



## Synthèse de la table ronde sur la connectivité et la mobilité

### 18 mars 2016

#### Étaient présents :

##### La commission

M. Gaétan Lebeau, président de la commission  
Mme Francine Simard, commissaire  
M. Pierre-Constantin Charles, commissaire  
Mme Élise Naud, secrétaire analyste

##### Les participants

M. Alexandre Béland, Éco-Quartier du Sud-Ouest  
M. Raymond Beshro, Canadien National  
Mme Marie-Laurence Bohémien, Prévention Sud-Ouest (Tandem)  
M. Pierre-Yves Boivin, Canadien National  
M. Louis-Henri Bourque, Arrondissement du Sud-Ouest  
Mme Lynda Brault, SDC Quartier du Canal  
Mme Élyse Cossette, CIUSSS du Sud-Ouest-Verdun  
Mme Shannon Franssen, Solidarité Saint-Henri  
M. Charles Gagnon, RESO  
Mme Mikaella Goldsmith, École secondaire James Lyng  
M. Vincent Huet, Concertation Ville Émard – Côte-Saint-Paul  
Mme Martine Lalumière, Poste de Quartier 15  
Mme Diane Lemon, Prévention Sud-Ouest (Tandem)  
M. Mourad Meberbeche, Poste de Quartier 15  
Mme Marie-Michelle Mondor, CIUSSS du Sud-Ouest-Verdun  
Mme Sophie Paquin, Direction de la santé publique  
M. Sylvain Parent, Poste de Quartier 15  
M. Serge Quenneville, Éco-Quartier du Sud-Ouest

La journée a débuté par trois présentations.<sup>1</sup> Monsieur Bourque de l'arrondissement du Sud-Ouest, ainsi que messieurs Boivin et Beshro du

---

<sup>1</sup> Les présentations sont disponibles sur le site Web de l'OCPM dans le dossier de documentation de la consultation publique sous l'onglet des travaux de la commission (documents 6.2.5 et 6.2.6)



Canadien National, ont chacun à leur tour présenté les enjeux de connectivité selon leur propre perspective. Monsieur Quenneville de l'Éco-quartier a également présenté une carte comportant des projets de corridors verts pour le territoire.

Voici en vrac les enjeux identifiés par les participants à la suite des présentations :

- Transport collectif : connectivité interquartiers
- Enclavement et mobilité – liens entre les quartiers
- Accessibilité physique aux espaces, aux équipements et aux services
- Zone de transit versus milieux de vie
- Pistes cyclables désuètes
- Intégration plus large des modes de déplacement (vélo, piéton, voiture, bateau, marchandise) – Cocktail de transport
- Arrimage entre les nouveaux (résidentiels) et les anciens (industriels) usages du secteur – cohabitation des usages
- Valoriser et sécuriser les déplacements à pied (convivialité)
- Sécurité et apaisement de la circulation (aménagement, transport, infrastructure, etc.)
- Contraintes et nuisances des infrastructures (autoroute, voie ferrée, etc.)
- Enclavement accentué par la nouvelle forme de l'échangeur Turcot
- Endiguer les comportements dangereux autour des emprises ferroviaires
- Formaliser les passages piéton informels
- Voie de contournement pour la voie ferrée
- Cohabitation sécuritaire des différents modes de transport
- Offrir une meilleure desserte en transport collectif
- Créer un espace de dialogue continu et faire de l'éducation civique en lieu et place de stratégies répressives

Par la suite, en trois petits groupes, les participants ont discuté des enjeux déjà identifiés lors des présentations, en ont ajouté s'ils le désiraient pour ensuite en identifier trois qui étaient prioritaires.



## **Groupe # 1**

### **1) Le transport actif dans un objectif de connectivité entre les quartiers**

Les participants soulignent l'importance de créer des liens sécuritaires et accessibles universellement entre les quartiers. Par sécuritaires, ils entendent que les infrastructures soient conçues pour permettre la cohabitation des différents modes de déplacement et que les passages soient dégagés et bien éclairés.

### **2) Le transport collectif fait sur mesure**

Pour ces participants l'offre de transport collectif doit être fiable, adaptée aux besoins des quartiers (horaires et fréquences) et permettre des déplacements intra et interquartier. Ils ont également souligné que la tarification sociale serait intéressante afin de faciliter l'accès au transport collectif pour les populations défavorisées. L'exemple des écolobus utilisés dans le Vieux-Québec a été mentionné. Ces petits autobus électriques (15-20 passagers) pourraient, selon ces participants, répondre de manière écologique à certains besoins des quartiers visés.

### **3) Développer une vision globale consensuelle sur la mobilité**

Pour ce groupe de participants, la planification ne doit pas être pensée uniquement ou d'abord en fonction de l'automobile, mais bien de tous les modes de déplacement de manière avant-gardiste, et qu'elle tienne compte des aspects urbains, économiques et sociaux.

**L'application des trois éléments mentionnés permettrait, selon les participants du groupe, le développement d'un milieu où l'on a envie de vivre.**

## **Groupe # 2**

### **4) Mobilité et connectivité**

Les participants de ce groupe considèrent qu'actuellement, la population des quartiers visés passe en deuxième, après la circulation de transit. Les infrastructures (autoroute, voie ferrée) séparent les quartiers les uns des autres



et il faudrait, selon eux, travailler à les connecter de manière sécuritaire, tout en portant une attention toute particulière au canal de Lachine, lien fédérateur du Sud-Ouest. Il apparaît important de faciliter les déplacements des citoyens dans un objectif d'accessibilité, de revoir les priorités de mobilité en pensant à tous les modes de transport et de développer un accès au canal dans un objectif utilitaire. Dans le même esprit, ils ont mentionné qu'il serait intéressant de hiérarchiser les modes de transport afin que la voiture n'arrive pas toujours en première place.

En lien avec les aspects de sécurité, il a été proposé de faire la promotion du rôle et de la présence historique du Canadien National (CN) dans le quartier, en insistant sur la prévention plutôt que sur la répression comme c'est actuellement le cas. La réintroduction des sifflets aux passages à niveau pourrait être une solution afin de sécuriser le trajet dans les zones sensibles.

Le transport actif utilitaire doit être mis de l'avant et les passages informels devraient être formalisés de manière sécuritaire. Une signalisation indiquant les endroits sécuritaires pour traverser les infrastructures pourrait également être ajoutée. Pour améliorer la convivialité des viaducs existants, ceux-ci pourraient offrir de nouveaux modèles d'éclairage, accueillir des murales ou devenir des zones pour graffiteurs. En fait, l'idée est d'avoir en tête d'offrir une *expérience* agréable de déplacement.

## 5) Cohabitation des modes de transport

Certaines intersections sont problématiques et dangereuses, et le flux de circulation est relativement intense, compte tenu de la proximité du centre-ville. Il serait important d'offrir une multitude de possibilités en matière de transport et de ne pas placer la voiture en tête. Les solutions alternatives à la voiture passent, selon le groupe, par l'aménagement urbain.

**Les deux éléments identifiés par ces participants permettraient d'améliorer la qualité de vie en général, la santé, la sécurité et la cohabitation des différentes communautés, tout en permettant aux résidents de se réappropriier le territoire et, ultimement, d'augmenter le sentiment d'appartenance à leur environnement.**



### Groupe # 3

Le troisième groupe a identifié 3 solutions à la problématique de l'enclavement du secteur.

#### 6) Désenclavement dans le but de briser l'isolement

##### a) Confirmer la vocation de secteur d'emplois du secteur Cabot

##### b) Privilégier les modes de transports accessibles aux personnes à faible revenu

Le groupe de participants souligne qu'en facilitant l'accessibilité économique aux transports collectifs pour les personnes vulnérables, on améliore leur mobilité. Ces participants ont également mentionné un concept de vélos abordables.

##### c) Aménager des parcours multimodaux, sécuritaires et agréables dans l'emprise du CN afin de formaliser les comportements illégaux

Pour les participants, la meilleure solution serait le déplacement des voies ferrées à l'extérieur du secteur. Toutefois, l'implantation de la piste multimodale proposée pourrait être un plan B.

À la fin des échanges, les participants ont été invités à voter sur le thème, l'action ou l'enjeu qui était prioritaire pour eux. **Un transport collectif fait sur mesure (2)** et le **développement d'une vision globale consensuelle sur la mobilité (3)** sont les éléments de vision qui ont reçu le plus de votes.