination tout d'abord et tout simplement. Mais c'est aussi ce qui va dicter vraiment le mode de vie que les gens vont avoir, la vitalité économique et la vitalité simplement, je veux dire, entière d'un quartier, d'un secteur.

120 Elle va aussi avoir un impact sur tout ce qui est l'aménagement des rues, sur le milieu de vie. Quand on parle, entre autres, de vitesse, de sécurité... Aussi, par rapport à tout ce qui va être les îlots de chaleur. Toutes ces décisions-là vont être en lien avec la mobilité qui va mener à plusieurs plusieurs aspects qui vont impacter vraiment la vie des gens.

125 Donc, c'est pour ça qu'on considère que la mobilité se retrouve vraiment au cœur de toutes les décisions et de tout le développement qui doit être fait. D'où le fait, d'où notre présentation aujourd'hui par rapport au secteur Bridge-Bonaventure.

130 Je pense que je n'apprendrai rien à personne ici en disant que le secteur tel qu'il est en ce moment a certains enjeux de mobilité. Ça a été soulevé par le passé. On a vu des articles dans les journaux. On l'a vu aussi dans le plan de mise en valeur de la Ville de Montréal. On l'a vu dans l'étude de mobilité qui a été faite sur le secteur par la Ville de Montréal qui a été rendue publique. Donc, je n'apprends rien à personne en disant qu'il y a des enjeux de mobilité.

135 Donc, qu'est-ce qu'on vient faire nous aujourd'hui ? On voulait venir présenter, faire une certaine insistance sur les conditions gagnantes. Quand on vient mettre en valeur ce secteur-là, quand on va venir le redévelopper, qu'est-ce qu'on doit vraiment ne pas oublier au niveau mobilité pour faire en sorte que ce quartier-là va fonctionner, va être intéressant, va être un milieu de vie, un milieu de travail, un milieu inclusif intéressant au niveau de la
140 mobilité.

145 On vous a transmis un mémoire à ce sujet. Il y avait différentes conditions gagnantes qu'on avait identifiées, mais aujourd'hui je veux insister, considérant qu'on a seulement dix minutes, je vais insister sur trois en particulier. Une au niveau du transport collectif, une au niveau du transport actif et une au niveau de la circulation véhiculaire.

150 Donc, au niveau du transport collectif, le point sur lequel on voulait insister aujourd'hui, c'était la nécessité d'une station du REM dans le secteur pour son développement.

155 Ça a été... Comme je vous dis, il n'y a rien de vraiment nouveau dans ce que je viens présenter ici. La station du REM a été quand même longuement discutée. Mais je voulais réinsister sur ce point-là pour dire comme quoi, en ce moment, considérant le REM prévu, la carte que vous voyez c'est tout ce qui est l'accessibilité des différentes stations de métro et des stations du REM en 5 , 10 et 15 minutes à pied.

160 Donc, on voit qu'on arrive à un beau trou, vraiment un néant niveau mobilité dans le secteur Bridge-Bonaventure avec les stations prévues. Même si on vient améliorer les infrastructures de pistes cyclables ou les infrastructures de transport en commun, il n'y a rien qui vient remplacer vraiment une accessibilité à pied au cœur d'un quartier.

165 On a fait l'exercice avec la station - je ne veux pas l'appeler « projetée », mais la station, je veux dire, souhaitée, qui serait nécessaire pour le développement du quartier - et on voit que ça vient vraiment changer la donne dans le quartier.

170 Puis, je me permettrais aussi de dire qu'en ce moment ça c'est avec la trame de rue existante. Il y a eu d'autres points qui ont déjà été amenés au niveau de la mobilité et de dire que ce serait nécessaire de revenir remailler, donc ajouter des rues dans le secteur pour que ce soit moins des culs-de-sac et réduire les distances de marche.

Donc, on voit même si on vient faire aucun travail de ce côté-là, on vient moins desservir une portion du secteur Bridge-Bonaventure avec cette station du REM.

175 C'est sûr que tout ce qui va être la Cité du Havre, malheureusement ne sera pas accessible à pied mais au moins on vient pour un certain - je veux dire pour un certain sous-secteur du secteur Bridge-Bonaventure - on vient au moins assurer une desserte à pied à un mode structurant, à un mode qui vient les connecter au réseau de transports en commun et améliorer leur accessibilité. Non seulement au secteur Bridge-Bonaventure, mais aussi à la

180 Pointe-Saint-Charles, on voit que ça a un impact quand même considérable.

185 Une deuxième condition gagnante cette fois-ci au niveau du transport actif, c'était au niveau du fait d'ajouter des liens vers l'extérieur du quartier. Le quartier est très enclavé que ce soit par l'autoroute 10, par la gare de triage et les voies de chemin de fer, par le canal, par le fleuve.

190 Donc, sortir du quartier est quand même un enjeu. Il y a certains liens qui existent en ce moment, principalement véhiculaires, mais au niveau du transport actif, il y en a très peu. Il y a ici illustré sur l'image 1B, le viaduc qui permet de contourner les voies de chemin de fer au niveau de la rue Wellington et – pardon – la rue Bridge avec l'intersection Wellington. Et au niveau 2A, le pont Wellington pour traverser le Canal Lachine.

195 Les infrastructures de transports actifs existent, mais sont très peu mises en valeur. Ça serait possible de venir vraiment mettre en valeur ces liens existants-là. Il y a d'autres alternatives qui ont été déjà évoquées par le passé de où est-ce que ces connexions-là pourraient être situées.

Au niveau mobilité, c'est très, je vous dirais que souvent c'est plus intéressant de mettre en valeur ce qui existe déjà. Donc, il y a beaucoup de potentiel au niveau du viaduc qui existe déjà sur la rue Bridge.

200 Donc, il y aurait possibilité de rendre ce secteur-là intéressant versus par exemple le
prolongement de la rue Centre qui serait... qui, oui, créerait un nouvel accès vers le quartier,
mais qui serait un viaduc très, très long, donc potentiellement difficile à rendre intéressant et –
pas sécuritaire – mais je veux dire avec un bon sentiment de sécurité pour les usagers qui
l'utilisent.

205 Et à la place, on pourrait par exemple venir développer au niveau du lien 1C, donc
dans le prolongement de la rue Oak qui serait adjacent à une station du REM qui pourrait être
implantée là.

210 Pour traverser le Canal Lachine, il y a vraiment deux secteurs qui seraient
intéressants. Dans le secteur de la rue Wellington actuellement, donc soit de bonifier le pont
existant et de réutiliser – j'ai mis l'image en 2B – le pont de chemin de fer qui est en ce
moment tourné, mais qui pourrait être réhabilité et dédié aux transports actifs ou de venir
créer une nouvelle passerelle de toute pièce.

215 Mais à l'extrémité... Je veux dire à l'extrémité un peu plus à l'est, pas complètement à
l'extrémité, mais un peu plus à l'est, ça serait aussi intéressant dans le coin de ce que j'ai
identifié comme étant 3A et 3B, de venir ajouter un autre lien pour le transport actif parce que
dans ce secteur-là, il est possible de traverser en véhicule, en autobus, mais
220 malheureusement pas avec le transport actif.

 La troisième condition gagnante que je voulais venir présenter, c'était au niveau de la
circulation véhiculaire. Il y a beaucoup d'enjeux de circulation véhiculaire dans le secteur,
entre autres, avec l'autoroute Bonaventure, mais aussi avec le pont Victoria qui est un des
225 points d'accès importants pour accéder à l'île de Montréal.

 Ça amène beaucoup de véhicules dans le secteur, ça amène certains enjeux de
sécurité. Il y a eu entre autres beaucoup d'accidents.

230 Il y a eu différentes propositions, entre autres, celle qui avait été proposée dans
l'étude de mobilité que la Ville de Montréal avait effectuée. Cette proposition-là est très
intéressante pour plusieurs points, c'est pour ça que je voulais réinsister un peu dessus. Je
considère et, en tant qu'experts de la mobilité, on considère que c'est une suggestion qui est
très intéressante parce que non seulement, elle vient apaiser la circulation dans le secteur
235 Bridge-Bonaventure en déviant les véhicules sur la rue des Irlandais. Ça fait en sorte qu'on
vient beaucoup apaiser la circulation sur la rue Bridge.

240 Le lien maintenant n'est plus direct entre le pont Victoria et la rue Bridge. Les
véhicules vont, si je peux dire, par défaut, aller directement vers l'autoroute Bonaventure. Ce
qui vient beaucoup apaiser la circulation, réduire le débit véhiculaire, améliorer la sécurité des
gens et rendre le quartier plus convivial à vivre.

245 Donc, petite conclusion. Pourquoi la mobilité? Pourquoi regarder la mobilité au
moment de remettre en valeur et de redévelopper un secteur, c'est vraiment une pierre
angulaire qui est essentielle au bon fonctionnement et à la vitalité d'un quartier.

250 Considérant tous les enjeux qui ont déjà été identifiés par le passé dans le secteur
Bridge-Bonaventure, on considère que c'est essentiel dès le début du projet de prendre en
considération quelles sont les conditions gagnantes niveau mobilité pour s'assurer que le
développement soit fait d'un bon pied dès le début. Et voilà. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, on a donc quelques petites questions pour vous.

255 **Mme MARILYN BROSSEAU :**

Oui.

LA COMMISSAIRE SERGE :

260 Je pense... Est-ce que ça va ? Vous avez répondu à ma question, mais j'en ai une autre en termes du métro Charlevoix. Il n'est pas du tout considéré, est-ce que c'est trop loin ? Est-ce que c'est... Il n'y a aucune façon d'améliorer le lien du secteur au métro ou...?

Mme MARILYN BROSSEAU :

265 Il y a toujours moyen d'améliorer le secteur. Je n'ai pas présenté... J'ai volontairement pas présenté tout ce qui était accessibilité, ce qu'on pourrait faire en accessibilité en transports en commun ou par exemple avec des infrastructures cyclables, simplement parce que ça reste quand même un deuxième mode pour y accéder. Donc, ça reste moins
270 intéressant, moins attrayant. Le métro est, oui, pas situé très très loin, mais suffisamment loin pour dire qu'on ne pourra pas y accéder à pied.

LA COMMISSAIRE SERGE :

275 O.K., .O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

280 Coumba ?

LA COMMISSAIRE NGOM :

285 Oui, alors vous parlez d'une... d'avoir une meilleure desserte du service surtout dans le secteur de la Cité du Havre justement qui n'en a pas. Quelles sont les différentes infrastructures que vous aimeriez implanter là?

Mme MARILYN BROSSEAU :

290 Je dois dire, c'est sûr qu'il y a des études plus approfondies qui vont devoir être faites, mais en ce moment pour ce qui est de la Cité du Havre, il y a... Quand on veut essayer de s'y rendre, il n'y pas de ligne d'autobus qui s'y rend directement. Il y a beaucoup de distance de marche à parcourir. On a un lien direct avec le pont de la Concorde qui permet de rejoindre le parc Jean-Drapeau, puis en ce moment, il n'y a aucun moyen de le mettre en valeur.

295 Donc, exactement quoi, je veux dire c'est une question un peu plus pour la STM, leur donner le défi de dire comment pouvez-vous mettre en valeur ? Mais c'est sûr que d'avoir déjà une desserte locale, non seulement une desserte, je vais dire plus express considérant tout ce qui est circulation véhiculaire dans le secteur, mais il y a aussi un travail à faire au niveau de la desserte locale. Il y a des très longues distances de marche à faire en ce moment pour certains résidents et certaines entreprises ou personnes qui habitent dans le 300 secteur, donc il y a un travail à faire au niveau local, mais aussi au niveau express.

LA COMMISSAIRE NGOM :

305 Merci.

LE PRÉSIDENT :

310 Donc, dans les conditions gagnantes, les trois qui vous avez présentées, je comprends que le REM ça figure déjà dans le plan qui est proposé. Vos deux autres conditions, j'aimerais voir dans quelle mesure où ce que vous soumettez comme des conditions gagnantes, donc les liens actifs vers les autres quartiers et le réseau véhiculaire, qu'est-ce qui n'est pas, qu'on ne retrouve pas dans le plan actuellement, qu'il faudrait donc modifier le plan ou ajuster... ?

315

Mme MARILYN BROSSEAU :

320 Je vous dirais, c'est plus... ça a été évoqué à différents niveaux. Au niveau du plan, il n'y avait pas, si je peux dire, de détails aussi précis justement que la nécessité d'avoir le REM. Ça a déjà été étudié par la Ville, donc ça ne sort pas de nulle part non plus. Justement, l'étude de mobilité, elle, s'était plus attardée là-dessus.

325 Donc, je vous dirais c'est plus d'insister que ça devrait être parmi les conditions exigées de venir les intégrer au plan de développement et non dans un deuxième temps. Donc, il faudrait... Le but, c'était de les présenter pour que ce soit une condition en amont du développement et non on va venir, si je peux dire, mettre un Band-Aid sur une situation une fois que le développement est fait.

LE PRÉSIDENT :

330 O.K., mais pour les deux autres... Puis, en fait, je vais vous amener plus sur la troisième au niveau de l'apaisement de la circulation à la sortie du pont Victoria. Ce que vous avez montré tantôt, est-ce que ce n'est pas ce qu'on retrouve dans la proposition du plan de développement ?

335

Mme MARILYN BROSSEAU :

C'est ce qu'on retrouve dans l'étude de mobilité, mais on ne voit pas ce niveau de détail-là dans le plan de développement.

340

LE PRÉSIDENT :

O.K. Je comprends. O.K. Bien écoutez, merci beaucoup. Merci de votre participation et votre contribution, très appréciée.