Mme CYNTHIA MARTEL :

Oui. Absolument.

LE COMMISSAIRE :

Je pense que c'est vraiment ce que je vais retenir. On a bien noté les préoccupations, les petites oppositions que vous avez mises de l'avant, puis aussi les projets visionnaires. Moi, je retiens, on ne l'a pas entendu beaucoup, il y a des trucs qui font écho avec ce qu'on a entendu, ce qu'on a lu, mais vous avez parlé de garderies, vous avez parlé d'écoles secondaires, ça fait que merci de le mettre au jeu, ça va nous permettre d'y réfléchir, puis d'éventuellement, peut-être, faire des recommandations par rapport à ça aussi. Donc, merci beaucoup.

Mme CYNTHIA MARTEL :

Oui. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, je n'avais pas le micro. Merci beaucoup, madame, parce que c'est enregistré aussi.

M. NICOLAS MARCOTTE

LE PRÉSIDENT :

Bien, oui. Évidemment, on n'a pas vu votre présentation avant, vous ne l'avez pas déposée.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Non, c'est ça. Excusez-moi, j'aurais… on serait plus préparés, tout le monde, si… aux questions, mais…

LE PRÉSIDENT :

La parole est à vous.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Finalement, oui. Donc, mon plaidoyer va être par rapport au fait que c'est très important de maximiser la mobilité active et le vélo, notamment pour les différentes stations. Parce que, grosso modo, quand on pense à ça, bien, le projet, c'est plusieurs milliards, puis si on le divise par le nombre de stations, ça revient à 1,5 milliard par station.

Donc, moi, ce que je dis, c'est, à ce prix-là, il faut s'assurer qu'on ait l'effet maximum dans une perspective de mobilité. Donc, c'est ça que je vais mentionner.

Pourquoi je dis au-delà du 800 mètres, c'est parce qu'on sait que les piétons ont tendance à marcher environ 10 minutes pour se rendre à une station de métro. L'avantage avec le vélo, c'est qu'en 10 minutes de vélo, on est capable de faire près de trois kilomètres. Donc, ça fait un rayon qui est beaucoup plus grand, une surface et donc un bassin de population qu'on peut aller chercher, qui est beaucoup plus intéressant.

Donc, j'ai pris un peu d'avance sur ma présentation. Comme je disais, 800 mètres, c'est bien pour les gens qui sont à pied. Mais après, dans le fond, comment on fait pour s'assurer que le secteur est adéquat pour la mobilité active? Moi, pour moi, ce n'est pas juste un *nice to have*; moi, pour moi, ça fait partie intrinsèque du projet.

Je pense que si on investit 1,5 G$, puis c'est carrément ça, pour s'assurer que les gens prennent le transport en commun, il faut s'assurer qu'ils viennent. Il faut s'assurer que le transport pour s'y rendre soit là.

Avec mon, je dirais, avec mon militantisme sur la mobilité active, je fais quand même beaucoup l'analyse de données, notamment de Bixi, pour… puis je me suis dit, je vais vous amener un petit peu ces données-là pour vous montrer pourquoi est-ce que c'est important d'avoir beaucoup… d'avoir une bonne desserte en mobilité active pour le transport en commun.

Ici, on a, pour une journée donnée, tous les trajets qui ont été faits par Bixi. Donc, chaque ligne est un trajet, et puis là, plus la ligne est foncée, on voit qu'il y a des lignes pâles puis plus foncées, plus il y a des gens qui utilisent le vélo.

Quelque chose qui est intéressant, c'est quand on fait cette...

SUSPENSION DE QUELQUES INSTANTS – PROBLÈMES TECHNIQUES

M. NICOLAS MARCOTTE :

Donc, si on regarde l'ensemble des trajets qui sont faits par une journée à Bixi, c'est certain que le signal principal, ce sont des gens qui s'en vont au centre-ville et reviennent en Bixi. On s'en doute.

Mais au-delà de ce signal-là, il y a d'autres signaux qui sont intéressants à analyser. Par exemple, je pointe les stations Angrignon, Monk et Jolicoeur. On voit, là, qu'il y a une forme d'étoile qui se crée autour des stations.

Puis ça, c'est quelque chose – puis on le voit aussi à Ville-Marie puis à Vendôme – qu'on voit moins sur le plateau, c'est quelque chose qu'on voit moins dans Rosemont, mais qui est quand même assez structurel.

On sait, les gens qui sont dans les quartiers plus centraux, comme Rosemont, comme le plateau, bien, s'ils sont pour prendre un Bixi, ils vont se rendre jusqu'au centre-ville. Mais vient une certaine distance où on va se dire « bien, je vais me rendre jusqu'au métro, puis je ferai le reste en métro ».

Donc, plus on est excentrés, plus c'est important d'avoir ce focus-là sur la mobilité active. Puis je pense que c'est important, puis c'est une autre raison pourquoi ça doit faire partie intégrante du projet.

Donc, en plus, bien, voici la station, voici le schéma pour la station Pie-IX, donc, au niveau de la verte, beaucoup plus au sud, mais quand même, t'sais, ça montre que… j'ai sorti quelques données, c'est la deuxième station Bixi la plus achalandée dans les 64 stations de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve. Ça fait que ça montre à quel point ces stations-là sont nécessaires.

Aussi, bien, 84 % des usages sont au-delà du 800 mètres, puis 71 % des déplacements du matin finissent vers le métro. Donc, c'est important de le mentionner.

Aussi, il ne faut pas oublier, il y a une logique de linéaire puis il y a une logique de surface. Donc, si on va trois, quatre fois plus rapidement en vélo, bien, ça résulte à une surface qui est au carré. Donc, on va chercher un bassin de population qui est énormément plus grand.

Donc, c'est important en ce sens aussi, c'est que, oui, ça permet d'aller chercher des gens quand on est à l'extérieur, mais aussi de se dire, donc, c'est un moyen de transport qui permet, justement, d'aller couvrir un plus grand territoire.

Donc, d'autres données aussi. En centre-ville, de 7 à 10 déplacements Bixi sur 10, donc jusqu'à 10 sur 10 des déplacements dépassent le rayon de marche. Et puis, on voit l'augmentation, on voit, à Honoré-Beaugrand, 100 % des trajets se font en plus de 800 mètres en Bixi. Donc, ça va vraiment chercher un territoire qu'on n'aurait pas accès, sinon, à vélo.

Encore là, c'est toutes des données, un peu, qui disent un peu la même chose, mais c'est important de bien le mentionner. On est excentré; parce qu'on est excentré, la mobilité active, le vélo devient un facteur clé beaucoup plus important.

C'est quelque chose qu'on n'a pas en tête, justement, parce que le métro, c'est beaucoup quelque chose des quartiers centraux, mais il faut changer le prisme décisionnel puis notre compréhension de la situation. Donc là, on voit à quel point une station proche de métro va être beaucoup plus populaire si elle est associée à un métro plutôt qu'ailleurs.

Donc, la recommandation indirecte, notamment, ça serait de se dire, OK, pour la station de métro, on sait, là… ce qu'on ce qu'on peut faire, c'est qu'on peut aller chercher plus grand, on peut aller chercher un territoire, mais il faudrait qu'il y ait des stations de métro – euh, il faudrait qu'il y ait des stations de Bixi, puis il faudrait s'assurer aussi que le trajet, ce trajet-là, qui est plus grand, soit sécuritaire.

C'est toujours très important, parce que la mobilité active, il ne faut pas que ça soit un piège sur la sécurité des gens. T'sais, on souhaite que les gens fassent plus de vélo, mais il n'y a rien de pire que d'encourager des gens à faire du vélo dans un endroit qui n'est pas sécuritaire. Puis je pense que c'est une responsabilité qui va au-delà de la politique.

Voici les positions des Bixi autour de Vertières, de la station. Donc, bien, sans surprise, on voit qu'il y a beaucoup de… que c'est très bien servi d'un côté, au sud-ouest, mais est très mal desservi au nord et à l'est.

Donc, faut-il mentionner aussi que les populations les plus vulnérables, les plus racisées et les plus pauvres sont dans ces quartiers-là et donc qu'il faut s'assurer qu'ils sont bien desservis, qu'ils ont accès au métro. Ultimement, le métro n'est pas une fin en soi.

Voici un petit diagramme que j'ai fait pour vous montrer l'état du REV Jean-Talon. Donc, on a beaucoup d'inquiétudes par rapport au REV Jean-Talon. Il y a une partie qui a été approuvée et en conception, qui est à l'est.

LE PRÉSIDENT :

Je ne vois pas le terrain.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Donc, c'est important, parce que, puis c'est pour ça que je viens ici pour cette consultation-là, c'est parce que Vertières est carrément au centre d'un projet, d'un côté, qui doit se faire, puis de l'autre, on ne sait juste pas.

Et puis, bien, justement, ça devient un piège à la sécurité des citoyens, là. Parce qu'ultimement, il y a des gens qui vont vouloir se rendre là. Il y a des gens qui vont vouloir avoir accès. T’sais, la station de métro, ça devient comme un aimant. Puis là, tout d'un coup, il y a des gens qui vont vouloir venir prendre le vélo; est-ce que c'est sécuritaire? T'sais, c'est une question qu'on doit se poser, je pense.

Puis je vais donner une analogie, là : je sais que la CNESST, par rapport à la CNESST en France, la CNESST en France dit que les employeurs sont responsables de la sécurité des trajets des employés. Bien, j'aimerais ça que ça soit la même chose un peu ici, c'est que dire qu'on est responsables de la sécurité des gens qui vont utiliser nos installations.

À mentionner aussi la 24e Avenue, qui a été mentionnée aussi par la personne avant moi : il n'y a pas de projet, puis je pense que c'est encore plus important d'avoir des liens nord-sud dans ce contexte-là.

Bien, il y a eu aussi le REV Lacordaire qui a été repoussé aux calendes grecques, donc, et qui est à moins de deux…

LE PRÉSIDENT :

Ah! Il vous reste deux minutes. Oui.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Deux, trois kilomètres.

LE PRÉSIDENT :

Deux?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Oui. Euh, deux minutes, deux, trois kilomètres. Autant de kilomètres que de minutes. Et donc, je pense que c'est important de le mentionner, par où les gens vont passer. T'sais, je pense que c'est peut-être moins important là que la prochaine station, mais vous aurez à faire un rapport pour la prochaine station, donc on se reverra en temps et lieu.

Donc, ça, c'est… je pense que je vais finir avec ça, puis ça va être ma… puis après, ma conclusion. Voici le *budg*… le budget, il n'est pas encore attaché, puis moi, pour moi, je ne comprends pas, c'est ce qu'on appelle un *low-hanging fruit* présentement, la mobilité active dans ce projet-là. Sur 1,5 G$, faire des pistes cyclables, ça devrait être la base.

Donc, moi, pour moi, il y a une absence de professionnalisme que de ne pas ficeler le projet complètement, et c'est ça que je veux mentionner.

Donc, six demandes : des stations Bixi à chaque entrée de station; une gare sécurisée, hein – si vous allez aux Pays-Bas, vous voyez le genre de gare à vélos qu'il y a –; des correspondances courtes et abritées; un maillage Bixi dans le rayon de trois kilomètres; un réseau cyclable continu; et puis c'est ça, un suivi public. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Comme je vous ai mentionné, on n'a pas pu consulter votre document avant. Il y a vraiment beaucoup, beaucoup de détails.

Je pense que ça tourne beaucoup autour du Bixi. Est-ce qu'on peut dire que ça tourne aussi autour du vélo privé autant que le Bixi?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Puis qu'est-ce qui vous fait croire, dans la vision qui a été présentée, que ce n'est pas pris en compte, le transport actif, ou par rapport à ce qui a été présenté, comment vous verriez une façon de vraiment mieux garantir la sécurité puis, je vais dire, la disponibilité de l'accès aux vélos Bixi, puis aux stations Bixi, puis aux vélos en général?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Bien, je pense que, t'sais, premièrement, par rapport au Bixi et au vélo, c'est principalement au vélo. J'ai utilisé le Bixi parce que, dans le fond, ils ont des données, hein. Puis c'est important, je vais profiter pour le mentionner : des données de qualité comme Bixi nous

donne, ça nous permet de faire ce type de présentation là, puis de voir les patterns, puis de venir vous l'expliquer.

Mais moi, pour moi, ce que je trouve important, c'est le vélo en général. Sinon, bien, c'est quoi qui m'amène à questionner la situation, c'est le fait que ça ne soit pas ficelé encore. C'est, comme je vous dis, sur un projet, je pense que ces éléments-là doivent être faits avant pour qu'on puisse en parler.

En fait, moi, j'aurais préféré venir ici pour vous mentionner les détails, mais là, je suis ici, puis je pense que je viens vous présenter le b.a.-ba de ce que devrait être une station par rapport à la mobilité active. Je pense qu'on est plutôt d'accord sur les mécanismes que j'ai envoyés; je pense que ces choses-là devraient être attachées.

LE PRÉSIDENT :

Je pense que c'est le bon moment. On recueille les opinions. Il y aura certainement une autre présentation à venir, un PPU, peut-être, qui définira dans le détail ce qu'on compte faire pour la mobilité, le logement et tout. Puis c'est à ce moment-là que ces données-là, les projections seront présentées. Là, on est vraiment en train de recueillir la vision des citoyens.

LE COMMISSAIRE :

Bien, merci beaucoup. Je pense qu'effectivement, on va le regarder plus en détail, mais avec de la donnée probante comme ça, c'est une présentation qui est très convaincante. J'ai une petite question de précision puis une question un peu plus importante. Juste une précision : vélo-gare, la définition d'un stationnement de vélo?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Oui. Oui, exactement.

LE COMMISSAIRE :

OK. Bon. Super.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Sur deux étages, *préférab*… bien, pour pouvoir ajouter puis sécuriser, aussi, pour ne pas qu'il y ait des vols. Il y a de plus en plus… moi, je veux dire, sur l'axe Rachel, la quantité de pères et de mères de famille avec des vélos-cargo, c'est fantastique. Ça permet de sauver des coûts à tout le monde. Mais il faut y avoir des aménagements qui permettent de garer et, bien sûr, sécuriser son vélo. C'est important.

LE COMMISSAIRE :

OK. Là, on comprend avec la démonstration qu'il y a une desserte, puis là, je vais revenir au Bixi, parce qu'effectivement, la donnée, elle vient de là, puis elle est importante, là.

On a une desserte quand même assez importante de Bixi au sud, donc vers Rosemont. Au nord, c'est un petit peu plus déficient. Vous avez mentionné l'importance des liens nord-sud, traverser l'autoroute. Vous avez nommé 24e Avenue, puis vous avez nommé REV Lacordaire.

Est-ce que, dans votre vision, est-ce qu'il y a d'autres interventions prioritaires pour favoriser ce nord-sud-là, ou même des est-ouest en fait, là? Je vous permets d'aller un peu plus dans la précision comme si on avait bouclé le projet, mais c'est quoi les interventions prioritaires, selon vous, pour assurer de, puis là, je reprends votre terme, maximiser l'impact de chaque… bien, de la station Vertières?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Bien, moi, ce que je voyais dans les données, c'était vraiment à proximité du trois kilomètres. Ça fait que je pense qu'il faut voir la station comme étant le point central, puis de s'assurer, en fait, qu'il y a ce maillage-là. C'est pour ça que j'ai ciblé Jean-Talon d'un côté puis la 24e de l'autre. Donc là, déjà, on a une belle croix.

À partir de là, ce n’est pas compliqué d'aller dans les rues, d'apaiser les quartiers, comme d'autres vous ont mentionné, de façon à ce que ça soit sécuritaire, sans augmenter la charge sur le trafic, notamment. Est-ce que j'ai répondu à votre question? Oui?

LE COMMISSAIRE :

Oui, merci.

LA COMMISSAIRE :

J'ai une question d'information sur ce que vous présentez ici. Vélogare, je lis : « *Demandé par la commission de la STM en 2020, absente de la vision.* »

M. NICOLAS MARCOTTE :

Oui.

LA COMMISSAIRE :

La commission de la STM l'a demandé à quelqu'un ou quelqu'un l'a demandé à la commission? Parlez-moi de cette demande, d'où elle venait, qui peut y donner suite?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Ah, je n'ai pas exactement le *wording*, là. J'ai vu dans l'information que c'était quelque chose qui avait été demandé. Je pense que ça a été demandé à la STM, je crois, puis ça n'avait pas été répondu par la STM. Je pourrais vous revenir avec la réponse plus précise. Est-ce que c'est possible de changer dans ce contexte-là ou pas?

LE PRÉSIDENT :

Avec la commission, mais pas avec nous [phon.]. Mais avec…

LA COMMISSAIRE :

Non, oui, oui, vous pouvez envoyer à la commission, je pense, des compléments d'information.

M. NICOLAS MARCOTTE :

C'est bon. Je ferai…

LA COMMISSAIRE :

Bien, ma sous-question en vous posant cette question-là, vous avez beaucoup de données, vous avez des propositions pour favoriser le rabattement des vélos, que ce soit Bixi ou des vélos privés, vers les stations de métro.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Oui.

LA COMMISSAIRE :

Est-ce qu'il y a.. cette voix-là qui demande ça, est-ce qu'elle est présente dans des démarches qui ont conduit à la vision? Est-ce que… qui représente cette vision pour la… auprès de la STM, auprès du projet de prolongement de ligne bleue?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Bien, moi, je le fais en tant que citoyen, donc je ne sais pas.

LA COMMISSAIRE :

Voilà, ça. OK

M. NICOLAS MARCOTTE :

Je ne le fais pas en tant qu'organisme non plus. Je pense que, bien, en tout cas, puis c'est quelque chose que je fais notamment un peu partout, c'est de mentionner, t'sais, souvent, j'ai fait une présentation à la commission prébudgétaire de la Ville de Montréal concernant le financement du transport en commun, puis j'allais plaider la vitesse commerciale.

L'importance de dire, comme citoyen, j'ai différents choix, puis ce qui va faire que je vais choisir A, B ou C, ça va être à quel point est-ce que c'est sécuritaire puis rapide. T'sais, on essaie tous… la vie est une course, puis on essaie tous.

Et donc, dans cette perspective-là, j'aurais pu vous présenter… j'aurais eu beaucoup de choses à vous mentionner, les portes palières, notamment. C'est très important pour moi, puis c'est quelque chose que je milite fortement, mais c'était à l'extérieur de la mobilité active.

Donc, c'est ça, il y a plusieurs sujets que j'aime aborder en tant que citoyen, puis je m'implique aussi sur les réseaux sociaux pour créer ce type de contenu là et faire ce type d'analyse- à.

LE PRÉSIDENT :

Savez-vous si, mettons, Vélo Québec a participé, a présenté les mêmes questions, les mêmes points que vous?

M. NICOLAS MARCOTTE :

Non, je ne sais pas.

LE PRÉSIDENT :

Demain? OK. Demain, Vélo Québec sera ici, demain.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Ah!

LE PRÉSIDENT :

Mais quand vous parliez du 1,5 G puis qu'il y a une station de métro à chaque 800 mètres, le 1,5 G, ce n'est pas le budget pour tout le projet, c'est le budget de l'expansion du métro. Mais tous les bâtiments…

M. NICOLAS MARCOTTE :

Divisé par le nombre de…

LE PRÉSIDENT :

… les redéveloppements et autres bâtiments qui vont se construire ne sont pas nécessairement inclus dans le budget de la station de métro.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Oui, oui, oui. Bien, c'est ça. Bien, après, je comprends qu'il y a un arbitrage aussi sur l'ensemble des… on voudrait avoir de tout sur ces places-là. Vous avez parlé d'un TOD. On veut des commerces, mais comme disait une personne avant moi, on veut un quartier de vie, on veut un endroit où, t'sais, on veut pouvoir aller à l'épicerie, prendre le métro, prendre le… puis on veut un CPE, on veut avoir des services, puis que ça soit fait de façon sécuritaire.

Moi, je suis venu en vélo ici sur Jean-Talon, puis au coin de la 19e, il y a un stop qui est gros de même. Puis juste ça, moi, ça me dit qu'il y a eu des accidents dans ce coin-là, là.

Quand c'est rendu que tu mets un stop gros de même, c'est que les gens ne le font pas, puis que, t'sais… puis tu dis « oui, mais est-ce que les gens… comment les gens vont s'y rendre? » Si on amène des gens puis qu'on a besoin de mettre des stops gros de même, peut-être qu'il est temps de donner un petit peu plus de place au vélo, là. D'où le REV Jean-Talon, notamment.

LE PRÉSIDENT :

Bien, je vous remercie beaucoup, monsieur. C'est très intéressant…

M. NICOLAS MARCOTTE :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

… puis on va lire tranquillement votre document, vos données.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup bonne soirée.

M. NICOLAS MARCOTTE :

Bonsoir.

M. BENOIT RIOPEL

M. BENOIT RIOPEL :

Je m'appelle Benoît Riopel. Je suis accompagné de ma fille, qui a bien voulu venir voir si je faisais bien ça. J'habite à Montréal depuis une trentaine d'années, j'ai une propriété à la 28e Avenue, au coin de Bélanger, depuis environ 17 ans, puis pour moi et ma famille, c'est vraiment l'endroit où on a décidé de construire notre vie.

Je tiens à le préciser, je ne suis vraiment pas un expert en urbanisme. Je ne suis pas non plus un expert dans les projets de cette envergure-là. Je viens vraiment en tant que citoyen pour faire part de mes observations, mes préoccupations, puis je le fais vraiment avec