

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

**ÉTAIENT PRÉSENTS :** Mme NICOLE BRODEUR, présidente de la commission  
Mme FRANCINE SIMARD, commissaire  
M. DAVID HANNA, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE :  
RENOUVELER UN TERRITOIRE URBAIN MORCELÉ**

---

**COLLOQUE**

---

**PANEL 2 : METTRE EN SCÈNE DES ENTRÉES DE VILLE HARMONIEUSES**

---

Séance tenue le 5 septembre 2019  
PLAZA CENTRE-VILLE  
777, boulevard Robert-Bourassa  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 5 SEPTEMBRE 2019

### PANEL 2 : METTRE EN SCÈNE DES ENTRÉES DE VILLE HARMONIEUSES

MOT DE L'ANIMATEUR, M. Pierre Goyer ..... 1

#### PANÉLISTES INVITÉS :

M. Sylvain Paquette ..... 4

Mme Michèle St-Jacques ..... 10

#### PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. Jean-François Pronovost ..... 25

Mme Maude Landreville ..... 29

M. Cédric Glorioso-Deraiche ..... 31

Mme Francine Simard, commissaire ..... 34

Mme Chantal Munger ..... 36

M. Vianney Bélanger ..... 37

Mme Mardjane Amin ..... 39

M. Pascal Roberge ..... 46

M. Georges Renaud ..... 47

M. Julien Lahaie ..... 49

#### AJOURNEMENT

**PANEL 2**

**METTRE EN SCÈNE DES ENTRÉES DE VILLE HARMONIEUSES**

5

**MOT DE L'ANIMATEUR**

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

10

Merci d'être ici, vous êtes nombreux, nombreuses, bravo. Je suis quand même étonné toujours de constater que, si tôt le matin, après une intervention comme celle à laquelle nous avons assisté, qu'on si soit nombreux dans une salle là-dessus.

15

J'avais une petite question qui me trottait dans la tête ce matin, juste, genre, provenance professionnelle. Les étudiants, vous pouvez lever la main? O.K. Combien de l'UQAM là-dedans? Mais les gens de l'UQAM sont en grève, il me semble qu'on devrait avoir un achalandage plus grand.

20

Combien de professionnels en aménagement de manière générale, de génie, urbanisme, paysage? Ah, c'est bon. O.K. Alors, on a une mixité d'activités professionnelles qui va nous permettre d'animer les quarante dernières minutes.

25

Donc, je répète le processus, on vous l'a annoncé un peu tantôt, mais avant, je vais me présenter : Pierre Goyer, je suis analyste à l'Office de consultation publique de Montréal. Je vous fais grâce de mon parcours professionnel, il est assez tortueux, mais je suis en matière d'aménagement du territoire depuis probablement une trentaine d'années, quarante ans.

30

À partir d'organismes communautaires jusqu'à la politique municipale, je tentais de montrer à Obama comment on pouvait passer d'organisateur communautaire à président des États-Unis, c'est prétentieux; je passe.

J'ai été aussi donc conseiller municipal; j'ai été urbaniste sans porter le nom parce que je ne suis pas membre de l'Ordre, donc je suis un planificateur urbain, point. Je ne veux pas que l'Ordre me poursuive ce matin.

35

Donc, j'ai travaillé dans le secteur privé, dans le secteur public et dans le secteur communautaire, voilà, en deux mots. J'ai peut-être donc une vision des choses élargie qui me permettra de solliciter votre collaboration dans la dernière partie.

40

Vous connaissez le processus peut-être un peu. On va entendre nos deux panélistes, je les présente : monsieur Sylvain Paquette, qui sera le premier à intervenir. Sylvain est directeur de la Chaire de paysage en environnement à l'UdeM, il est aussi professeur titulaire à l'École d'urbanisme — et ça a changé de nom si j'ai bien compris : École d'urbanisme et d'architecture de paysage. Voilà. J'ai fait mes classes chez vous. Il est aussi directeur de la

45

Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal. Et c'est probablement ce titre-là particulièrement qui lui... On lui demandait tantôt c'était quoi sa formation académique : il est biologiste, dans une autre vie. L'origine des espèces vous a amené à l'aménagement.

50

Son expertise, elle est tout à fait appropriée au thème de la matinée. Il est sociologue du paysage et il a déjà développé des stratégies, notamment pour certains parcours et entrées de ville, dont l'autoroute 20, je crois, entre l'aéroport et le centre-ville, si ma mémoire est bonne. C'est exact? Voilà.

55

Donc, nous aurons le plaisir de l'entendre pendant une dizaine de minutes, suivi de madame Michèle St-Jacques. Madame St-Jacques, elle est aussi prof à l'École de technologie supérieure. Elle a été directrice du département de génie. Elle est maintenant directrice du programme de maîtrise en génie, concentration gestion d'infrastructures urbaines, on est en plein dedans. Donc ingénieure et physicienne. Combien de physiciens dans la salle? O.K. C'est vraiment une profession assez rare. Donc, spécialisée en aménagement routier, matériaux, sécurité routière; fonctions très pratiques donc de l'aménagement urbain.

60

Je vais juste conclure : deux fois dix minutes. Après ça, c'est un défi que je lançais tantôt à nos deux panélistes, vingt minutes d'échange entre les deux, un échange constructif et collaboratif, mais pouvoir approfondir les propos de l'un et l'autre.

65

Alors, je vais tenter de vous stimuler, si besoin était, à l'intérieur de ces vingt minutes là. Et, par la suite, tout le débat appartient à la salle, on a une quarantaine de minutes avant la pause de dîner, ça va?

70

Juste une phrase de mise en contexte : on est quand même ici dans un processus, à la fois de mobilisation et de participation, c'est le jargon de l'Office de consultation publique. Mais on est ici, d'abord et avant tout, pour alimenter votre réflexion dans l'espoir que vous soumettiez vos opinions à l'occasion de la consultation un peu plus formelle qui suivra bientôt.

75

Donc, on est ici pour alimenter votre connaissance du milieu, de la pratique et tout ça, basée sur ce qu'on entendra toute la journée, de manière à ce que vous tous et toutes déposiez un mémoire à l'occasion de la consultation publique. On est toujours à la recherche de participation publique chez nous.

80

Une seule indication : à l'occasion... Bon, il faut que je vous avise qu'il y a une dame là-bas, elle s'appelle Élise, c'est la chargée de projet du dossier. Sa job, c'est de nous surveiller, c'est-à-dire me surveiller pour ne pas que je parle trop et que je n'excède pas les horaires. Alors, vous verrez quelqu'un dans le fond qui fait toute sorte de signes, mais je préfère vous regarder de loin que de regarder Élise que je félicite parce que c'est l'organisatrice principale de l'événement. Merci Élise.

85

Un seul thème : mettre en scène des entrées de ville harmonieuses. Depuis hier, je tente de faire un petit peu de sémiologie autour de chacun des mots. Il y a la mise en scène, il y a une entrée puis il y a l'harmonie. J'ai le goût de dire que le mot « harmonieux » est comme un *buzzword* chez les urbanistes, c'est comme dire « on veut un milieu de vie complet ».

90

95           Bref, j'arrête là, je vais commencer mon sens critique d'urbaniste et je ne veux pas. Mais votre réflexion doit quand même porter sur ces trois thèmes là, je pense. Alors le défi que vous avez, peut-être, c'est, si nos panélistes ne parlent pas de mises en scène, d'entrées harmonieuses, ça va être à vous de le définir. Fin.

          J'invite Monsieur Paquette à commencer sa présentation.

100       **M. SYLVAIN PAQUETTE :**

          Merci, Monsieur Goyer.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

105           Vous pouvez m'appeler Pierre, Sylvain? Ça va être plus facile.

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

110           Merci, Pierre. Merci à l'OCPM de cette invitation pour aborder avec vous aujourd'hui la question des entrées de ville. En fait, on m'avait donné un mandat très précis, c'est-à-dire de parler de projets inspirants... de projets inspirants et de processus, de processus inspirants pour cette question d'entrées de ville.

115           D'entrée de jeu, déjà, j'ai réfléchi à un certain nombre de projets inspirants qui ont été menés à l'international que j'aimerais aborder avant de parler d'un processus qu'on a mené ici, à Montréal, avec le ministère des Transports et la Ville de Montréal, qui est un concours international d'idées sur l'entrée de ville dont Pierre évoquait tout à l'heure, le projet entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

120           Quand on parle d'entrée de ville, il y a des projets comme celui de Barcelone, qui est sur toutes les lèvres, c'est-à-dire un projet qui est inspirant. Un projet de reconquête, en fait,

des espaces publics dans un secteur stratégique, à l'interface du quartier historique et du port de Barcelone.

125 Une stratégie, comme vous voyez ici, du passage d'une voie autoroutière en semi-souterrain qui permet donc de valoriser cet espace public pour permettre une meilleure perméabilité entre ces deux espaces. Un projet européen, mais il est important aussi de présenter un certain nombre de projets d'Amérique du Nord.

130 Celui de Houston, ici, qui longe la rivière Buffalo Bayou, qui a été un projet réalisé, en fait, c'est un projet de parc linéaire qui a été aménagé sous une infrastructure autoroutière, donc pour permettre en fait l'utilisation de ces espaces qui sont souvent sous-utilisés dans nos infrastructures routières traditionnelles.

135 Du côté de Shanghai, il y a aussi un autre projet qui est similaire, c'est-à-dire que l'idée, c'est de consolider des espaces verts sous des infrastructures autoroutières. Mais dans ce cas-ci en particulier, c'est de profiter, en fait, de mettre en valeur le caractère qu'on pourrait dire « monumental » de ces infrastructures routières.

140 Un projet plus près de chez nous, le projet de Québec. C'est probablement l'entrée de ville de la promenade Champlain, Samuel-De Champlain, à Québec. C'est probablement un des seuls projets d'entrée de ville qui a été réalisé, donc qui a été planifié notamment par la Commission de la capitale nationale et le ministère des Transports à l'époque.

145 Donc, c'est un projet où la Chaire en paysage a été notamment interpellée très en amont à la fin des années 90 pour faire tout un projet de caractérisation des paysages et mettre en valeur en fait ces paysages fantastiques du fleuve Saint-Laurent sur une voie routière qui n'était, à l'époque, absolument pas aménagée pour accueillir des usages récréatifs.

150 Donc, un portrait très, très rapide, on a seulement dix minutes. J'arrive tout de suite à ce projet, ce concours international d'idées.

155 En fait, le contexte d'émergence était, évidemment, dans le contexte de requalification de l'entrée de ville de Montréal, le long de l'autoroute 20, entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal. Et on s'est dit avec nos partenaires, donc le ministère des Transports et la Ville de Montréal, profitons de l'intelligence collective des concepteurs — qu'ils soient architectes, designers urbains, architectes paysagistes — pour réfléchir et alimenter cette réflexion sur l'entrée de ville de Montréal.

160 Donc évidemment, il y a eu — je commence par la fin, d'une certaine manière — il y a eu un certain nombre de projets qui ont été relevés par le jury international qui a été organisé à l'époque. Donc, je vous parle de 2011. Un des projets, en fait, il y a eu trois propositions qui ont été primées par le jury, ou relevées par le jury. Un de ces projets, ça a été celui proposé par la firme new-yorkaise Dlandstudio qui proposait en fait tout un travail sur le  
165 désenclavement d'un segment autoroutier, de l'autoroute 20, pour proposer une solution d'enjambement pour favoriser une reconquête des espaces au-dessus de l'autoroute, notamment dans un contexte de consolidation de la trame verte.

170 Un autre projet qui a été réalisé par une firme d'architecture torontoise, Brown & Storey, qui, eux, arrivaient avec une solution pour imaginer des propositions de densification urbaine et d'articuler cette densification qui est très importante à Montréal, notamment avec l'adoption du PMAD, de penser cette densification en articulation étroite avec les réseaux de transports, pas seulement les réseaux de transports autoroutiers, mais aussi les réseaux de transports plus doux, c'est-à-dire pistes cyclables et voies piétonnes.

175 Un dernier projet d'un individu, d'un diplômé en architecture de paysage, Gilles Hanicot, qui a proposé une solution très innovante sur le plan de la production/consommation d'énergie. En fait, il proposait de voir les autoroutes, non pas seulement comme des lieux de consommation d'énergie, mais aussi de production, donc de récupération de l'énergie produite  
180 par l'autoroute pour notamment arriver à des solutions d'éclairage; et avec une vision d'éclairage où la dimension qualitative est importante.



185 Donc, ces projets répondaient à une demande, en fait, un cahier des charges déposé  
par les partenaires d'une table de travail qui ont été mis sur place en amont de ce projet-là.  
L'idée, en fait, c'était d'arriver à définir une vision très claire pour cette entrée de ville  
190 emblématique pour Montréal et, comme je vous disais, de se servir des idées des concepteurs  
à l'international pour répondre à cette vision-là. Donc, il y a eu tout un travail en amont pour  
identifier des enjeux sur cette voie qui faisait 17 kilomètres, donc c'était quand même un travail  
important. Des enjeux, des aspirations en regard de ce qui est souhaitable par rapport à ce  
tronçon et les opportunités de projet.

195 Vous voyez ici, les membres de la table de travail qui, à l'époque, ont réfléchi  
collectivement, d'une manière concertée, à cette vision. Donc, vous voyez, plus d'une vingtaine  
de partenaires : des représentants, évidemment, de la Ville de Montréal des différents  
arrondissements limitrophes à ce tronçon-là; des représentants à l'échelle régionale; la  
Communauté métropolitaine de Montréal; la Conférence régionale des élus, à l'époque, de  
Montréal; et un certain nombre aussi d'autres intervenants privés, dont le Canadien National et  
le Canadien Pacifique.

200 Ça a permis, en fait, de défini... oh! Cette vision s'est déclinée, en fait, autour d'un  
territoire et d'un certain nombre, vous voyez, d'une certaine manière, les *hot spots* en termes  
d'enjeux d'aménagement qui ont été documentés et qui étaient, finalement, la documentation  
qui était fournie aux concepteurs. Ces territoires d'enjeux, ce qui est important à retenir ici,  
c'est que, plutôt que de travailler uniquement sur un tronçon autoroutier, une infrastructure  
205 autoroutière, qu'on prenait en compte, vous voyez, l'ensemble du territoire limitrophe. Donc,  
c'est de réfléchir à cette interface entre une infrastructure routière et son territoire.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

210 Monsieur, je vous accorde deux, trois minutes.

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

215

C'est bon, j'y arrive rapidement.

220

Vous voyez la vision territoriale en trois axes : un projet emblématique pour la métropole, une scénarisation des parcours d'expérience, une démarche concertée de développement urbain durable.

225

Ce qui est intéressant, c'est qu'au-delà des projets, donc il y a eu trois lauréats et 10 mentions parmi les 62 propositions, et c'était mené aussi avec un projet de *workshop* mené par la Chaire UNESCO en paysage et environnement.

230

On est arrivés à 500 idées, donc c'est énorme et intéressant pour alimenter une réflexion qui s'est déclinée en familles d'intervention, vous voyez; en 47 familles d'intervention.

Qu'est-ce qu'on avait, rapidement, en termes de familles d'intervention? Des solutions sur l'amélioration du transport en commun, l'aménagement ponctuel des ponts aux structures de franchissement, les murs antibruit, l'aménagement de pistes multifonctionnelles sur le traitement des eaux de ruissellement, sur l'intervention en couleurs, l'éclairage, l'implantation de services publics et commerciaux.

235

Mais surtout, ce qu'il faut dire, c'est que ça a permis, ces 500 idées pour les 47 familles d'intervention, au-delà des projets, c'est de dégager des critères et des principes d'aménagement.

240

Donc, pour les 47 familles d'intervention, on a réalisé des fiches synthèses, notamment sur la végétalisation des emprises autoroutières, sur le traitement des eaux de ruissellement, sur l'installation de repères signalétiques aux entrées de quartier...

245 Je pense que c'est important, lorsqu'on traverse sur une infrastructure routière, on perd de vue le territoire qu'on traverse, donc, d'aménager ces repères est un aspect important, valoriser le patrimoine industriel.

Et en conclusion, ce que j'aimerais dire, c'est que ce travail d'idéation en amont, d'une réflexion de planification, est important.

250 Donc, quand on parle de design prospectif, c'est d'amener, en fait, cette réflexion plus en amont dans le processus, plutôt que d'attendre à la toute fin et d'arriver à une solution où la planification suit de manière plus linéaire son processus et, à la toute fin, on invite les concepteurs, les designers à réfléchir pour mettre en œuvre les éléments de planifications. Donc ça permet d'alimenter, plus en amont, cette question de la qualité, de l'harmonie de ces  
255 infrastructures urbaines importantes en entrée de ville.

Voilà, j'espère que je n'ai pas trop débordé.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

260 Pas du tout, et j'en profitais parce qu'Élise est sortie dehors, alors, vous pouviez continuer. Voilà, de la conception à l'appel d'offres, à toute la planification, on va probablement passer à la mise en œuvre d'un projet? C'est ce que madame nous proposera.

265 J'ai... juste une seconde, Madame St-Jacques, vous permettez? J'ai fait un affront au protocole de l'Office. Il y a les commissaires de la Commission qui sont là, je leur demanderais de se lever.

270 J'ai madame Francine Simard, bonjour, et j'ai monsieur David Hanna que tout le monde connaît à Montréal, je pense, alors je ne commenterai pas davantage.

Voilà, merci, Madame St-Jacques.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

275

Bonjour tout le monde. Moi, je veux vous parler des entrées de ville, un peu comme Sylvain vient de faire, mais je vais y aller avec ma touche d'ingénieure donc, vous allez voir, c'est assez différent de ce que Sylvain vous a présenté.

280

Donc, d'abord, qu'est-ce qu'une entrée de ville? Alors, une entrée de ville, c'est un aménagement physique. Il faut vraiment qu'il y ait quelque chose de visuel à l'entrée d'une ville, d'un village ou d'un quartier, et cette entrée de ville fait la transition entre un milieu rural, périurbain ou autoroutier en milieu urbain. Donc, ce n'est pas un panneau de signalisation.

285

Souvent, quand vous allez circuler sur la route, vous allez voir, si vous êtes attentifs, il y a un panneau de signalisation qui va vous dire que vous devez rouler à 90 kilomètres/heure. Ensuite, vous allez voir 70 kilomètres/heure quand vous arrivez en milieu en périurbain. Ensuite, 50 kilomètres/heure, 40 ou 30 quand vous arrivez en milieu urbain.

290

Plutôt que d'avoir ces panneaux-là, que les gens ne voient pas toujours et ne respectent pas toujours, on peut faire des entrées de ville de façon à forcer les conducteurs à faire naturellement ce qu'on attend d'eux.

295

Des entrées de ville indiquent aux conducteurs qu'ils franchissent une limite urbaine, c'est ça, le but d'une entrée de ville, qu'il arrive en milieu bâti, qu'il doit modifier sa conduite, de manière à ce que les activités quotidiennes de la rue principale se déroulent en toute tranquillité, sécurité, convivialité et harmonie, comme a dit Pierre tantôt.

300

Donc, l'entrée de ville doit être une alerte visuelle pour tous les usages de la route afin d'assurer leur sécurité et leur cohabitation, peut servir de porte d'entrée et de modération de la circulation. Donc une porte d'entrée, ça peut être une thématique qu'on met dans cette porte-là pour indiquer dans quelle zone on se situe.

305 C'est le premier contact que les visiteurs ont avec la ville, le village ou le quartier. Donc ce qu'on veut habituellement, c'est que les gens disent « wow » quand ils arrivent là. Donc, c'est pour ça qu'on doit faire des entrées de ville en conséquence.

310 Il existe différents types d'entrées de ville. Dans les quartiers historiques, on utilisait des portes, donc c'étaient vraiment des portes réelles qu'on utilisait à l'époque. Donc, ici, c'est dans le Vieux-Québec. Quand on franchit la porte, on n'est pas du tout dans le même type d'environnement d'un côté et de l'autre de la porte.

315 On peut aussi utiliser un carrefour giratoire. Ici, c'est à Villeneuve-les-Sablons, en France, donc, on est dans une zone, sur une départementale, où on roulait à 90 kilomètres/heure.

320 On arrive en milieu bâti, les façades des bâtiments sont presque directement dans l'emprise routière. Donc, si un enfant joue avec son ballon, il n'a pas beaucoup d'espace. Donc en mettant un minigiratoire comme ça à l'entrée — les minigiratoires ne sont pas arrivés encore au Québec, ils arriveront peut-être un jour, mais on peut toujours appliquer ça avec de plus gros giratoires chez nous.

325 Donc, des îlots, des minigiratoires comme ça, le conducteur pour le franchir n'aura pas le choix de limiter sa vitesse de circulation pour pouvoir tourner dans un espace aussi restreint, il va sortir de là, il va être à 20, 30 kilomètres/heure, il ne sera plus à 90, et c'est ça qu'on veut.

330 On peut aussi s'en servir pour identifier le territoire. Ici, c'est à Narbonne, en France, donc c'est une amphore, une gigantesque amphore qui est dans le centre du giratoire, et sur le centre, sur l'anneau du carrefour du giratoire, c'est marqué « Narbonne, berceau de la vigne française. » Donc, on voit quelle est la spécificité du territoire dans lequel on se prépare à entrer.

On peut aussi utiliser des bandes d'alertes transversales. Ici, c'est à Survilliers, en France, donc a utilisé des enrobés grenus. On a fait des bandes de couleur et elles ne sont

335 pas juste de couleur, elles sont aussi texturées, donc c'est un enrobé grenu qui est posé par-dessus l'enrobé régulier.

Donc le conducteur passe sur cet enrobé, c'est visuel, c'est sonore parce que, comme c'est grenu, le véhicule va vibrer, donc inconfortable pour lui, automatiquement, il va lever le  
340 pied. Et en plus, c'est visuel, donc c'est rouge, noir, rouge, noir, et, sur les trottoirs, de part et d'autre, ils ont mis les couleurs inversées, de façon vraiment à sensibiliser le conducteur que là, il va arriver en milieu bâti.

C'est bon parce que c'est tellement inconfortable pour le conducteur que c'est sûr que  
345 lui aussi il va descendre sa vitesse à peu près à 20 kilomètres/heure, beaucoup plus efficace qu'un panneau en bordure de route. Le problème, c'est que c'est bruyant pour les résidents, donc peut-être que ce serait mieux de les mettre un petit peu plus avant d'arriver directement au milieu bâti.

Un autre type d'entrée de ville : ici, on peut utiliser un décalage latéral ou un  
350 resserrement de la chaussée. Donc, à gauche, c'est à Villeneuve-les-Sablons, c'est une chicane qui est utilisée, exactement comme on a dans les circuits de F1. Les conducteurs n'ont pas le choix de réduire, encore une fois, leur vitesse de beaucoup et, ensuite, ils arrivent en milieu bâti, donc ils vont encore une fois de passer d'autour de 90 kilomètres/heure à 20  
355 kilomètres/heure, donc vitesse très réduite, s'il y a des enfants dans ce secteur-là, ils sont protégés.

À droite, c'est quelque chose que moi je privilégierais parce que je trouve ça vraiment  
assez intéressant comme aménagement physique. Il s'agit de saillies. C'est à Barcarès, dans  
360 le sud de la France. Ce sont des saillies, donc à l'extrême à droite, vous voyez qu'il y a une saillie qui pousse le véhicule à s'en aller vers la gauche parce qu'on arrive près du milieu bâti.

Mais face à lui, à la sortie du village, il y a une saillie aussi, encerclée en rouge, qui incite les conducteurs à être projetés aux autres aussi dans la voie inverse. Donc, risque de

365 face-à-face, donc c'est sûr qu'encore une fois, les deux véhicules vont être obligés de réduire  
leur vitesse à 20, 30 kilomètres/heure, plutôt que de rouler encore à 70, 90.

370 Ici, c'est à Moulton, toujours en France, rétrécissement de la chaussée. Donc c'étaient  
des emprises larges, encore une fois, les façades directement sur le trottoir, donc pas très  
rassurant quand on a de jeunes enfants.

375 Alors, ils ont utilisé des enrobées colorées, donc pas d'entretien, c'est vraiment là en  
permanence, ce n'est pas de la peinture, des enrobées colorées. Ils ont fait un terre-plein  
central large. Ils ont fait des accotements qui peuvent servir pour du stationnement, mais  
vraiment, ils ont réduit de beaucoup l'emprise roulable, ce qui fait que les voies sont plus  
étroites, attirent moins la vitesse, et surtout, c'est tellement esthétique et beau que,  
naturellement, on lève le pied quand on arrive là.

380 On peut aussi utiliser des végétaux ou des éléments architecturaux, donc c'est pour  
faire prendre conscience visuellement au conducteur qu'il change de milieu. À gauche, c'est  
l'entrée de l'île des Sœurs, donc, avant d'avoir le gros giratoire de milieu humide, ils ont fait un  
aménagement paysager qui indique qu'on arrive à l'île des Sœurs.

385 L'île des Sœurs, c'est tout de suite à la sortie de deux autoroutes, donc les véhicules  
arrivent là avec une vitesse assez importante. Donc, on leur montre que là « regarde, tu arrives  
en milieu bâti, c'est 30 kilomètres/heure, tu dois changer ta vitesse ».

390 Même chose pour le boulevard Robert-Bourassa, ils avaient mis des éléments  
architecturaux au centre, avant, donc c'était l'autoroute Bonaventure qui finissait là, au niveau  
de la rue Notre-Dame, et ensuite c'était un boulevard plus urbain en plein centre-ville de  
Montréal.

On peut se servir d'éclairage aussi. Quand on arrive de la Rive-Sud, les ponts de  
Montréal sont magnifiques et ils sont éclairés, donc on les voit de loin avant d'arriver. Les

395 ponts peuvent aussi servir d'entrée de ville, ils sont éclairés. Le pont Jacques-Cartier est  
magnifique, on le voit de loin avant de l'emprunter.

Le pont Samuel-De Champlain aussi sera éclairé. J'ai la chance de vivre pas loin et de  
pouvoir voir qu'ils font des tests d'éclairage. Donc, lui aussi, il sera éclairé, architecture très  
400 impressionnante aussi.

Et quand on est sur ces ponts, même chose pour le pont Victoria, la vue du centre-ville,  
la vue du fleuve, la vue de la Cité-du-Havre, la vue du port de Montréal; tout ça, c'est tellement  
magnifique que ça fait partie de l'entrée de ville. C'est ça qu'il faut vraiment montrer aux  
405 utilisateurs du réseau.

On peut se servir aussi d'aménagement de boulevards urbains pour faire des entrées  
de ville. Alors, ça ici, c'est à Ottawa, quand on franchit le pont Alexandra à partir de Gatineau.

410 Ce qui est intéressant de constater, c'est que chaque utilisateur du réseau a sa place.  
Donc : les véhicules routiers, une bordure de granite; les cyclistes, une bordure de granite; plus  
haut, les piétons. Donc, trois niveaux pour trois types d'utilisateurs différents, aucun conflit  
possible entre ces trois usagers de la route.

415 Aménagement de boulevard urbain à Québec : le boulevard René-Lévesque, l'ancien  
boulevard Saint-Cyrille qui était à deux niveaux, à gauche, avec les piétons qui circulaient  
entre deux voies assez rapides en plein milieu. Ce n'était pas très inspirant.

J'ai eu la chance d'être impliquée sur ce projet et de travailler sur ce projet avec les  
420 architectes. Donc quand il a réaménagé en boulevard urbain, en rouge encerclé, l'édifice Price.  
Donc, l'édifice Price a été mis en valeur, donc vraiment ça a été remis avec beaucoup de  
végétation et de la place pour chacun des utilisateurs du réseau. Donc, vous avez les  
véhicules motorisés, vous avez le transport en commun, vous avez les cyclistes, vous avez les  
piétons. Cyclistes, piétons doivent toujours être séparés, ne doivent pas utiliser les mêmes  
425 corridors.



À Granby, ils sont en train de réaménager. Ils ont gardé leur thème qui est le zoo. Les gens connaissent que Granby, c'est le Zoo de Granby. Ils ont fait appel à des firmes d'architectes pour faire des concours et la rue principale sera réaménagée.

430 Il y aura cinq intersections qui seront réaménagées sur la thématique du Zoo de Granby. Donc aux intersections, dans le pavé, ils vont aller chercher le pelage et la peau des animaux pour vraiment rappeler la thématique.

435 Pour faire deux voies cyclables, ils ont enlevé le stationnement, mais ils vont rajouter un système d'information, de signalisation qui va montrer qu'il y a des espaces disponibles à l'arrière et ces espaces de stationnement sur rue à l'arrière seront gratuits. Donc, c'est une compensation qu'ils font pour redorer leur rue principale.

440 J'arrive à Nîmes, le boulevard Jean-Jaurès, vous allez voir qu'il ressemble beaucoup à notre boulevard Robert-Bourassa. Donc, le boulevard Jean-Jaurès, à Nîmes, a été refait complètement il y a à peu près cinq, six ans.

445 Le boulevard, c'était vraiment l'équivalent de notre autoroute Bonaventure, boulevard Robert-Bourassa. C'étaient des voies très, très larges, pas tellement de place pour des piétons, juste de la place pour des îlots de chaleur et beaucoup de véhicules. Ils ont enlevé tous les stationnements sur rue, ils ont fait un espace central très, très fort. Donc, cet espace est pour les piétons et les cyclistes et les véhicules ont été tassés de part et d'autre, donc deux voies de circulation, deux ou trois voies de circulation maximum, de part et d'autre du terre-plein central. Sous la place pour les piétons et les cyclistes, les stationnements, donc les  
450 stationnements sont en souterrain.

455 J'arrive au boulevard Robert-Bourassa, à Montréal. On a le premier cercle rouge, le plus loin, ce sont des éléments architecturaux que je vous montrais tantôt au niveau de la rue Notre-Dame. Récemment, on a descendu l'autoroute Bonaventure pour créer un boulevard urbain beaucoup plus éloigné du centre-ville; une nouvelle œuvre d'art; un terre-plein central

aménagé comme le boulevard Jean-Jaurès si vous voulez, mais on a encore cinq voies de circulation par direction et pas de place pour les cyclistes.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

460

Je déteste être impoli, Madame St-Jacques : conclusion.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

465

Je suis rendue là.

Donc, l'entrée de ville permet de mettre en valeur des perspectives visuelles ou des attributs paysages locaux, en plus de marquer une transition de milieu.

470

Les entrées de ville de Montréal depuis la Rive-Sud : donc, les ponts Champlain, Victoria, Jacques-Cartier doivent mettre en valeur la beauté de Montréal, donc le Mont-Royal, le fleuve, les édifices du centre-ville, la Cité-du-Havre, le Vieux-Port, et cela doit continuer une fois qu'on a franchi les ponts.

475

Actuellement, ce n'est pas tout à fait le cas, il faut rajouter ces tronçons-là pour qu'on se rende directement au centre-ville. Il y a de quoi faire de belles choses. Chaque usager du réseau routier doit y trouver sa place.

480

On devrait s'inspirer de Rotterdam; on devrait s'inspirer de la promenade Champlain à Québec; on devrait s'inspirer de Toronto, où on a donné de l'espace pour les piétons et pour les cyclistes le long du fleuve. Donc, on devrait tasser l'autoroute Bonaventure et créer un passage. Il y a une piste cyclable et une piste piétonne sur le pont Samuel-De Champlain, on devrait faire en sorte que ceux-ci puissent continuer le long du fleuve, le long de l'autoroute Bonaventure et se rendre directement dans l'axe de Robert-Bourassa.

485

Voilà, merci beaucoup.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

490 Merci, Madame. Je trouve que c'est un excellent point de départ, merci Madame, pour  
continuer la discussion parce que votre conclusion ratisse large dans les faits.

495 Écoutez, il nous reste exactement 47 minutes. En théorie, on est censés laisser une  
quarantaine de minutes aux gens de la salle, alors le défi que je vous soulevais tantôt vient  
d'être réduit à cinq minutes parce que je pense que la salle mérite peut-être d'intervenir  
davantage que de continuer la réflexion, qui était complète dans les deux cas.

500 J'ai juste deux remarques à faire, peut-être, pour susciter ces cinq minutes-là, si vous  
le souhaitez. Quand on entend parler... On a peu d'exemples et peu de références,  
effectivement, sur le territoire de Montréal, d'entrées de ville et de parcours d'entrées de ville,  
et on rappelle toujours Bonaventure qui est quand même relativement récent. Il y a l'entrée du  
pont Jacques-Cartier qui a été un peu aménagée au sol, mais beaucoup plus éclairée sur le pont  
lui-même.

505 Bref, on est en déficit d'information, on est en déficit de référence, comme on dit chez  
les urbanistes, là-dessus. Vous avez bien fait, mais c'est toujours un peu frustrant de regarder  
les exemples européens ou ailleurs en Amérique du Nord, en sachant que notre bagage n'est  
pas très, très grand.

510 Donc, comment construire les références et comment en faire plusieurs, ici à Montréal,  
ce serait une question à poser, mais l'autre question, c'est l'usager et l'usage.

515 Quatre-vingts pour cent du temps, quand on réfléchit aux entrées de ville, on réfléchit  
en termes de mobilité. C'est d'abord et avant tout pour la mobilité, soit piétonne, soit cycliste,  
soit automobile, ce n'est pas restrictif.

Mais le boulevard Champlain avait eu la grande qualité, j'adore celui de Robert-  
Bourassa à Québec et celui de Champlain, mais Champlain permet d'autres usages aussi. Il

520 permet des usages ludiques, récréatifs; ce n'est pas juste un parcours comme un parcours et cette préoccupation-là, notre usage d'un parcours d'entrée de ville, ça me préoccupe. Ça devrait peut-être être multifonctionnel.

C'est peut-être une préoccupation, une lubie personnelle, mais je vous l'envoie à vous, pour les sept, huit prochaines minutes.

525 **Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

530 Je peux peut-être commencer. J'ai été impliquée aussi dans la promenade Samuel-De Champlain. C'est que j'avais fait un projet moi, à mon arrivée à l'université, ça doit faire entre quinze et vingt ans qu'on avait déposé ce projet-là. C'était d'instaurer des traverses piétonnes de type *Barnes Danse*.

535 Donc les traverses piétonnes, de type *Barnes Danse*, c'est un système qui a été mis en place par un monsieur Barnes, qui était alors à New York, à Chicago; il s'occupait de ces villes-là. Et, c'est pour permettre aux piétons la traversée des carrefours en diagonales. Pendant que les piétons traversent, tous les autres véhicules sont immobilisés.

Son système a été retenu et a été instauré un peu partout dans le monde. Donc, si vous allez faire des tours en Australie, Nouvelle-Zélande, et si vous faites toute la côte ouest-américaine, vous allez voir, il y en a. Donc, traverses de type *Barnes Danse*.

540 Quand ils ont réaménagé la promenade Samuel-De Champlain, nous on avait fait une étude, ici, avec un étudiant de maîtrise, on avait vérifié si on pouvait appliquer ça au carrefour Peel/Sainte-Catherine à Montréal. Savez-vous combien il y a de piétons qui traversent à l'heure au carrefour Peel /Sainte-Catherine à Montréal? À l'heure du midi, entre midi et une heure, combien il y a de piétons?

545 À l'époque, il y avait 9 000 piétons, donc il y en a peut-être encore plus aujourd'hui. Essayez, vous, dans votre véhicule, de tourner à gauche ou de tourner à droite : à peu près impossible.

550           Donc on avait fait une simulation pour voir si on appliquait un système de traverse piéton, *Barnes Danse*, à Montréal, à ce carrefour-là. Ça donnait des résultats géniaux et on sécurisait nos piétons, parce que pendant que les piétons traversent et en traversant en diagonale, ils prennent beaucoup moins de temps que s'ils ont à traverser comme ça et ensuite comme ça.

555           Donc si ça prend 22 secondes comme ça et 26 comme ça, ça prend 28 en diagonale. Donc, on vient d'enlever du temps qui est requis aux piétons, qu'on enlève aux autos, et on donne ce temps aux autos. Donc le niveau de service est amélioré pour les véhicules routiers et les piétons sont entièrement protégés quand ils traversent et ça va plus vite pour eux. Montréal, il fait froid, traverser en diagonale, au lieu de faire 22 plus 26, donc 48 secondes, 28  
560 secondes pour traverser, 20 secondes plus vite, ils sont rendus de l'autre côté. C'est merveilleux.

565           Donc, ce projet-là n'avait pas été retenu. Par contre, il a été publié beaucoup, et quand ils ont fait la promenade Samuel-De Champlain, ils m'ont appelée pour savoir s'ils pouvaient l'appliquer là et ils l'ont appliqué. Donc, il y a une traverse entre le stationnement et les observatoires, où, justement, c'est le principe des traverses de piétons de type *Barnes Danse* qui ont été installées là.

570           Ils ont été installés récemment aussi, ici, près du Palais des congrès, Centre international de Montréal, il y en a une là. Donc voilà, les systèmes de traverses *Barnes Danse*, c'est une façon aussi de protéger nos piétons.

575           Quand les piétons traversent, toutes les approches doivent être au rouge. Donc, il n'y a pas un véhicule qui bouge. C'est quelque chose qu'on devrait appliquer de plus en plus en milieu bâti.

          En m'en venant entre l'ÉTS et ici tantôt, j'avais l'impression d'être à Paris. J'étais à Paris récemment, il y avait tellement de piétons partout, avec les trottinettes, ça devient vraiment dangereux, on n'a plus le temps de surveiller les autos. Donc ça s'en venait à peu

580 près comme ça ce matin entre l'ÉTS et ici, ça fait que je me dis que peut-être qu'on pourrait commencer à penser à mettre des traverses *Barnes Danse* ici aussi, un peu partout, pour que les véhicules soient tous au rouge, quand nous, comme piétons, on traverse.

Voilà.

585

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

Merci, Madame. Monsieur?

590

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

J'aimerais rebondir sur le premier questionnement, sur le manque de référence ici, à Montréal en particulier.

595

Peut-être un élément d'explication : c'est que, quand on parle d'entrée de ville, il y a un défi important, c'est de décroisonner les lieux de décision. C'est-à-dire que souvent la route appartient, dans les cas qu'on a présentés, au ministère des Transports, alors que le territoire adjacent appartient aux villes. Donc déjà, il y a un travail de dialogues à construire qui n'est pas toujours évident.

600

Et donc il y a des solutions, je dirais, d'aménagement ou des solutions techniques sur le plan du génie qui sont possibles, qui sont potentielles, mais il y a aussi un autre niveau de solution qui vient plus de l'ordre du politique.

605

Je pense que le grand défi de l'aménagement, c'est de chercher à déssectorialiser aussi, ces grands enjeux qui, effectivement, touchent à la fois la vitalité d'un territoire et l'expérience de traversée d'une voie routière, ou une voie de transport collective, ou d'autres moyens de transport plus doux.

610           Donc, je pense que l'exemple du concours qu'on a réalisé a permis de fédérer, je  
dirais, une forme de concertation autour d'une table de travail. Je pense que c'est un exemple  
qui peut être inspirant pour d'autres projets d'entrée de ville à Montréal. Mais ceci dit, je pense  
que sur le plan des compétences et du talent, on a tout à Montréal pour construire nos  
références avec les talents qu'il y a dans les différents services de la Ville de Montréal.

615

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

Je suis, à ce point, d'accord avec vous. J'avais en tête un vieux, vieux, vieux projet qui  
est Jacques-Cartier, le pont Jacques-Cartier. Quand on a aménagé le parc, sur Montréal donc,  
620           à la sortie du pont Jacques-Cartier, il y a eu un long débat.

620

Est-ce que c'est juste un aménagement de parc pour mettre en perspective,  
notamment l'église qui est magnifique, puis le parc en soi est magnifique, ou si on en profite  
aussi pour y ajouter d'autres fonctions?

625

Je me souviens, on se rappellera, pour ceux qui ont plus de 30 ans, du regretté Luc  
Laporte, qui était un architecte super intéressant qui avait monté un concept d'habitation le  
long de l'artère et c'était fort intéressant, mais le choix politique n'est jamais venu.

C'est comme si le projet était reporté, ça fait que l'entrée de ville Jacques-Cartier, pour  
moi, est inachevée, parce qu'il manque un bout qui n'est pas nécessairement celui de la porte.  
630           Il manque quelque chose, il est comme en attente d'une finalisation. Et ça, c'est un projet donc,  
inachevé. C'est juste ça que je veux dire.

630

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

635

Oui, je pourrais peut-être rajouter qu'avant d'être professeure à l'ÉTS, j'ai travaillé  
comme directrice de projets pour SNC-Lavalin et j'ai eu la chance d'être en charge du bureau  
de Québec pendant une quinzaine d'années. Donc à l'époque c'était Lucien L'Allier qui était  
640           mairie de Québec...

640

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

Euh... Jean-Paul?

645 **Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

Jeau-Paul L'Allier. Comment je l'ai appelé?

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

650

Lucien.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

655

Lucien! Ça, c'est ma déformation de Montréal avec la station de métro.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

C'est correct. On va se rappeler de l'Expo 67.

660

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

Donc, avec le maire L'Allier — c'est mieux comme ça — je me souviens que comme ingénieure, il m'avait dit : « Bien là, ce qu'il faut que vous reteniez, Michèle, c'est qu'ici, vous n'êtes plus ingénieure, vous êtes avocate parce que vous allez devoir défendre les intérêts au niveau ingénierie, mais vous ne travaillerez pas toute seule. Vous allez être avec un architecte de paysage, un architecte, un historien et un urbaniste. »

665

Parce que lui, il nous forçait à travailler en équipe. Donc, je crois que toutes les villes devraient prendre exemple là-dessus, parce que, justement, on respecte le patrimoine quand il y a un historien dans le projet.

670



675 C'est pour ça que, quand on va à Québec, on se dit « oh wow, comment ils ont fait pour tout protéger ça? ». Et là, vous parlez des bâtiments, qu'il y a des bâtiments, bien il n'y a pas eu de suite probablement parce que ce n'est pas la formule de Québec qui avait été mise en place déjà dans les années 90. Donc, c'est ce qui fait que les projets de Québec sont plus finis.

680 Puis l'ingénieur, bien il doit effectivement jouer un rôle d'avocat pour dire « bien là, écoutez, il faut qu'il y ait de la place pour les autos, il faut qu'il y ait de la place pour les piétons; pas juste des arbres, puis non, le cycliste, il ne se promènera pas entre les arbres ».

Donc, c'est dans ce sens-là qu'on doit jouer notre rôle d'avocat, mais si vous saviez comme ça fait de beaux projets et comme l'ingénieur sort grandi.

685 Je suis directrice du programme de maîtrise en génie, gestion des infrastructures urbaines, et c'est une maîtrise qui attire comme clientèle, un tiers d'architectes, un tiers d'urbanistes et un tiers d'ingénieurs. Donc, on les force à travailler en collégialité.

690 Dans les équipes, il doit y avoir un représentant de chacune des promotions, des professions, je devrais dire; et ça va faire en sorte qu'on va avoir des cohortes de professionnels qui vont être habitués de travailler ensemble et non plus en silos, chacun de leur côté. Donc, on devrait avoir des projets qui vont avoir plus d'allure dans les années à venir.

695 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

700 Mais je suis tellement inquiet, s'il y a des professionnels de la Ville, que je me fasse gronder et réprimander. Probablement qu'ils ont travaillé de façon multidisciplinaire aussi à l'époque, mais ils réagiront.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

705 Mais dans le secteur de Montréal, c'est vraiment la Ville de Longueuil qui est pionnière dans ce domaine-là.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

710 Montréal le fait de plus en plus, mais, écoutez, hommage à Jean-Paul L'Allier, et non à Lucien, c'est hautement mérité.

Mot de la fin sur le supposé défi qu'on avait?

715 **M. SYLVAIN PAQUETTE :**

Je dois souligner l'importance d'avoir une ingénieure qui travaille, justement, en équipe parce que je pense que le défi, c'est de sortir des secteurs d'activités traditionnelles, de sortir l'urbanisme de son service d'urbanisme et de travailler avec l'ingénieur, avec l'aménagiste, l'architecte paysagiste.

720

Donc, moi, je pense que le défi, c'est au niveau aussi d'une nouvelle construction de travail en équipe pour arriver à des solutions intéressantes.

725 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

Combien il y a d'architectes dans la salle? O.K. Combien il y a d'ingénieurs dans la salle? Qui pratiquent encore? Combien il y a d'urbanistes dans la salle, en formation ou... ? O.K. Parfait.

730

Alors, dans le tour de parole, parce que c'est ça que je voulais introduire, on va faire un tour de parole selon les genres d'abord, c'est-à-dire homme/femme et, si vous voulez vous identifiez, comme le disait tantôt Dominique, si vous voulez vous identifiez selon votre genre,

735 s'il est différent d'homme et femme, à votre choix. Donc on aura une sélection de trois, mais on tient à respecter la parité entre chacun des genres.

740 Je vais peut-être tenter de faire une parité selon la diversité professionnelle. Alors, vous allez vous présenter au micro. J'ai demandé... « Il y a-t-il des observateurs? », j'ai oublié de demander ça. Non, tout le monde travaille, c'est bon.

745 Donc, vous vous présentez au micro. Vous vous présentez... Il y a deux micros, on ne divisera pas selon les sexes, c'est un peu farfelu. Donc, je vais voir à ce qu'il y ait un ordre de galanterie qui s'impose et je vous demande de vous identifier.

750 Et on a l'habitude de dire à l'Office « tout ce que vous dites est enregistré », c'est pour les fins didactiques de la consultation, donc vous dites n'importe quoi et on va garder ça en mémoire pour le bien. C'est ce que je fais tout le temps, dit Dominique en arrière.

755 Merci. On a aussi la présence de notre invité à l'arrière donc, je me permets de penser qu'on peut aussi l'interpeller. J'invite peut-être même les panélistes, s'il le faut, à le faire.

Ça va? S'il n'y a personne qui se présente au micro, je vais parler pendant quarante minutes, c'est pénible.

755 Monsieur?

**M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

760 Jean-François Pronovost, Vélo Québec. Merci beaucoup pour vos présentations. Merci, Madame St-Jacques, vous êtes vraiment une ingénieure de la nouvelle vague — parce que vous savez qu'il y a toujours une connotation un peu péjorative, pas besoin de vous dire ça.

765 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

C'est enregistré, Jean-François.

770 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Pas de problème. Je ne dis pas que tous les ingénieurs ne sont pas bons.

775 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

Non, non, non, ça va, Jean-François.

780 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Alors, dans le cas qui nous intéresse ici, effectivement se rendre ici, ce matin, soit à pied, soit en vélo, ça relève du défi, du sport extrême.

785 Ce qui est extrêmement dommage, et puis ça, ça va devoir être considéré au premier plan, mais on a eu un mégachantier au cours des dernières années pour établir une entrée de ville à partir de l'abaissement de l'autoroute Bonaventure. Mais finalement, pour reprendre la bonne expression, on s'est retrouvés avec quatre trente sous pour une piasse, finalement.

790 Parce que ce design-là a été fait pour absorber le flot automobile qui arrive dans la ville, à cet endroit-là. Oui, les trottoirs ont été élargis et tout ça, mais, dans un environnement où on se trouve avec presque, selon les endroits, huit, neuf voies de circulation, et malgré les appels répétés à intégrer une infrastructure de mobilité durable, comme un aménagement cyclable ou un sentier polyvalent. Parce qu'on savait que le pont Champlain, évidemment, était en construction, donc, il y a tout un corridor qui va devoir être pensé.

795 Alors, je pense que ça, ça va être très important de revoir toute cette approche-là parce que moi, j'avoue, j'ai appris ce matin « entrée de ville », moi, je ne pensais pas que c'était un

concept d'abord routier. D'ailleurs, je me posais la question « pourquoi il faut concevoir une entrée de ville en fonction de la circulation automobile? ».

800 Mais heureusement, il y a plusieurs exemples dans le monde où les entrées de ville sont maintenant reconfigurées pour tenir compte de l'ensemble des usagers. Et puis j'espère, en tout cas, nous, c'est ce qu'on va faire valoir dans nos représentations, pour que justement ce soit... que tout ce qui a été fait soit revu pour probablement diminuer les volumes de circulation automobile qui arrivent au centre-ville parce qu'on va suffoquer sous l'emprise de l'auto. Merci.

805 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

Monsieur Pronovost vient de marquer l'esprit. Il a fourni des opinions, d'abord et avant tout, il n'avait pas de question, mais tout est permis.

810 **Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

Je peux rajouter quelque chose, par exemple?

815 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

Bien oui.

820 **Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

Je trouve super important que les piétons et les cyclistes qui vont arriver du pont Champlain puissent continuer le long de l'autoroute Bonaventure, directement sur le bord du fleuve, comme ça a été fait à Québec, comme ça a été fait à Rotterdam, comme ça a été fait à Toronto.

825

830 Là, on veut — enfin ce que j'ai entendu, je n'ai pas vu les plans — mais on veut les envoyer vers le boulevard Gaétan-Laberge. Les piétons, ils ne veulent pas faire plus de kilomètres. Les cyclistes, non plus. Ils veulent le chemin le plus court. C'est 4 kilomètres si on veut continuer directement puis se rendre au niveau du boulevard Robert-Bourassa. Le plus beau, c'est d'être sur le bord du fleuve. Les piétons, les cyclistes, surtout les piétons, ne veulent pas être en zone isolée où personne ne les voit. Donc, ils veulent être vus, ils veulent le chemin le plus court, et non pas le chemin qui est peut-être le plus facile pour les concepteurs. Ce n'est pas ça qu'on veut.

835 On veut vraiment que les cyclistes, les piétons puissent être là où c'est beau, et c'est sur le bord du fleuve. Il y a moyen. On a gardé tellement de voies, on a gardé cinq voies de circulations, quatre voies de circulation. Il y a moyen de retrancher une de ces voies-là sur Robert-Bourassa, même sur l'autoroute Bonaventure, il y a moyen de retrancher un peu pour donner de la place aux vélos et aux piétons sur le bord de l'autoroute Bonaventure.

840 Les camions nécessitent des voies de circulation très larges, on a juste peut-être à les interdire sur une certaine période de la journée. Puis à ce moment-là, on peut peut-être mettre nos voies de circulation plus étroites. Puis les cyclistes et les piétons auraient leur place. Mais je crois qu'il faut vraiment qu'il y ait un corridor entre le pont Samuel-De Champlain et Robert-Bourassa, sur le bord du fleuve directement, pas de l'autre côté, pas du côté du Technoparc; vraiment du côté du fleuve.

845 **M. SYLVAIN PAQUETTE :**

850 Oui, revenir peut-être sur le concept d'entrée de ville. Effectivement, c'est un concept qui est né autour des années 60 à partir d'une vision autoroutière. Mais de plus en plus, quand on pense à des concepts d'entrée de ville plus récents, on intègre effectivement d'autres modes de déplacement, le vélo, la marche à pied... Donc, dans les projets plus récents, on peut trouver une inspiration.

Pour revenir sur le cas plus spécifique du boulevard urbain, ici, à Montréal, c'est sûr qu'il y a des solutions d'aménagement, mais il y a aussi des solutions d'offres de transport alternatif qui ne sont pas toujours existantes actuellement.

860 C'est sûr que le transport collectif, à partir du moment où il peut récupérer un certain nombre de déplacements, ça peut limiter le nombre de voitures, parce qu'effectivement, c'est un boulevard urbain qui est très congestionné à l'heure actuelle. Et ça, ce sont des solutions qui vont être discutées, je pense, cet après-midi.

865 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

Les commissaires ont aussi le droit de poser des questions, je le rappelle.

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

870 Justement, j'en ai une, mais je peux attendre.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

875 Vous allez patienter quelques secondes, je vais prendre par temps d'arrivée, donc c'est madame, ici : nom, sexe, numéro d'assurance sociale et profession.

**Mme MAUDE LANDREVILLE :**

880 Je pense que ça commence par sexe féminin, je vous remercie de me permettre de dépasser dans une file. Donc Maude Landreville, je suis à la Direction de santé publique de Montréal, formation en urbanisme.

885 Je suis contente d'entendre vos propos, Madame St-Jacques, en ce qui concerne la place qui devrait être laissée aux usagers cyclistes, piétons, et cetera, et autres transports alternatifs...

On a beaucoup parlé d'entrée de ville dans une vision plus « corridor », marquer le passage. Mais, j'aimerais vous entendre sur l'idée de nœud, d'un passage obligé dû au fleuve.

890 Le pont déjà marque un passage obligé, mais je pense que l'entrée de ville pourrait vue comme un pôle d'intermodalité, donc où un change d'un mode à l'autre puis dans cette vision-là, est-ce que vous avez peut-être des exemples d'ailleurs ou le réfléchir en ce sens?

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

895

Je peux juste vous dire qu'entre l'île des Sœurs et le centre-ville, c'est 4 kilomètres. Déjà, si vous permettez que les piétons fassent cette route-là sur le bord du fleuve pour se rendre au centre-ville, et les cyclistes, déjà, je suis certaine qu'il va y avoir beaucoup moins de voitures qui vont sortir de l'île des Sœurs.

900

Même chose si vous prenez le pont Samuel-De Champlain en vélo ou à pied, à pied ça commence à être une bonne route, mais si vous le faites en vélo, vous allez pouvoir vous rendre.

905

Je pense à Porto. Je ne sais pas si, parmi vous, il y en a qui sont déjà allés à Porto, mais Porto, c'est à peu près ça qu'on a faire. Il y a un super pont, c'est un des plus hauts au monde et un qui fait le plus peur à traverser, je ne sais pas si vous l'avez déjà fait. Mais c'est à près ça qu'on a marché pour aller le voir, 4-5 kilomètres, et les gens le font, et ça passe très bien.

910

Donc, les touristes pourraient le faire plutôt que de le faire en auto. Oui, on enlèverait des voitures si on permettait un corridor piéton et cycliste, à partir de la sortie du pont Samuel-De Champlain.

915

**Mme MAUDE LANDREVILLE :**

Ça pose donc au-delà de la question d'une place allouée, de quelle place qui est



allouée à chacun, pour que chaque mode soit aussi compétitif, en fait, efficace. Au-delà... être joli, mais être aussi efficace, absolument.

920

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

Il faut de l'espace.

925

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

Ça me permet, parce que c'était quelqu'un de la DSP, une des meilleures contributions de pensée globale en matière d'aménagement — parce qu'on parlait de multidisciplinarité tantôt — les gens de la Direction de la santé publique font un job magnifique d'information sur l'aménagement du territoire depuis plusieurs années, et ils ont une pensée globale, et il faudrait penser dans la multidisciplinarité à inviter systématiquement des gens de la Direction de la santé publique quand on est sur le territoire de Montréal. Ils ont développé une pensée globale fort intéressante. C'était un commentaire éditorial.

930

935

Monsieur?

**M. CÉDRIC GLORIOSO-DERAICHE :**

Oui, bonjour, Cédric Glorioso-Deraiche. Je travaille pour l'organisation communautaire pour la table Action-Gardien, service de la corporation de développement communautaire de Pointe-Saint-Charles et je suis géographe de formation. Donc, il ne faut pas nous oublier, nous autres aussi, on est professionnels d'aménagement du territoire également.

940

945

Ma question, c'était beaucoup inspirant ce que vous disiez, Monsieur Paquette, sur la réflexion de la concertation entre les acteurs pour réfléchir les infrastructures de transport et le milieu environnement autour de l'autoroute 20.

950 Je ne sais pas si vous étiez au courant actuellement, mais il y a un appel d'offres qui est en cours, par la société Ponts Jacques-Cartier et Champlain, pour réaménager l'autoroute Bonaventure, avant même que les consultations de l'OCPM soient en train d'avoir lieu et d'être terminées, réfléchies à toutes les réflexions qui puissent avoir, au niveau des professionnels, au niveau des mémoires qui seront déposés.

955 La société des Ponts est en train de réfléchir uniquement à son emprise de l'autoroute Bonaventure pour la réaménager et non à l'ensemble du secteur du parc d'entreprise de Pointe-Saint-Charles pour essayer de vraiment réfléchir à une meilleure entrée de ville en concertation avec la Ville de Montréal et d'autres acteurs qui se situent dans ce secteur-là.

960 Donc, pour moi, ça semble un peu problématique quand on le nomme de cette façon-là, puis je voulais voir, peut-être auprès de vous et de madame St-Jacques, comment vous favorisez un meilleur dialogue. Quels conseils vous donneriez pour favoriser un meilleur dialogue entre les acteurs pour favoriser un réaménagement des infrastructures de transport, selon une meilleure vision d'ensemble dans ce secteur-là? Donc, c'est un peu sur ça que j'aimerais vous questionner.

965 **Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

970 Je voudrais juste rajouter, parce que vous venez d'aller chercher le point de la personne précédente. Je veux juste dire qu'actuellement, il y a plusieurs voies qui ont été réservées sur Robert-Bourassa.

975 Comment on peut faire pour donner de la place aux piétons et aux cyclistes? C'est en retranchant une voie. Avec la venue du REM, en 20-21, on n'aura plus besoin d'une voie réservée aux autobus. Donnons cette voie-là aux cyclistes et aux piétons, ce n'est pas compliqué.

**M. CÉDRIC GLORIOSO-DERAICHE :**

980

C'est le plan actuellement de la société des Ponts. C'est de retrancher 5-10 mètres de bande tampons du fleuve pour avoir un meilleur réaménagement. Sauf que moi, en étant que cycliste, piéton, ça m'intéresse un peu moins de rouler à côté d'un boulevard urbain qui n'est pas nécessairement limité à 50 kilomètres/heure, ce qui est le plan actuellement.

985

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

Il y a moyen de protéger avec des aménagements physiques. Sylvain, tu peux compléter...

990

**M. CÉDRIC GLORIOSO-DERAICHE :**

Puis, la vision d'ensemble surtout avec le reste du site.

995

**M. SYLVAIN PAQUETTE**

Non, mais, je pense qu'une des solutions, ce serait de suggérer à la société des Ponts de se lancer dans un processus d'élaboration de visions, mais d'une vision concertée, avec une table de travail qui représente les différents acteurs du territoire et qui inclut les différents représentants des regroupements de citoyens.

1000

Je pense que la consultation publique devrait être faite en amont, mais aussi tout au long de ce processus-là, pour valider l'ensemble des étapes du diagnostic et de l'élaboration de la vision pour que ces aspirations puissent être validées par les principaux acteurs du territoire.

1005

1010 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

Vous permettez, Madame, que je vous fasse patienter encore quelques secondes. J'aimerais ça entendre la commissaire.

1015 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

C'est à moi?

1020 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

C'est à vous, Madame Simard.

**Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

1025 Je m'appelle Francine Simard, je suis commissaire dans le cadre de cette consultation. Lorsqu'on pense au secteur Bridge-Bonaventure et aux entrées de ville, on pense, le plus souvent, au pont Samuel-De Champlain et à tout ce qui nous amène l'autoroute Bonaventure qui deviendra un boulevard urbain.

1030 Est-ce qu'on peut penser que le fleuve est aussi une entrée de ville? Parce qu'on pense, bien sûr, au port de Montréal, qui fait partie du secteur Bridge-Bonaventure, on pense au quai Bickerdike. Alors, comment on peut penser à concevoir une entrée de ville à partir du fleuve?

1035 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

La question est posée à tout le monde. Monsieur, madame?

1040

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

1045 Écoutez, c'est une grande question, mais, effectivement, de plus en plus, il y a du déplacement sur le fleuve et, je dirais, c'est une représentation paysagère qui est très peu connue des Montréalais, parce qu'on a toujours une vision comme insulaire.

1050 Donc, ce qui peut être intéressant, c'est de penser à des transports alternatifs sur le fleuve. Et à l'intérieur du concours, il y avait des solutions qui avaient été proposées entre Lachine et le centre-ville de Montréal et le Vieux-Port. Donc il y a déjà des infrastructures qui permettraient ce type de déplacement là et de réfléchir, bien, comment on peut dépasser peut-être le déplacement récréotouristique et de faire en sorte que ça devienne une solution intéressante pour de la navette quotidienne.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1055 Lorsque vous arrivez du pont Samuel-De Champlain, encore une fois, ou vous arrivez de l'île des Sœurs, vous vous dirigez au centre-ville, à l'heure de pointe du matin, vous avez le privilège de voir de merveilleux levers de soleil sur le fleuve.

1060 Même l'hiver, quand les glaces sont un peu prises, ça, c'est une entrée de ville. Quand on voit en arrière le pont Victoria, on voit les édifices de la Cité-du-Havre, c'est tellement beau. À ce temps-ci de l'année, en septembre, on voit les paquebots, qui sont dans le port de Montréal. Là, il y a juste les autos qui peuvent voir ça, c'est dommage que les cyclistes et les piétons ne puissent pas le voir aussi.

1065

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

Enfin, Madame.

1070

**Mme CHANTAL MUNGER :**

1075 Bonjour, Chantal Munger, de la Ville de Montréal, en immobilier. Vous avez parlé du concours que vous avez fait, Monsieur Paquette, sur le trajet, le parcours entre Montréal, centre-ville, et l'aéroport. Vous avez parlé de colauréats.

1080 Maintenant, moi, j'aimerais vous adresser une question concernant l'application ou la réalisation des éléments retenus suite à ce concours-là et du défi du temps pour la réalisation de ceux-ci.

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

1085 Bien, peut-être revenir sur le contexte, c'est-à-dire, ça a déposé... Bien, d'une part, il y a eu un rapport qui a été déposé en 2012. Donc, le concours a duré environ six mois; on a fait les analyses par la suite. Ça a été déposé dans un contexte assez, disons, perturbé sur le plan politique, c'est-à-dire que ça a été en 2012. Il y a eu, depuis, trois gouvernements à l'échelle provinciale.

1090 Il faut voir que, sur un contexte politique, les conditions n'étaient pas nécessairement des conditions optimales pour assurer un suivi. Par contre, on sait, à l'époque, le directeur du Bureau Turcot, lorsqu'on a déposé notre rapport avec les 47 familles d'intervention, il nous a dit « c'est mon livre de chevet ».

1095 Ils ont utilisé, notamment, un certain nombre d'enseignements pour engager les entreprises qui ont réalisé le projet Turcot. Mais je dois dire que déjà, on était en décalage par rapport au projet Turcot comme tel. Le défi, je pense, ce serait de voir quelles seraient les applications qui pourraient être retenues pour d'autres projets d'échangeurs, notamment le projet d'échangeur Saint-Pierre, qui est sur les planches à dessin du ministère des Transports.

1100 Mais au-delà de ça, je sais, pour avoir eu des échos et c'est extrêmement difficile en tant qu'universitaire d'avoir des suivis de l'ensemble des suites de ce projet-là. Je sais qu'à la

Ville de Montréal, où ils ont aussi obtenu le rapport, dans différents dossiers d'arrondissements, notamment, ils ont retenu certaines leçons de ce travail-là.

1105

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

Merci, Madame Munger. J'ai dans l'ordre monsieur, madame et monsieur Hanna. Il nous reste 15 minutes si on veut entendre d'autres interventions. Je ne raccourcirai jamais la salle, je vais vous demander de faire ça plus brièvement de votre côté si on veut accommoder toutes les personnes.

1110

Monsieur?

1115

**M. VIANNEY BÉLANGER :**

Bonjour. Mon nom est Vianney Bélanger. Je suis préoccupé depuis plusieurs décennies de l'aménagement de la ville. J'ai une firme en développement immobilier qui s'appelle COPRIM.

1120

Pour ceux qui sont les plus jeunes, je vais remonter un petit peu dans l'histoire, il y a 30-35 ans. L'idée de rabattre et de démanteler l'autoroute Bonaventure date d'une initiative qui a été lancée dans les années 80. L'idée vient des années 80, qui avait été lancée par un groupe qui s'appelle GIUM, qui était sous la direction de Christophe Caron.

1125

L'OCPM n'existait pas à l'époque. Lancée une fin de semaine, une charrette sur Montréal pour dessiner l'avenir de Montréal. Ça avait été une initiative privée où on avait invité des étudiants de l'Université de Montréal, j'étais parmi... et je rends aussi, en parlant de cette histoire-là, hommage ou la mémoire de ceux qui ne sont plus parmi nous présentement, qui ont été des gens qui ont été des visionnaires.

1130

Cette fin de semaine, on avait eu des urbanistes et architectes internationaux qui étaient venus, et on avait fait, c'était le concept de la charrette sur dessin sur Montréal. Il y a eu

1135 un document de produit, deux documents, grands cahiers, et on disait qu'il fallait démanteler et redonner le fleuve à Montréal, ce n'est pas d'hier, le fleuve à Montréal et de faire l'autoroute.

1140 J'ai participé à l'inauguration, il y a à peu près deux ans. Bien entendu, il y a 35 ans, on n'avait pas la nouvelle du REM qu'on n'avait pas, et aujourd'hui, un petit peu malheureusement, c'est que le REM aurait dû arriver avant le démantèlement puis le boulevard urbain, on aurait pu le faire... Parce que la cohorte d'autobus qui là, dans quelques années, n'est plus là, et le REM va permettre aussi d'enlever un flot d'automobiles qui permettrait.

1145 À l'époque, quand on a émis le rapport, on a passé pour des illuminés. Personne, d'une certaine façon, n'y croyait. Pierre était aussi au courant de ça, c'est de notre époque.

On avait invité des promoteurs privés immobiliers, il y avait un mélange pluridisciplinaire, ça a été fait, il y a eu un document de produit.

1150 Pourquoi j'en parle et je m'adresse à la Commission, je pense que, quand on réfléchit Bonaventure-Bridge, et que je n'ai pas vu beaucoup présentement, parce que dans Dessins sur Montréal, il y a 35 ans, il y avait une deuxième phase, c'était après le canal Lachine de poursuivre jusqu'au pont Champlain.

1155 Donc, ça existait, peut-être qu'il faudrait dépoussiérer ces documents et les sortir et aussi, de voir que les préoccupations de l'entrée de ville à Montréal, c'est une préoccupation qui ne date pas d'aujourd'hui et d'hier. Je m'en fais le témoignage de ces gens-là puis je suis heureux de voir que ça revient. Donc, qu'on ne construit pas une ville dans une décennie.

1160 Merci.



1165 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

C'était la capsule historique de Vianney Bélanger. Merci, Vianney. Madame, et vous avez un défi de répondre aussi à monsieur Bélanger.

1170 **Mme MARDJANE AMIN :**

Bonjour, Mardjane Amin, Forges de Montréal, donc organisme usager du secteur Bridge-Bonaventure. On est installé en dessous de l'autoroute, entre l'autoroute et l'ancienne farine Five Roses.

1175

On parle ici beaucoup de l'entrée de ville, du point de vue de la mobilité. J'aurais aimé ça qu'on aborde peut-être davantage l'entrée de ville avec un point de vue de la *promenabilité*, c'est une notion que je reprends à Héritage Montréal, ici entre autres.

1180

Mais au-delà de parler d'aménagement en fonction des transports puis, principalement avec une perspective pour les transports automobiles, donc servir encore une fois l'auto dans une ville qui contient plusieurs autres types d'usagers. Est-ce qu'on ne pourrait pas envisager aussi d'avoir simplement des lieux de rencontre, des lieux de carrefour pour des temps d'arrêt; valoriser, dans le cas du secteur Bridge-Bonaventure, toutes les vues, mais en créant des espaces de pause, en fait?

1185

Donc, sortir du paradigme de mobilité, de vitesse dans laquelle on est vraiment tout le temps absorbés dans notre société actuelle, en optimisant le temps de traverse des piétons pour optimiser le temps de circulation des automobiles, ensuite.

1190

En tant qu'usager moi-même de ce secteur-là, j'aimerais simplement avoir des espaces publics qui permettent de vivre le quartier, pas uniquement de le traverser. Ce qu'il faut comprendre, c'est que le secteur Bridge-Bonaventure, ce n'est pas juste une entrée de ville égal lieu de transition. C'est un quartier d'habitation avec le secteur de Pointe-Saint-Charles,

1195 c'est aussi un quartier d'emplois, avec plusieurs entreprises, organismes qui sont présents sur place.

On a besoin de commerces, on a besoin de lieux de rencontres, de convivialité, d'espaces de pacification du contexte urbain, et pas uniquement de lieux de traverses et de transports, qu'ils soient cyclistes, piétons, automobiles, ils sont tous à inclure, mais peut-être que le point de vue est à prendre autrement que juste mobilité.

Voilà.

1205 **M. PIERRE GOYER, animateur :**

Vous avez dit avec éloquence ce que j'ai tenté d'induire il y a une demi-heure, merci beaucoup. Il y a d'autres usages que juste le parcours là-dedans, il y a de la détente, le ludique et tout ça.

1210 Vous deux brièvement, et après ça, monsieur Hanna.

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

1215 Oui, bien, très rapidement, je voudrais réagir. Effectivement, je pense que cet enjeu est au cœur des préoccupations des projets d'entrées de ville. C'est-à-dire de penser à la fois le déplacement, mais penser, à la fois aussi, la vitalité des territoires qui sont traversés.

1220 Je pense qu'il y a plusieurs projets d'aménagement qui visent justement à reconquérir ces espaces qui sont délaissés et produire des espaces publics limitrophes. Dans le cas du secteur Bridge-Bonaventure qui nous intéresse, parce qu'un des enjeux, c'est de redonner un accès au fleuve.

1225 Pour poursuivre sur la capsule historique, nous avons fait, à la Chaire en 2005, il y a une quinzaine d'années, ce n'est pas il y a 30 ans, mais il y a 15 ans, et déjà, cette question de

l'accès au fleuve quand on avait une enquête auprès de l'ensemble des municipalités, c'était l'enjeu principal, alors que, l'arrondissement qui est juste à côté, Verdun, l'accès au fleuve, c'était une des richesses et un des attraits en fait de cet arrondissement-là, en termes de qualité de vie.

1230

Donc je pense que c'est extrêmement important de réfléchir le territoire, en étroite relation avec l'infrastructure quand on pense aux entrées de ville.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1235

Je voudrais rajouter, je suis d'accord avec ce que Sylvain vient de dire. Je pourrais rajouter que l'avenue Jean-Jaurès à Nîmes, que je vous ai montrée, l'espace central est vraiment un milieu de vie. Il y a des fontaines, il y a des lits pour les gens, ce sont des lits en béton, mais il y a des gens qui vont s'installer dessus, il y a des petites pataugeoires, il y a des parcs pour les enfants...

1240

Donc, ça a vraiment été aménagé comme milieu de vie. C'est un boulevard urbain, mais l'espace central est tellement large que les gens ont plaisir à aller s'installer là, au milieu.

1245

C'est un peu ce qui a été produit sur le boulevard Robert-Bourassa. Si vous allez là le midi, vous allez voir, il y a énormément de gens qui vont là, qui vont faire des exercices, tout ça.

1250

Le problème, c'est qu'on a l'impression qu'on traverse une autoroute pour aller jouer dans le milieu, avec deux autoroutes. C'est peut-être ça le problème, donc c'est la différence. Il y a quelqu'un d'autre tantôt qui disait « moi, si vous aviez emménagé, le boulevard le long du fleuve, un axe piétonnier et un axe cycliste à côté d'une autoroute, ça ne me tentera pas d'aller marcher là ».

1255

À Rimouski, ça a été fait, il y a une passerelle, c'est, je pense que ça s'appelle la passerelle de la mer, ça a été fait. C'est très bien, les cyclistes, les piétons sont protégés.

Allez voir à Rotterdam. Ça a été fait aussi. Les piétons, les cyclistes, sont très, très protégés, loin des voitures, et vraiment, il y a du mobilier urbain et ce sont des espaces de vie où les gens vont vraiment s'installer.

1260

Donc, ce n'est pas juste de la mobilité. Ce sont vraiment des endroits où les piétons peuvent aller et y passer la journée.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1265

Merci.

Monsieur Hanna? Et j'en profite, après monsieur Hanna, s'il n'y a pas personne encore au micro, on va amorcer la clôture.

1270

**M. DAVID HANNA, commissaire :**

Parfait, alors, David Hanna, commissaire. Nous avons peut-être le défaut, à Montréal, d'une certaine pensée magique. Dans le sens où beaucoup des aménagements proposés comme entrées de ville ne s'adressent pas vraiment à la réalité que nous avons quatre à cinq mois d'hiver.

1275

Or, c'est une réalité qui ne paraît pas dans les images et les solutions proposées, et tout. Mais, c'est quand même une réalité très profonde et très réelle, notamment que le trafic automobile est à son plus fort durant l'hiver. Et alors que le trafic cycliste, piéton est à son moindre.

1280

Alors, est-ce que vous avez, je parle aux deux panélistes, réfléchi un peu à des solutions dites hivernales? Est-ce qu'il y a des comparables, par exemple, inspirés peut-être de la Suède qui pourraient nous orienter? J'aimerais vous entendre un peu là-dessus aussi.

1285

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1290 Je pourrais juste, je ne veux pas vous reprendre, mais je vais vous dire que la circulation automobile est moins forte l'hiver que l'été, l'automne et au printemps. Le *peak*, sur le réseau routier, c'est en septembre et ça diminue à partir du premier novembre.

1295 Donc, les gens vont plus passer au... il y a des gens qui remettent leur véhicule l'hiver, et les gens vont utiliser un autre mode, qui va être habituellement le transport en commun. On diminue déjà les véhicules.

1300 Les cyclistes, monsieur Provonost pourra le dire, mais il y a de plus en plus de demandes pour des pistes cyclables hivernales, de plus en plus de gens veulent se déplacer quatre saisons en vélo.

1305 Les piétons, l'hiver, c'est vrai que 4 kilomètres, sur le bord du fleuve, probablement que ce n'est pas agréable. Mais, ce n'est pas tous les jours qu'il fait moins 30. On a eu six mois d'hiver l'année dernière, mais sur les six mois, il y a un bon trois mois qu'on aurait pu se promener quand même.

Mais c'est vrai, vous avez raison, il faut tenir compte de l'hiver. Par contre, on est dehors l'été, il faut quand même qu'on puisse en profiter l'été au moins.

1310 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

Ce n'est pas du tout pour nier l'importance des aménagements, effectivement, estivaux, c'est sûr, c'est très agréable, nous sortons.

1315 Mais, effectivement, la neige, c'est la neige. Le moins 30 est moins problématique dans le sens où la neige couvre beaucoup des aménagements dont nous parlons et on ne peut pas les voir, au fond, ni les sentir.

1320 Alors, j'aurais juste voulu entendre des solutions à caractère hivernal aussi, en même temps que des solutions dites estivales.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1325 Moi, je n'ai pas regardé pour l'hiver, mais je peux vous dire que Toronto, ils ont l'hiver aussi, ils ont les mêmes aménagements. Sylvain, tu peux peut-être compléter.

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

1330 Oui. C'est sûr que c'est une question importante pour Montréal. Je vous renverrai compte tenu qu'on a peu de temps...

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1335 Non, non, on est confortable.

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

1340 Dans les solutions proposées par les concepteurs, il y avait certains projets qui cherchaient à mettre en valeur, en fait, l'expérience des différentes saisons à Montréal, notamment par des solutions de vitalisation des infrastructures.

Donc, le fait qu'on puisse faire l'expérience de cette transformation de la végétation, c'est une singularité, je pense, qui est importante, en termes d'images, de représentation.

1345 Mais plus concrètement aussi, il y avait des solutions de pistes multifonctionnelles, qui permettaient du passage au vélo au ski de fond, en hiver, le long de ces entrées de ville qui étaient articulées donc à la fois déplacements de voitures et déplacements plus doux.

1350           Donc, je vous renverrais en fait à l'ouvrage qui a découlé de ce projet-là, en 2015, qui regroupe l'ensemble des possibilités, c'est un peu un atlas des possibilités, en termes d'entrées de ville. C'est l'ouvrage donc *YUL/MTL : Paysages en mouvement* qui a été publié par notre équipe de la Chaire. Voilà.

1355           **M. PIERRE GOYER, animateur :**

                  C'est le livre dont vous faites référence dans vos notices biographiques sur le site de l'Office de consultation. J'ai fait deux *plugs* en même temps.

1360           Brièvement, Monsieur Hanna.

1365           **M. DAVID HANNA, commissaire :**

                  Je sais. C'est une invitation plus qu'autre chose. Nous, les commissaires, nous aimerions beaucoup inviter les gens à poser des mémoires sur la notion d'entrée de ville.

1365           En n'oubliant pas, bien sûr, qu'il n'y a pas juste le pont Champlain, il y a le pont Victoria, il y a la rue Mill, et d'autres entrées de ville qui sont pertinentes pour le territoire. Alors, pensez-y.

1370           Merci.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1375           Monsieur, juste un instant, je vais faire un avertissement. Je vais interpellé monsieur Lahaie tantôt, je vous donne 30 secondes pour réfléchir avant.

*(À monsieur Lahaie)* Vous allez nous poser trois questions, à la toute fin, après l'intervention de monsieur, ce que vous avez appris ce matin, de nous, O.K.? C'est, encore une fois, prétentieux.

1380            Puis, après ça, peut-être que nos deux panélistes devraient aussi nous adresser une question sur laquelle les commissaires devraient réfléchir. Mais c'est vraiment là, une phrase sur laquelle les commissaires devraient réfléchir dans les prochains mois. On va se faire ça hyperrapidement parce que j'ai maintenant quelqu'un d'autre.

1385            **M. PASCAL ROBERGE :**

                 Brièvement, Pascal Roberge.

1390            **M. PIERRE GOYER, animateur :**

                 Profession?

1395            **M. PASCAL ROBERGE :**

                 Ingénieur. Oui, ça en prend. J'ai une question, parce que j'ai entendu beaucoup d'interventions. Je suis arrivé sur le tard, donc peut-être que vous avez déjà répondu à la question d'une manière différente. J'entends parler de transformer les entrées de ville plus en axes de promenade, il y a toujours une dichotomie, on veut que ça soit fluide, mais peut-être pas tant, peut-être pas quatre saisons, puis bon...

1400

                 Comment marier le transport actif de transit avec les espaces de promenades, est-ce que ça prend une piste Gilles-Villeneuve sur un axe routier pour les vélos de transit et une autre pour ceux qui veulent se promener en BIXI, ou un triporteur, il faut penser à ça...

1405            **Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

                 Bien, j'ai une étudiante qui a fait sa maîtrise là-dessus l'année dernière. Effectivement, ça prend deux réseaux cyclables : un réseau touristique puis un réseau utilitaire pour ceux qui l'utilisent comme déplacement de tous les jours pour aller à l'école et au travail.

1410



C'est clair que ces gens-là, ils ne se déplacent pas à la même vitesse qu'un touriste pour se mettre en forme ou le plaisir.

**M. PASCAL ROBERGE :**

1415

La sous-question, c'est le transit. Si on veut qu'il soit utilisé, il faut qu'il soit le *fun* et en bordure de rive, mais ceux qui sont dans la promenade aussi donc, qu'est-ce qu'on priorise?

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1420

Comme les corridors de natation, on fait deux réseaux parallèles. À Bilbao, ils l'ont fait aussi. Donc, il y a moyen de voir.

**M. PASCAL ROBERGE :**

1425

Comme à Québec.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1430

Comme à Québec.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

Monsieur?

1435

**M. GEORGES RENAUD :**

Bonjour, Georges Renaud, je suis gestionnaire immobilier et courtier immobilier. Je donne des cours en immobilier aussi. Je suis dans le domaine depuis 35 ans.

1440

Je suis d'accord avec vous qu'une piste cyclable sur le bord d'une autoroute, il y en a une sur le bord de l'autoroute 132 qui est très étroite puis qui est très utilisée, donc ça fonctionne les pistes cyclables.

1445 Le monde qui cherche à se déplacer en vélo va prendre les routes qui sont disponibles, je pense qu'il y a des façons de le faire.

1450 Je crois que l'intervention d'une piste cyclable sur le bord du Saint-Laurent en revenant du pont Champlain, c'est une bonne idée, mais quand on arriverait à la partie surélevée du Bonaventure qu'on l'appelle, je pense qu'on devrait passer en dessous, qu'on devrait faire un beau pont par-dessus le canal, pour aller rechercher Robert-Bourassa et non essayer d'amener des vélos sur cette partie de l'autoroute.

1455 En tout cas, c'est une suggestion, je ne sais pas ce que vous en pensez.

Merci.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1460 Je suis tout à fait d'accord parce que, quand on sort du pont Victoria, je l'ai pris hier pour voir, la vue est magnifique du pont Victoria, puis on arrive en dessous, puis là on passe en dessous de Bonaventure, c'est tellement moins beau, que, oui, on pourrait partir de là puis tout réaménager ça. Oui oui, c'est vraiment quelque chose que les commissaires pourraient penser.

1465

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1470 Alors, ce n'est pas le mot de la fin, mais qu'est-ce que vous avez appris de nous ce matin?

**M. JULIEN LAHAIE :**

1475 Merci. Plein de choses intéressantes. Déjà, beaucoup de questions autour des échelles, finalement. Comme, vous avez beaucoup parlé d'entrée de ville, le concept d'entrée de ville a été beaucoup questionné, c'était assez intéressant, parce qu'effectivement, moi, je ne suis pas de Montréal, mais je ne suis pas certain que l'entrée ville de Montréal, elle soit vraiment sur le secteur Bridge-Bonaventure, donc effectivement la notion même d'entrée de ville peut-être qu'il faut la poser à des échelles plus larges.

1480 En Europe, on travaille beaucoup sur les sections de *parking* relais, vous appelez ça, vous, les *parkings* incitatifs, je crois, ou d'incitation.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1485 Le stationnement incitatif.

**M. JULIEN LAHAIE :**

1490 Ils sont souvent quand même beaucoup plus éloignés finalement d'un secteur comme Bridge-Bonaventure.

1495 Donc, il y a effectivement la question de cette échelle de l'entrée de ville, est-ce que c'est vraiment une entrée de ville? Je pense que ce serait vraiment une question...

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1500 Mais on n'abordera pas avec vous, ce matin, l'aménagement des stationnements incitatifs parce qu'on va tous déprimer.

**M. JULIEN LAHAIE :**

1505 C'est ça, c'est ça; mais, en Europe, ça marche, mais, effectivement, la deuxième remarque, c'est que vous avez utilisé beaucoup de références européennes aussi ou nord-américaines. Il me semble quand même que les volumes dont vous parlez de véhicules sont extrêmement importants.

1510 Du coup, la requalification d'un secteur comme ça, on peut, certes, rêver de travailler vraiment sur le sujet de la mobilité, avec demain le REM ou d'autres systèmes, mais, malgré tout, il faut quand même prendre en charge ce flux de véhicules, qui, de toute façon, restera très important.

1515 Donc effectivement, il ne faut pas obérer la capacité à traiter aussi ce sujet-là. Je pense que nous, en Europe, on est plutôt sur des solutions ou sur du report modal à très grande échelle ces dernières années.

1520 Ici, vous en êtes peut-être encore assez loin. Donc, il ne faut pas rêver à des solutions... On parlait de Rotterdam, Rotterdam c'est des flux de véhicules mille fois inférieurs aux vôtres, ce n'est même plus des autoroutes, c'est déjà des boulevards apaisés qui sont en train de traiter.

1525 Donc, peut-être qu'il y a cette question effectivement aussi de flux à questionner. Et puis, sur les enjeux de paysage, effectivement, je pense que, là, par contre, sur le secteur Bridge-Bonaventure, vous avez quand même un vrai sujet.

1530 On parlait tout à l'heure des totems, des représentations de paysage, du pont, de sa mise en valeur... Donc là, j'ai l'impression, à vous écouter puis à écouter aussi le groupe sur le patrimoine, il y a sans doute, là-dessus, pour le coup un vrai enjeu sur ce secteur-là, parce que vous avez des marqueurs, le nouveau pont, les silos à grains, mais aussi les marqueurs routiers existants. On cherche absolument à les gommer, mais, finalement, ils ont peut-être

aussi des qualités intrinsèques qui doivent retravailler. Le ferroviaire aussi, vous avez des trains de manière importante.

1535

Donc, il y a peut-être aussi un enjeu à travailler finalement sur ce qui existe déjà avant de se dire « on va passer à autre chose ».

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1540

Merci, Monsieur.

Alors, vous avez chacun un thème que vous allez nous proposer pour que les commissaires réfléchissent dans les prochains mois qui peuvent devenir des thèmes de mémoire que les gens vont déposer.

1545

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

Je rebondirais aussi sur la dernière intervention. Je pense qu'un des éléments importants, quand on parle d'entrée de ville, ce n'est pas nécessairement qu'un seuil, mais c'est aussi une progression.

1550

Je pense que si on pense l'entrée de ville pour le secteur Bridge, bien, ça commence de l'autre côté de la rive, c'est-à-dire, déjà en prenant le pont Champlain, et il y a une suite de progression d'expériences paysagères qu'on doit prendre en compte.

1555

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

Moi, je voudrais rajouter que c'est fini de penser fluidité. Donc, il faut vraiment penser sécurité routière, que chacun ait sa place et, si ça prend trop de temps en auto, bien, les gens voyageront en REM.

1560

1565

Et Rotterdam, pourquoi il y a moins de trafic? Parce qu'il n'y a plus un seul camion qui circule à Rotterdam. Tout le transport, tout le camionnage se fait par le fleuve et, nous aussi, on a un fleuve. Voilà.

**M. SYLVAIN PAQUETTE :**

1570

Peut-être une autre inspiration que j'ai par rapport à ce projet-là, je pense qu'on devrait prendre le temps de questionner le concept de boulevard urbain et de sa pertinence par rapport à ce secteur-là.

1575

Je pense qu'il y a des solutions radicales, qui sont l'enfouissement de l'autoroute pour reconquérir des espaces pour d'autres modes de déplacement, pour une vitalité territoriale, une qualité du cadre de vie.

1580

Mais, je pense qu'on doit aussi, au-delà de tous les exemples à travers le monde, on doit penser à partir de la singularité de Montréal et inventer nos propres solutions, les plus cohérentes par rapport à ces enjeux.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1585

Capsule historique : ça fait juste quarante ans qu'on parle de l'enfouissement de l'autoroute et, chacun, on a dessiné trois propositions probablement là-dessus.

**Mme MICHÈLE ST-JACQUES :**

1590

Juste, dix secondes. Un boulevard urbain, ce n'est pas une route sur laquelle on circule à 70 kilomètres/heure. Quand ils disent qu'ils veulent transformer Notre-Dame, le prolongement de Notre-Dame en boulevard urbain, ce n'est pas ça, un boulevard urbain.

Un boulevard urbain, les gens circulent lentement et c'est confortable pour les riverains aussi. Il faut penser aux gens qui restent en bordure de la route. Voilà.

**M. PIERRE GOYER, animateur :**

1595

Alors, vous avez faim, tout le monde, je crois. Mes remerciements aux panélistes, énormément.

1600

Mes remerciements à vous parce que les questions étaient éminemment pertinentes et historiquement intéressantes.

Mes remerciements à l'équipe technique, au son, à la transcription, sténographie et à l'image, alors merci.

1605

Élise vous invite aux ateliers d'après-midi. Il y a trois panels en après-midi : renforcer les connexions en transports actif et collectif — ça rejoint les dernières propositions — dans l'autre salle. Et ici, on a la mise en réseau d'espaces publics par une trame verte.

1610

Alors voilà, merci beaucoup. Et j'attends une trentaine de mémoires de votre part.

Merci.

**AJOURNEMENT**

1615

\* \* \*

Je, soussignée, Eve Giard, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris par moi dans cette audience au moyen du sténomasque.

1620