

3375 **Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :**

Oui, bonjour, Sandrine Cabana-Degani, je suis directrice générale de Piétons Québec et je suis accompagnée de ma collègue.

3380 **Mme CHLOÉ FORTIN CÔTÉ :**

Oui, Chloé Fortin Côté, chargée de communication et affaires publiques chez Piétons Québec.

3385 **LA PRÉSIDENTE :**

3390 Alors encore une fois, bienvenue. Je vous précise que vous disposez de dix minutes pour votre présentation et ces dix minutes seront suivies d'un autre dix minutes où nous pourrions vous poser des questions et nous précisons également que... je précise également que nous avons lu le mémoire que vous avez soumis.

3395 Alors il est possible que nos questions découlent de ce que nous avons lu, mais aussi de ce que vous allez nous raconter. Alors... et, pardon, avez-vous besoin que je vous indique qu'il reste un petit peu de temps à la fin? Alors vous aurez droit à un petit deux minutes comme ça. Merci beaucoup. Nous vous écoutons.

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3400 O.K. D'abord, merci beaucoup de prendre le temps de nous écouter. Je sais que vous avez beaucoup de présentations aujourd'hui et c'est très apprécié de nous entendre.

Donc, Piétons Québec c'est un OBNL, on est l'Organisation nationale des défenses collectives des droits des piétons. On œuvre depuis 2015 et Piétons Québec a participé à

3405 toutes les étapes de consultation liées au Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal à partir du projet de Ville jusqu'à aujourd'hui.

3410 Donc, nous avons bien sûr orienté notre analyse du PUM sur les objets liés à la mobilité et plus particulièrement à la mobilité piétonne. Et d'entrée de jeu, on veut vous souligner que Piétons Québec appuie et salue le projet du PUM. On appuie la vision, les principes directeurs, les mesures et les moyens qui sont mis en œuvre pour favoriser un aménagement du territoire qui met de l'avant le piéton comme usager de premier plan.

3415 Pour nous, le PUM présente une vision qui est inspirante et qui est ambitieuse pour le futur du développement du territoire, mais aussi qui va être nécessaire pour atteindre nos nombreux objectifs collectifs.

3420 C'est une vision qui bien sûr nécessitera de découler dans les différents arrondissements, notamment via le biais des PLUM, mais aussi qui nécessitera l'adhésion des autres partenaires comme les villes liées et plus largement la CMM.

3425 On a déposé dans notre mémoire 28 recommandations dans le but d'améliorer le PUM. On va vous présenter seulement aujourd'hui nos recommandations phares sous quatre axes.

3425 Donc, on va vous parler d'abord de la cible liée au repartage de l'espace public. On va vous parler du réseau de trottoir, des véhicules sécuritaires et des changements de comportement.

3430 Donc d'abord, au niveau de la cible, la cible 5.1 du PUM prévoit d'augmenter à 30 % l'espace public dédié au transport actif, transport collectif et au verdissement. Pour nous, c'est insuffisant comme augmentation parce qu'aujourd'hui on est déjà à 26 % de l'espace public qui est alloué à ces usages. Donc ça impliquerait une réallocation de seulement 4 %.

3435

Pourtant, on prévoit que les 2/3 des déplacements en 2050 seront effectués en mode actif et collectif. Donc 2/3 des déplacements pour seulement 30 % de l'espace public, pour nous c'est insuffisant.

3440

Surtout que déjà, il y a plusieurs projets qui sont détaillés dans le PUM qui vont contribuer à redistribuer l'espace public qui est actuellement occupé par la circulation motorisée, vers des espaces alloués au mode actif et collectif. On pense notamment au réseau de tramway qui est prévu dans le PUM, bien tout cet espace qui va être redistribué veut être utilisé pour le tramway.

3445

Il y a également les projets de zone à priorité piétonne, les rues piétonnes, les élargissement ou ajouts de trottoir qui sont aussi prévus au PUM, le développement du réseau cyclable. Donc pour nous, on ne sait pas... on n'a pas fait d'exercice cartographique, mais on se dit que déjà tous ces projets correspondent à probablement plus que 4 % de réallocation de l'espace public puis on le souhaite. Puis c'est sans compter tous les projets qui sont prévus aussi par les arrondissements qui vont aussi contribuer à cette redistribution de l'espace.

3450

Donc pour nous, il serait raisonnable d'augmenter la cible puis également de se doter d'une stratégie pour réallouer de l'espace de stationnement, qui est actuellement dédié au stationnement, vers les transports actifs et collectifs et le verdissement.

3455

En ce moment, les stationnements occupent 27 % de l'espace public à Montréal. Donc en réduisant seulement de 25 % cette part-là, on pourrait redistribuer 7 % déjà de l'espace public pour les déplacements actifs et collectifs pour la population montréalaise.

3460

On a aussi une question sur cette cible, on désigne, on dédie les espaces transport actif, transport collectif, verdissement, mais on a de plus en plus d'espaces qui sont partagés à Montréal. Donc, on aménage des rues partagées, des rues piétonnes en partie, sur une

partie de l'année. Pourtant, cette cible-là distingue encore les espaces de façon séparée. Donc, on se demande comment on va faire pour mesurer telle cible en 2050 avec de plus en plus d'espace partagé.

3465

Je vous amène sur un autre sujet, le réseau de trottoir confortable et sécuritaire. Donc on salue l'objectif 1.1 du PUM qui vise d'assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier en toutes saisons. Pour nous c'est une cible qui est absolument, un objectif qui est absolument louable et nécessaire. Puis on salue le fait de prévoir des études, des outils d'aide à la décision pour les interventions à mener.

3470

Par contre, ce qu'on constate, c'est qu'il n'y a pas de planification à même le PUM d'un réseau ou d'interventions qui doivent être mis en place pour vraiment mailler ce réseau-là. Donc on aurait aimé que ce travail soit fait en amont de la préparation du PUM puis qu'il puisse être dévoilé dans le PUM pour qu'on sache à quoi s'attendre puis quels sont les interventions qui doivent être mises en place pour assurer l'adéquation des principes d'accessibilité universelle du réseau piétonnier, assurer des cheminements piétons continus, sécuritaires, confortables sur l'ensemble du territoire et pour tous les types de piétons dans toute leur diversité.

3475

3480

Ça aurait été intéressant d'avoir une carte qui présente les interventions à l'image de la carte du réseau cyclable. Donc, on a fait cet exercice pour les réseaux cyclables, pourtant on ne l'a pas fait pour les réseaux piétonniers. Ça serait aussi utile en termes de prévisibilité pour la population puis pour aider les arrondissements dans la planification.

3485

Toujours sur le niveau, le sujet des réseaux de trottoir, il y a également la question de l'entretien et du maintien qui n'est pas beaucoup abordée dans le PUM. Pourtant, c'est une source d'irritants et ça représente un obstacle au déplacement, notamment pour certaines personnes qui peuvent vivre avec une limitation.

3490

Donc on pense que le PUM pourrait être bonifié avec un plan de maintien des actifs. Donc, non seulement des nouvelles interventions, des nouvelles infrastructures, mais aussi qu'on planifie ce qu'on veut faire pour entretenir les réseaux piétons puis s'assurer qu'ils restent selon les meilleures pratiques notamment au niveau du déneigement.

3495

Encore sur le même thème, on croit qu'il y aurait aussi lieu d'introduire des mesures qui visent à améliorer la qualité des cheminements piétons lors de l'implantation de grands générateurs de déplacements.

3500

Donc ça a été prévu dans le PUM pour ce qui est de l'implantation des grands générateurs comme les réseaux de transport collectif, mais on ne l'a pas prévu pour d'autres types de grands générateurs de déplacement et puis ça aurait été intéressant de prévoir notamment via les études d'impact sur les déplacements qui sont exigés, mais on pourrait aussi exiger un plan de circulation piéton dans ces études d'impacts.

3505

Ensuite, parfois la rupture dans le cheminement piéton est... n'est pas dans l'espace public, mais est dans l'interface entre l'espace public et le bâtiment. Donc, dans l'espace privé notamment, lors de traversée d'un stationnement par exemple pour se rendre vers un bâtiment, c'est là où le cheminement piéton est complètement... il y a une rupture du cheminement piéton et le PUM pourrait prévoir par le biais de réglementation, l'exigence de maintenir ce cheminement piéton là de façon sécuritaire universellement accessible et confortable.

3510

3515

Sur l'axe des véhicules, le PUM s'attarde peu à la question des véhicules, pourtant c'est une composante importante de la mobilité et la Ville de Montréal a certains leviers qui pourraient être mis en place pour assurer qu'on ait moins de véhicules sur le réseau puis qu'il soit plus sécuritaire. Le nombre de véhicules à Montréal ne cesse de croître dans l'agglomération de Montréal entre 2004 et 2017, le nombre de véhicules de promenade par

3520

habitant est passé de 0.36 à 0.39, donc on augmente le nombre de véhicules et on sait que le fait de posséder une voiture, fait qu'on augmente nos déplacements en auto solo.

3525

Pour atteindre les cibles du PUM, on doit absolument réduire le nombre de véhicule parce que si on veut repartager l'espace, faire... avoir 2/3 des déplacements en transport collectif et actif, bien ça prend moins de véhicules sur nos routes.

3530

Pourtant il n'y a pas de cible dans le PUM par rapport au taux de motorisation de la population. Il y a peu de leviers aussi qui sont mis en place pour limiter la circulation des véhicules provenant de l'extérieur de l'Île de Montréal et ça aussi c'est un levier qui serait important à regarder.

3535

On a aussi de plus en plus des gros véhicules sur nos routes, donc des gros camions légers. Il y a des leviers qui pourraient être mis en place par la Ville de Montréal pour inciter la population à opter pour des plus petits véhicules.

3540

Enfin, la Ville de Montréal travaille sur une norme qui est développée par le Bureau de normalisation du Québec pour la sécurité des véhicules lourds. Pourtant, dans le PUM, il n'y aucune mesure sur qu'est-ce qui va être fait avec cette norme-là? Comment on va l'appliquer, puis autant pour la flotte de véhicules de Montréal que pour limiter la circulation.

LA PRÉSIDENTE :

Je suis obligée de vous demander de conclure.

3545

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

Parfait.

3550 Bien le dernier axe qu'on voulait aborder c'était la question des changements d'habitudes donc très rapidement. Ça prendrait une campagne de *marketing* social pour soutenir les changements d'habitudes de la population.

LA PRÉSIDENTE :

3555 Merci, merci beaucoup. Une première question plutôt rapide à la page 17 de votre document, lorsque... où on voit « Habiter la ville » et au point 7 on parle de consolidation et de densification. Vous suggérez de prioriser un modèle de densification à échelle humaine basé sur le plex montréalais. Alors en quoi est-ce que c'est différent de la densification à trois niveaux qui est déjà proposé dans le PUM, c'est-à-dire densification douce, intermédiaire et élevée?

3560 **Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :**

3565 Bien, en fait, la proposition du PUM est, il va vraiment selon certains secteurs et tout ça. Nous ce qu'on met de l'avant c'est que si on veut une ville à échelle humaine, bien le modèle du plex montréalais, donc avec une hauteur de trois, quatre étages est un modèle qui permet une densification des quartiers tout en maintenant cette échelle humaine là, la mixité des usages et en évitant d'avoir une rupture entre, bien, entre le piéton qui marche dans la Ville et la hauteur des bâtiments.

3570 Donc, oui une densification plus élevée dans les secteurs qui sont déjà... qui ont déjà une hauteur importante, mais de ne pas multiplier les espaces où on a ce type de hauteur qui nuit un peu à l'échelle humaine.

3575 Puis de l'autre côté pour les zones à densité faible, de facto permettre le trois étages pour qu'on permette de densifier finalement les secteurs qui sont à faible densité avec une

échelle humaine parce qu'on sait que ce trois étages, de facto, puis c'est une hauteur qui est en adéquation avec ce principe-là. Je ne sais pas si tu voulais...

LA PRÉSIDENTE :

3580

Donc, vous iriez avec deux niveaux d'intensification, la douce et la élevée, et la douce vous pourriez autoriser jusqu'à trois étages?

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3585

Bien c'est que de facto dans...

LA PRÉSIDENTE :

3590

Grosso modo?

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3595

... la douce, on autoriserait des trois étages. Ensuite, on n'a pas analysé tous les secteurs puis on n'est pas non plus...

LA PRÉSIDENTE :

3600

O.K.

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

... spécialistes de cette question-là, donc on ne s'est pas prononcés plus loin que ça, mais c'est dans les secteurs... t'sais d'éviter que dans les secteurs qu'il y a déjà une

3605 densification de trois étages, quatre étages, cinq étages, de ne pas autoriser plus que du six étages parce qu'on ne veut pas... on veut maintenir cette échelle humaine de notre Ville.

LA PRÉSIDENTE :

3610 Alors ma sous-question...

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

Oui.

3615

LA PRÉSIDENTE :

... c'est est-ce qu'avec cette échelle humaine basée sur le plex montréalais, je ne l'ai pas encore appris par cœur, sur le plex montréalais, est-ce qu'on atteint des cibles de logement abordable, de logement social, donc qu'il faut construire autour de 229 000 logements d'ici 2050, est-ce qu'on atteint les cibles?

3620

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3625 Bien c'est ça, comme je vous dis, nous on n'est pas spécialistes de cette question-là...

LA PRÉSIDENTE :

3630 Mais selon votre position?

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3635

... on n'a pas analysé les cibles et l'atteinte des objectifs, mais ce qu'on pense c'est qu'en priorisant cette densification plus élevée dans les secteurs qui sont déjà... qui ont déjà ce niveau d'élévation là et en... t'sais on le sait, les quartiers comme le Plateau-Mont-Royal, par exemple, bien il n'y a pas beaucoup de bâtiments hauts, pourtant c'est un des quartiers les plus denses en Amérique du Nord.

3640

Donc, il y a possibilité de créer une densité sans avoir des immeubles à 15 étages puis ce n'est pas ce que la population veut des immeubles à 15 étages. Donc, c'est plus dans cet esprit-là. Après on ne s'est pas penchés dans le détail de la question.

3645

LA PRÉSIDENTE :

Excellent, merci beaucoup. Lise?

3650

LA COMMISSAIRE :

Moi je vais vous amener sur l'approche Vision zéro décès et blessés. Je pense vous n'avez pas eu l'occasion d'en traiter cette fois-ci, mais j'aimerais ça que vous m'en parliez plus amplement de cette... le plan d'action actuel, s'il vous plaît.

3655

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

Oui. Donc, la Ville de Montréal est engagée depuis plusieurs années dans l'approche Vision zéro en sécurité routière qui est une approche qui a fait ses preuves, autant internationalement qu'au Québec.

3660

3665 Pour nous c'est très important qu'il y ait une adéquation entre les actions de la Ville, le plan d'action qui est porté par la Ville, Vision zéro puis le PUM. Dans notre mémoire justement on n'a pas intégré plusieurs des recommandations parce qu'on sait que c'est couvert par le plan d'action Vision zéro, mais c'est pourquoi on pense que c'est important que le PUM y fasse référence. T'sais on ne veut pas avoir des plans qui répètent la même chose, un et l'autre à la Ville, mais je crois que ce serait important que le PUM mette de l'avant le plan d'action Vision zéro.

3670 Il y en a un qui est en développement en ce moment, donc le prochain plan d'action va être annoncé prochainement par la Ville de Montréal puis il y a plusieurs actions en sécurité routière qui sont absolument nécessaires pour atteindre les cibles de mobilité qu'on met de l'avant dans le PUM.

3675 Donc c'est pourquoi il y a un lien indéniable entre les deux puis ça devrait être nommé dans...

LA COMMISSAIRE :

3680 Est-ce que votre prochaine version du plan d'action est complètement différente ou est-ce que c'est juste des ajustements?

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3685 Bien, en fait, vous parlez du plan d'action de la Ville?

LA COMMISSAIRE :

3690 Oui le plan, non, Vision zéro.

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

C'est un plan d'action de la Ville de Montréal...

3695 **LA COMMISSAIRE :**

O.K.

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3700

... le plan d'action Vision zéro.

LA COMMISSAIRE :

3705

Je croyais que c'est... O.K.

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

Oui, donc dans le fond on fait partie du comité consultatif...

3710

LA COMMISSAIRE :

C'est ça.

3715 **Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :**

... de l'approche, mais c'est vraiment la Ville qui écrit...

3720 **LA COMMISSAIRE :**

Qui écrit.

3725 **Mme SANDRINE CABANA-DEGAN :**

... le plan d'action.

LA COMMISSAIRE :

3730 Parfait, merci.

LE COMMISSAIRE :

3735 On en a parlé rapidement, mais j'aimerais revenir sur cette idée d'ajouter une cible au PUM sur la réduction du nombre de véhicules de promenade en circulation provenant de l'extérieur de la Ville.

3740 Alors j'essaye de voir, de comprendre puis vraiment encore une fois très candidement je vous pose la question, comment on peut s'assurer d'abord de faire les représentations qu'il faut dans le cadre de la CMM pour y arriver et puis atteindre des cibles dans le PUM en lien avec – je comprends que le transport modal devient aussi une pierre angulaire. Est-ce qu'on – et finalement si vous êtes capable de l'aborder – est-ce qu'on a une idée de l'impact économique que ça pourrait avoir une telle mesure dans le PUM sur l'Île de Montréal?

3745 **Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :**

Bien c'est sûr qu'on n'a pas voulu s'avancer dans des leviers précis parce que je pense que ce n'est pas notre rôle d'aller vers là, mais ce qu'on a voulu souligner c'est que si

3750 on ne s'attarde pas à ça, ça va être difficile d'atteindre les cibles du PUM parce qu'en ce moment, on a énormément de véhicules qui circulent sur nos routes, qui causent des enjeux de sécurité routière pour la population montréalaise puis pour les gens qui se déplacent à pied, qui sont causés par de la circulation de personnes qui proviennent de l'extérieur de l'Île. Donc, c'est pourquoi on pense que ça serait pertinent qu'il y ait quelque chose dans le PUM là-dessus parce que sinon ça peut nuire à l'atteinte des cibles.

3755

Sur les autres éléments, on n'a pas fait d'étude impact économique.

Mme CHLOÉ FORTIN CÔTÉ :

3760

Mais t'sais quand on regarde, par exemple, je pense que la STM est sortie dernièrement en disant t'sais que dans le métro c'est le quart à peu près qui proviennent de l'extérieur de Montréal. Donc les gens qui utilisent le réseau t'sais lourd de la Ville ne viennent pas de Montréal, donc t'sais on voit qu'il y a déjà des mesures dans le PUM qui vont permettre justement à des personnes de l'extérieur de Montréal de profiter d'un transport collectif qui est confortable, qui est adéquat puis qui leur permet de se départir, par exemple d'une voiture.

3765

3770

Mais nous ce qu'on dit c'est que bien comme il y a déjà des mesures, bien on peut aussi se l'adjoindre à des cibles puis d'ailleurs dernièrement c'est sorti; la congestion coûte excessivement cher à la CMM en argent perdu, en temps pris dans le transport, en pollution et cetera. Nous ce qu'on dit c'est que si la Ville se dote de cibles, bien elle se dote après ça de mesures, bien il y a définitivement un retour économique qui va se faire par cet argent-là de congestion, qui va définitivement diminuer si on pense à cette réflexion-là de réduire le nombre de véhicules qui rentrent sur l'Île de Montréal.

3775

LA PRÉSIDENTE :

3780 Est-ce que ça complète?

LE COMMISSAIRE :

3785 Oui, oui, merci.

LA PRÉSIDENTE :

3790 Alors merci beaucoup. C'est terminé. Merci encore une fois d'avoir pris la peine de rédiger une opinion, de la soumettre et merci aussi d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer cet après-midi, alors bonne fin de journée.

Mme SANDRINE CABANA-DEGANI :

3795 Merci.

Mme CHLOÉ FORTIN CÔTÉ :

Merci à vous.

3800 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous revenons donc dans quelques instants.

3805