

# PORTE D'ENTRÉE DE MONTRÉAL : POINTS DE VUE SUR LES ABORDS DU PONT JACQUES-CARTIER

RAPPORT SYNTHÈSE SUR  
LA CONSULTATION PUBLIQUE DU 20 AVRIL 2017



**PORTE D'ENTRÉE DE MONTRÉAL :  
POINTS DE VUE SUR LES ABORDS  
DU PONT JACQUES-CARTIER**

L'AMÉNAGEMENT URBAIN AU CENTRE DE MONTRÉAL

**LE BUT DE L'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER**

**LES PRINCIPALES ACTIONS**

**LES BÉNÉFICES ATTENDUS**

**LES ÉLÉMENTS CLÉS**

**LES DÉFIS**

**LES RECOMMANDATIONS**

**LES ÉTAPES**

**LES CONTACTS**

**LES LIENS**

**LES LOGOS**

# PORTE D'ENTRÉE DE MONTRÉAL : POINTS DE VUE SUR LES ABORDS DU PONT JACQUES-CARTIER

RAPPORT SYNTHÈSE SUR  
LA CONSULTATION PUBLIQUE DU 20 AVRIL 2017

---

*Présenté à*

Bureau de projets du centre-ville  
Arrondissement de Ville-Marie

*Firme*

BRAC  
3971, rue Berri  
Montréal, Québec H2L 4H2

*Chargée de projet*

Anita Ramacieri  
a.ramacieri@sympatico.ca  
(514) 849-7977

*Équipe de travail*

Constance Ramacieri  
Maude Léonard  
Karl Dorais Kinkaid  
Christophe-Hubert Joncas  
Antoine Cantin

# **TABLE DES MATIÈRES**

<b>LE CONTEXTE</b>	<b>4</b>
<b>IDÉES PHARES ISSUES DE LA SOIRÉE</b>	<b>6</b>
Un projet emblématique pour Montréal	7
Une entrée de ville significative à l'échelle d'un quartier	7
Des vues à mettre en valeur	7
L'intégration des bâtiments patrimoniaux	8
Une place pour le fleuve	8
Des espaces de vie	9
La programmation et l'animation des espaces	9
Une opportunité de mise en valeur pour l'art	10
Des partenariats locaux à développer	10
Le réaménagement, une belle occasion pour verdier	10
Le parc des Faubourgs, un parc de quartier apprécié et déjà très achalandé	11
Sous le pont, un endroit agréable à fréquenter	11
Des réseaux de circulation sécuritaires et conviviaux pour tous	12
Les bretelles d'accès et les passages piétons-cyclistes	12
La sécurité des piétons et des cyclistes, un enjeu de vitesse	13
La rue Ontario: la grande oubliée	13
Une piste cyclable unidirectionnelle sur le pont	13
<b>LA CONCLUSION</b>	<b>14</b>

# LE CONTEXTE

## **LE CONTEXTE**

*La consultation publique sur l'avant-projet de réaménagement du pont Jacques-Cartier a accueilli plus de 200 participants, venus s'informer, préciser des enjeux locaux et proposer différentes idées quant à l'aménagement du lieu. La consultation publique a été conjointement organisée par l'arrondissement de Ville-Marie et par la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée.*

Ayant lieu au Cabaret Lion d'Or, sous forme de Portes ouvertes, cette consultation a permis aux citoyens de prendre connaissance du projet, celui-ci présenté en douze panneaux ainsi que dans une vidéo diffusée en continu dans la salle. Pendant une période de six heures, les citoyens ont pu rencontrer individuellement différents professionnels responsables du projet, poser des questions, échanger avec eux et laisser leurs commentaires verbalement ou sur papier. De plus, au cours des Portes ouvertes, cinq périodes d'une heure ont été consacrées à cinq tables rondes de discussion, permettant ainsi des échanges entre les participants sur des thématiques précises: l'ensemble du projet, les aménagements sous le pont, les réseaux de circulation, l'aménagement des rues locales et des abords du métro Papineau et l'entrée de ville. Chacune des thématiques, sommairement présentée, était suivie d'une série de questions visant à stimuler la réflexion et recueillir le savoir des participants. Accueillant entre vingt et trente personnes, ces tables rondes de discussion ont permis de réunir principalement des résidents du quartier, des gens de l'extérieur du quartier et des représentants de différents organismes locaux. Parmi les organismes présents, notons entre autres: l'école Garneau, Voie culturelle des Faubourgs, la Coalition Vélo Montréal, la Corporation du développement communautaire de Centre sud, le Comité logement Ville-Marie, Sentier urbain, le Cabaret Lion d'Or, Espace libre, La Coop Les Valoristes, Les Amis du courant Sainte-Marie, l'Association skateboard Montréal, Usine C, l'église Notre-Dame de Guadalupe, l'Éco-quartier Sainte-Marie, le Centre d'éducation et d'action des femmes de Montréal, l'Association des retraités de la communauté (ARC).

La réponse au projet présenté fut très favorable, les participants ont démontré beaucoup d'enthousiasme et tous aimeraient que les travaux d'amélioration débutent le plus rapidement possible.

De nombreux commentaires positifs ont été formulés sur l'organisation et le déroulement de la consultation, les participants présents ont apprécié leur expérience et ont pu s'exprimer en toute liberté grâce à une formule hybride et flexible s'adaptant à différents publics et à la disponibilité des participants.

Le rapport présente les trois principales idées ayant émergé de la rencontre. Nous les avons regroupées sous l'appellation d'idées phares, puisqu'elles représentent les grandes tendances des échanges, en plus de contenir plusieurs éléments pouvant contribuer de façon significative au développement du projet. Les idées ainsi regroupées ne sont pas nécessairement liées aux thématiques discutées. Sous chacun des regroupements, on trouvera un résumé plus détaillé des discussions et des commentaires s'y rapportant.



# **LES IDÉES PHARES ISSUES DE LA SOIRÉE**

**« Il faut offrir du bonheur à l'individu de passage et à celui qui vit dans le quartier. »**

## **UN PROJET EMBLÉMATIQUE POUR MONTRÉAL**

L'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier est avant tout un projet structurant visant à créer une entrée de ville unique, un aménagement inspirant pour les Montréalais, les gens en transit et pour les citoyens du quartier. C'est l'occasion d'améliorer l'expérience et le sentiment de bien-être, tant auprès de l'individu de passage qu'auprès du résident qui vit dans le quartier. C'est une véritable occasion d'unir les secteurs est et ouest du quartier. Il s'agit également d'un levier pour le réaménagement de plusieurs autres espaces adjacents devant être réfléchis comme une amorce d'un projet d'ensemble plus vaste, incluant éventuellement l'îlot de la tour de Radio-Canada, le terrain vague situé entre les rues De Lorimier, Sainte-Catherine, Parthenais et René-Lévesque, le site Molson, le fleuve et le parc Bellerive. Les participants souhaitent un projet englobant, possédant une vision d'ensemble forte, évolutive et ouverte sur l'avenir du quartier et de la ville.

### ***Une entrée de ville significative à l'échelle d'un quartier***

Plus que la création d'une entrée de ville magistrale, l'aménagement à la tête du pont Jacques-Cartier doit permettre de signifier qu'en quittant le pont, l'on pénètre directement dans un milieu de vie où l'on se doit de ressentir l'échelle et l'esprit du quartier. Pour ce faire, il est souhaité d'accentuer l'effet du parc, permettant ainsi de marquer l'entrée avec un tunnel de végétation, ayant pour effet d'atténuer la vitesse des automobilistes. On entre dans un quartier, on partage la route, on veut une entrée de ville conviviale, à l'image d'une ville qui privilégie le transport actif, qui donne une place aux familles et aux enfants dans des milieux de vie agréables. En lien avec une réflexion sur l'ensemble des entrées de ville, celle-ci doit représenter l'esprit montréalais.

### ***Des vues à mettre en valeur***

Plusieurs espaces à proximité du pont Jacques-Cartier témoignent déjà d'une relation privilégiée avec cet emblème montréalais en offrant des vues ouvertes sur celui-ci. Le pont constitue un point de repère pour la ville, qui sera amplifié avec sa mise en lumière. On souligne l'importance de conserver et de tenir compte de ces vues imprenables et même de mettre en valeur les vues de la structure sous le pont. Elles font partie de l'ambiance du quartier et l'aménagement d'un projet d'envergure constitue une opportunité pour valoriser ces vues uniques. Plus précisément, l'aménagement du parc des Faubourgs doit se faire en tenant compte des potentiels de vues déjà offertes ou à créer sur le pont Jacques-Cartier. Il est donc proposé de mesurer et vérifier les impacts des aménagements proposés sur les vues vers le pont.

La présence de plusieurs grands panneaux publicitaires aux abords du pont, s'adressant presque exclusivement aux automobilistes, vient cependant ternir le potentiel que représentent ces vues. À de nombreuses reprises lors de la soirée et sur plusieurs commentaires écrits, la question des panneaux publicitaires gigantesques s'inscrivant en rupture avec la majestuosité du pont a été abordée. On espère que ce projet soit l'occasion de régler cet affichage envahissant, qualifié de pollution visuelle et d'obstacle pour l'appréciation du pont.



Dans l'optique de mettre en valeur les vues depuis le pont, on propose la création d'un belvédère du côté ouest du pont, orienté vers le centre-ville de Montréal, accessible aux piétons et aux touristes (l'accès est strictement réservé du côté est, dans l'avant-projet actuel). Les plus créatifs vont même jusqu'à proposer d'intégrer un ascenseur vitré vers ce belvédère, permettant l'accessibilité universelle à ces vues inédites.

### *L'intégration des bâtiments patrimoniaux*

La station de pompage Craig, la prison des patriotes, la maison du gouverneur sont des bâtiments possédant un intérêt patrimonial et on aimerait qu'ils soient intégrés dans le projet. On cite comme usage potentiel la diffusion culturelle ou un partenariat avec l'Écomusée du fier monde pour mettre en valeur ces bâtiments significatifs.

### *Une place pour le fleuve*

L'ensemble du projet proposé permet de rêver et on rêve depuis longtemps à un accès au fleuve dans le quartier. Le point de vue envisagé a le potentiel d'être grandiose. Il faut saisir cette occasion et amener le projet jusqu'au fleuve. Même si les enjeux sont de taille et les acteurs nombreux, la vision du projet doit inclure le fleuve. L'opportunité d'intégrer un arrêt pour la navette fluviale directement en lien avec le métro Papineau est présente. Il faut prendre la balle au bond et se permettre plus d'audace. Les participants souhaitent que l'aménagement des berges fasse partie d'une planification future.

**« Il faut laisser la possibilité de transformer l'espace et de le faire animer par les citoyens »**

## **DES ESPACES DE VIE**

Le projet de réaménagement des rues à vocation locale, ainsi que celui du réaménagement autour du métro Papineau est très bien accueilli par l'ensemble des participants. Les participants sont emballés par l'intention de relier les petites rues du quartier et de les intégrer formellement à l'aménagement du parc sous le pont. En plus de l'aménagement, c'est la création d'espaces de vie qui retient l'intérêt des citoyens. Il faudra porter une attention aux détails, poser de petits gestes pour que les espaces deviennent de véritables espaces du quotidien.

### *La programmation et l'animation des espaces*

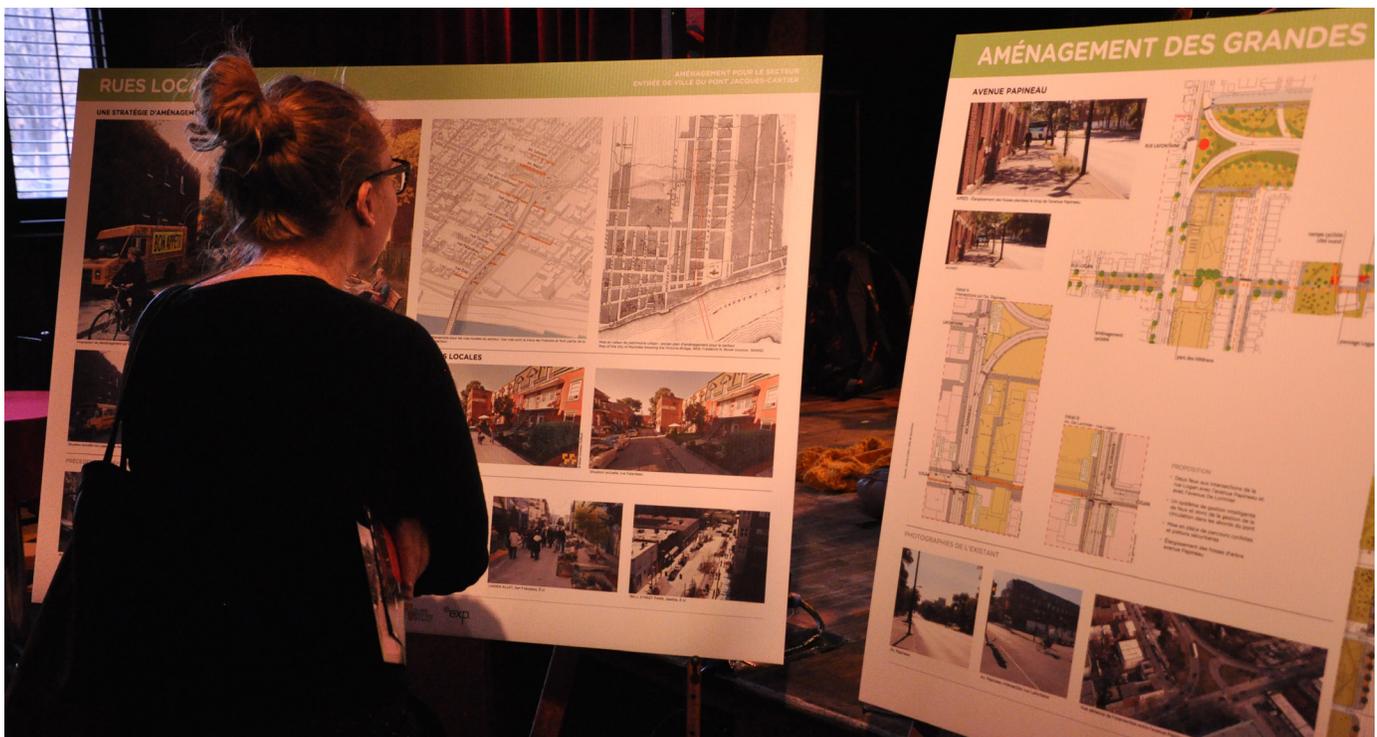
De tout coeur, les participants à la consultation publique veulent que les espaces projetés, le parc des Faubourgs, le parc sous le pont, les espaces libres, soient appropriés par les résidents afin d'en garantir le succès. Pour ce faire, il est proposé que les citoyens soient engagés dans un exercice subséquent portant sur les détails plus fins de la programmation de ceux-ci.

Aussi, la sécurité de ces espaces passe par une programmation variée ayant comme objectif de créer de l'animation, ce qui amène des gens à fréquenter les lieux. La programmation, les camions de nourriture, un marché, comme aux Jardins Gamelin, permet de rendre les espaces publics attirants et occupés en offrant des activités commerciales ou culturelles. En termes d'équipements, l'installation de toilettes publiques est aussi suggérée, particulièrement pour les familles.

En proposant une offre variée d'activités ou d'espaces dans une optique d'utilisation quatre saisons, on crée de véritables destinations occupées à l'année. Une approche multi-usage est privilégiée avec une variation entre des espaces plus intimes et des espaces ouverts plutôt destinés à l'évènementiel. Cette mixité génère aussi une diversité quant aux usagers qui fréquentent ces lieux, participant ainsi à la richesse et au caractère inclusif du lieu.

Parmi les nombreuses idées d'activités ou d'éléments proposés, on identifie entre autres, un terrain de pétanque, un boulodrome, un gym urbain, un parcours sportif, un endroit pour louer des vélos, un étang d'eau, des fontaines, etc. Le réaménagement peut aussi être une occasion de mettre en valeur l'histoire du quartier par des installations éphémères. Sous le pont, on souhaite de nouveau qu'il y ait un espace pour la planche à roulettes. Cette fois, contrairement au parc actuel, on propose que les aménagements soient flexibles et qu'ils permettent une mixité d'activités et non uniquement la planche à roulettes (théâtre ou agora, par exemple). Un partenariat avec les usagers actuels et les experts en conception de skatepark est d'ailleurs souhaité.

L'intérêt principal des aménagements sous le pont consiste à pouvoir y planifier des espaces pouvant accueillir des événements ou des activités sans jamais craindre pour leur annulation puisque le pont peut protéger jusqu'à un certain point de la pluie et des intempéries. Il s'agit là d'un atout qu'on souhaite mettre de l'avant, dans la programmation future du lieu.



### *Une opportunité de mise en valeur pour l'art*

Ce projet de réaménagement est une occasion formidable pour encourager la création d'œuvres d'art publiques, permanentes et éphémères. Ainsi, il serait intéressant d'intégrer les artistes locaux et les citoyens dans l'idéation de projets d'œuvres d'art permettant ainsi de faire de ce projet une vitrine sur le quartier. L'art numérique permet la création d'œuvres éphémères et son intégration pourrait devenir une vitrine pour une variété de projets artistiques. La tenue d'événements culturels est aussi intéressante pour animer les espaces et proposer des lieux de diffusion culturelle. Pour ce faire, il est nécessaire de réfléchir aux considérations techniques que cela sous-tend. On doit pouvoir avoir accès à des installations électriques permettant de réaliser des performances culturelles et artistiques.

Dans le cadre du projet d'aménagement sous le pont, on aimerait même que soit appliqué le principe du 1% pour l'art public, permanent ou éphémère. À ce titre, on indique que les piliers de béton pourraient être utilisés comme support à murales, peintes ou projetées. Par ailleurs, il faut porter attention à la mise en valeur du caractère majestueux des piliers.

### *Des partenariats locaux à développer*

Pour que le projet fonctionne et pour que les espaces soient occupés, il faut le faire rayonner dès maintenant et impliquer les communautés dans la réflexion, que ce soit avec les jeunes avec l'École Garneau, les communautés marginalisées, les organismes communautaires (Sentier urbain, etc.) et les organismes culturels (Voie culturelle, espace libre, Usine C, etc.). Le projet doit être approprié par les communautés locales et donc en être le reflet. La communication avec ces acteurs est primordiale au bon déroulement de l'ensemble des phases du projet.

### *Le réaménagement, une belle occasion*

La plantation d'arbres et la bonification de la végétation permettraient non seulement de diminuer les îlots de chaleur dans le quartier, mais aussi d'aider à remédier aux problèmes de bruit et de pollution engendrés par la proximité du pont.

Cette stratégie de végétalisation devra tenir compte de plusieurs facteurs, dont l'importance de la biodiversité et le maintien de certaines vues dégagées. Une attention particulière devra être portée aux questions de sécurité au sein des différents espaces et ainsi éviter l'installation de plantations qui créeraient des lieux cachés.

Finalement, les rues transversales au projet, Campion, Tansley et Falardeau pourraient être mises à niveau avec le parc et devenir de véritables rues à voies partagées.

### *Le parc des Faubourgs, un parc de quartier apprécié et déjà très achalandé*

La question de l'aménagement du parc des Faubourgs est relativement sensible pour les résidents du quartier. On souhaite être impliqué dans la conception de la programmation et on souhaite être invité à réfléchir plus en détail sur son projet de prolongement. Le parc est très utilisé par les familles, il est proposé d'y aménager des espaces à leur image. Ce parc est déjà reconnu pour ses qualités et on aimerait que le projet puisse miser sur celles-ci.

Les croquis du parc illustrent beaucoup d'espaces minéralisés. On juge qu'il y a trop de béton dans la proposition et on aimerait que la Ville réfléchisse à utiliser d'autres types de matériaux plus perméables, proposant une ambiance plus verte et naturelle.

L'édifice laissé en blanc dans le plan d'ensemble pose question, sa vocation n'étant pas claire. Les avis au sujet d'un pavillon sont très partagés, soit qu'on ne souhaite pas de nouveau bâtiment sur le site, soit qu'on souhaite revoir son emplacement. D'autres participants favoriseraient un chalet ou des pavillons avec concessions commerciales à la tête et sous le pont.

L'importance de la végétation, tant existante que projetée, est mentionnée à de nombreuses reprises comme un élément central du projet de réaménagement du parc des Faubourgs et des espaces adjacents. La végétation existante est d'une grande qualité et est considérée comme un élément d'intérêt et d'attractivité dans le parc. Les résidents sont plutôt inquiets de ne pas connaître le sort réservé aux arbres matures. On souligne le paradoxe dans le démontage de l'oeuvre "L'homme qui plantait des arbres" puisqu'il est apprécié des citoyens et qu'il représente la vision qu'on a pour les espaces publics adjacents au pont Jacques-Cartier. Il n'y a pas beaucoup de végétation dans le quartier, et les arbres prennent du temps à croître jusqu'à des tailles intéressantes. On souhaite des futurs aménagements

qui mettent de l'avant la biodiversité, les plantes indigènes et qui s'adaptent aux conditions urbaines difficiles. Il faut réfléchir à la dimension quatre-saisons de la végétation en intégrant des conifères qui arborent un feuillage à l'année et font un écran aux bruits pour les quatre saisons.

Le lien dans l'axe nord-sud du parc des Faubourgs est essentiel. La mise en place récente des clôtures le long des bretelles routières induit un détour pour les piétons qui est peu apprécié, principalement en termes de distance. On se questionne à savoir si des clôtures resteront, entre autres, le long de la rue De Lorimier, dans les futurs aménagements.

### *Sous le pont, un endroit agréable à fréquenter*

Le mur d'escalade, proposé dans le projet de réaménagement de PJCCI ne laisse personne indifférent. Certains sont emballés par cette idée hors du commun et vont même jusqu'à suggérer de réaliser l'installation à même les piliers. D'autres, cependant, s'interrogent sur l'impact de celui-ci sur les vues, et trouvent qu'il invite aux graffitis et qu'il risque de dénaturer le pont. Cette installation pourrait potentiellement mal s'intégrer aux piliers, risquant ainsi d'atténuer l'effet d'immensité ressenti à leur côté.

On souhaite que l'endroit soit agréable à fréquenter, qu'il soit bien éclairé. De plus, pour des raisons de sécurité, certains évoquent même l'idée d'y installer un téléphone public ou un téléphone d'urgence.

Certaines activités estivales, dont principalement les feux d'artifice de la Ronde, ont une grande portée et attirent un vaste public. Il est important de considérer ces activités et prévoir un mobilier, permanent ou mobile, dans la planification des futurs aménagements sous le pont.

**« On souhaite un geste majeur pour sécuriser ce site, non seulement en termes de relation piétons et automobilistes, mais aussi entre piétons et cyclistes, les enfants entre autres craignent les collisions avec ceux-ci ».**

## **DES RÉSEAUX DE CIRCULATION SÉCURITAIRES ET CONVIVIAUX POUR TOUS**

Au-delà des nombreux enjeux de conflit entre la circulation des piétons, des cyclistes et des automobilistes, on se questionne d'abord à savoir si le nouveau projet d'entrée de ville ne s'inscrit pas dans un paradigme priorisant l'automobile, qu'on souhaiterait révolu. La Ville de Montréal désire augmenter la part modale des cyclistes de 3 % à 15 % dans les prochaines années et plusieurs ne voient pas dans le projet le reflet de cette tendance souhaitée. Il en ressort une impression que le projet représente un tout à l'auto puisqu'il semble favoriser la vitesse automobile.

### ***Les bretelles d'accès et les passages piétons-cyclistes***

Les bretelles surélevées ont comme objectif de sécuriser les passages des piétons et des cyclistes de même que de connecter les espaces publics entre eux puisqu'ils sont actuellement fragmentés par les voies. Cependant, elles suscitent l'inquiétude auprès des participants : création de passages couverts pour piétons et cyclistes sous les voies de circulation, tunnels ou impressions de tunnels, bruit, piédestal pour les automobilistes. Sans en connaître l'élévation précise, on suggère quand même de les prévoir larges et éclairés. Qui plus est, on remarque plutôt la tendance à éviter la construction d'infrastructures routières surélevées et même à démolir les viaducs existants (avenue des Pins, autoroute Bonaventure) dans les grands projets des dernières années. On se questionne à savoir si les bretelles surélevées sont un parti pris s'inscrivant dans la mouvance d'un urbanisme contemporain, voir même avant-gardiste pour Montréal.

Il est également mentionné que ces passages ont comme résultat la ségrégation des modes de déplacement, ce qui peut engendrer comme effet pervers un faux sentiment de sécurité pour les cyclistes et les piétons et peut mener à une concentration des conflits à des endroits précis.

Pour quelques-uns, ces passages n'induisent pas un sentiment de sécurité, plus particulièrement pour les femmes et les jeunes. Il est important de voir et d'être vu lorsqu'on circule et les participants craignent que les passages ne réduisent la visibilité de la destination où qu'il crée des espaces cachés. Ce type de structure tend à encourager les échanges indésirables, le flânage, etc.. Il est primordial de réfléchir à des entrées et sorties très évasées pour augmenter le sentiment de sécurité si l'on désire aller de l'avant avec ce type de construction.

Les bretelles surélevées peuvent accroître la pollution (épandage de sel) et le bruit, il faudrait donc réfléchir à un écran tampon si celles-ci sont maintenues dans le projet.

Après avoir plusieurs fois évoqué que les voitures devraient aller sous terre et non les piétons, une vision du projet plutôt radicale, plusieurs participants se rallient autour de l'idée de laisser les circulations au niveau du sol. Il s'agit d'un parti d'aménagement fort que de renforcer la sécurité des intersections en laissant l'ensemble des utilisateurs, quelque soit leur mode de déplacement, se côtoyer au même niveau.

On indique que le projet actuel rappelle un aspect autoroutier et on aimerait qu'il évoque un projet à l'échelle humaine et qu'il traduise mieux un parti pris visant à développer une meilleure mobilité durable en ville.

### *La sécurité des piétons et des cyclistes, un enjeu de vitesse*

La vitesse des automobiles circulant à la sortie du pont Jacques-Cartier a été pointée du doigt à de nombreuses reprises comme étant la grande responsable du sentiment d'insécurité chez les piétons et les cyclistes qui circulent aux abords du pont. Les participants sont quasi unanimes, il faut proposer un aménagement qui incitera les automobilistes à ralentir en entrant à Montréal et dans le quartier. C'est une priorité de faire comprendre et de communiquer aux automobilistes que le contexte urbain montréalais n'est pas un contexte autoroutier et qu'il faut partager la route. Plusieurs solutions sont proposées: des feux de circulation supplémentaires aux intersections dangereuses, des feux piétons quatre directions pour permettre un vrai temps de traversée sans aucune voiture, une bande au sol, un aménagement d'arbres encadrant les accès, une meilleure surveillance policière, etc. De nombreuses intersections sont citées comme étant problématiques et insécurisantes. On souhaite que celles-ci soient minutieusement étudiées et réfléchies en fonction de sécuriser les passages pour les usagers les plus vulnérables. On espère aussi que la Ville puisse sécuriser certaines intersections avant même le début des travaux plus globaux.

Les abords de l'École Garneau doivent également faire partie du projet. La sécurité autour de l'école est extrêmement importante. De nombreux enfants et de nombreuses familles y circulent et ne se sentent pas en sécurité.

Les citoyens doivent sentir un gain important en matière de sécurité piétonne.

### *La rue Ontario: la grande oubliée*

Plusieurs préoccupations ont été énoncées à l'égard de la rue Ontario, considérée comme la rue principale du quartier, puisqu'on signale que le projet semble en faire abstraction. La problématique de la congestion, particulièrement d'actualité l'été lors de la piétonisation de Saint-Catherine, ne semble pas être considérée, aucun aménagement, pas même du mobilier, n'est prévu pour la rendre plus attrayante. On aimerait beaucoup qu'elle fasse partie du projet, puisqu'elle est intimement associée à l'entrée de ville, et il faut qu'elle en témoigne. Ainsi, on souhaite l'installation de mobilier urbain en concordance avec le projet d'aménagement à proximité du pont.

### *Une piste cyclable unidirectionnelle sur le pont*

Bien que l'aménagement sur le pont n'était pas l'objet de la consultation, les cyclistes présents ont proposé l'idée d'une piste cyclable unidirectionnelle, de chaque côté du pont, dans le sens de la circulation routière, chacune bordée d'un passage piéton sur le côté extérieur. Ceci permet non seulement aux piétons d'apprécier les vues sur la ville offertes du côté ouest et réservées aux cyclistes dans le projet proposé, mais aussi de sécuriser les cyclistes qui considèrent dangereux de proposer une piste à deux directions à cause des risques de contact. Ainsi, les piétons et cyclistes allant en direction de la Rive-Sud serait du côté amont du pont et les usagers en direction de Montréal sur le côté aval du pont. Ceci obligerait l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable du côté aval, à l'image de celle déjà existante.

On veut un grand projet qui améliore la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes et qui rend les circulations plus sécuritaires, le tout, à l'image de Montréal, une ville favorable aux transports actifs.

# LA CONCLUSION

*« Chapeau pour le projet global »*

*« Merci pour la soirée, très bien organisée »*

*« Nous sommes très libres ici.  
Libre de participer comme on veut. »*

*« Un premier jet de projet très inspirant.  
Hâte de participer aux consultations suivantes  
et de voir le développement futur de ces espaces »*

## **LA CONCLUSION**

Les commentaires ci-haut retenus reflètent assez bien les commentaires généraux de l'ensemble des participants au projet. D'abord, le projet est très bien reçu, l'enthousiasme pour celui-ci était perceptible tout au long de la journée et de la soirée. Cela dit, le rapport démontre très bien que de nombreux détails, préoccupations, questions et idées provenant de la population peuvent et doivent être considérés au fur et à mesure du développement du projet. Celui-ci n'en sera qu'enrichi et plus significatif pour les personnes vivant autour du pont ou fréquentant les espaces aménagés.

Quant au processus de consultation il est évident, suite à cette expérience, que les citoyens participent avec générosité lorsque l'on propose des modèles conviviaux et adaptés à leurs horaires et à leurs besoins. L'accueil, l'ambiance générale et les différentes options proposées ont permis à un grand nombre de personnes de s'exprimer aisément et selon un mode leur convenant.

Finalement, la relation soutenue que l'arrondissement de Ville-Marie et PJCCI maintiendra avec la population au cours des prochaines années, sera la clef de succès de ce projet. Les citoyens du quartier recevront un aménagement majeur dans leurs rues, autour de leurs maisons et de leurs commerces, les Montréalais eux, y verront un changement important dans le paysage urbain. L'information continue, la transparence quant aux choix d'aménagement qui s'imposeront et une contribution significative des Montréalais au développement du projet sont les trois conditions essentielles à sa réussite.

**ANNEXES**

# **ANNEXE 1**

## **DONNÉES SUR LA CONSULTATION**

### *Participation*

Accueil : 200 personnes

Personnes ayant laissé leur adresse courriel : 40

Personnes ayant participé aux groupes de discussions : entre 100 et 125

Personnes ayant laissé des commentaires écrits : 40

### *Présence de professionnels, personnes ressources, animateurs et secrétaires*

Arrondissement de Ville-Marie : 6 personnes

PJCCI : 4 personnes

Consultants :

ACT (Architectes) : 2 personnes

EXP (Firme d'ingénieurs) : 5 personnes

BRAC (Firme responsable de la consultation) : 5 personnes

### *Diffusion*

#### **Invitations**

Cartons distribués dans le voisinage : 4000

Cartons distribués chez les commerçants et les organismes du quartier : 500

Invitations courriel : 400

Organismes contactés par téléphone : 75

#### **Relations de presse**

Briefing technique et conférence de presse, 2 avril 2017, organisés conjointement par l'arrondissement de Ville-Marie et PJCCI

### *Média*

#### **Couverture**

24h Montréal

Global Montreal

Le Huffington Post

98,5 FM

Ici Radio-Canada

Le Journal de Montréal

CBC Radio 1, Montréal

La Presse

Métro

CJAD-AM, Montreal

Le Devoir

TVA Nouvelles

CTV Montreal

### *Média sociaux :*

#### **Arrondissement de Ville-Marie**

Publication sponsorisée sur Facebook 2 jours avant la réunion : 9 805 personnes

Publication Facebook lors de la conférence de presse : 6 238 personnes

Twitter la veille de l'événement : 1 100 personnes

Twitter, conférence de presse : 27 438 personnes

#### **PJCCI**

Publication Facebook : 5 250 personnes

Twitter : 16 365 personnes

Alerte courriel : 1 188 personnes