

650 J'inviterais maintenant monsieur Lionel Perez et Francesco Miele s'il vous plaît. Vous êtes seul?

M. LIONEL PEREZ :

655 Je vais être seul. Donc, bonsoir. Madame la présidente, madame, monsieur les commissaires. Je me présente, Lionel Perez, conseiller municipal de la Ville de Montréal pour le district de Darlington dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce également chef du parti Ensemble Montréal qui forme l'opposition officielle à l'Hôtel de Ville.

660 Le présent mémoire contient un total de 24 recommandations à court et long terme visant à bâtir l'acceptabilité sociale autour d'une vision commune et rassembleuse à protéger adéquatement les usagers du parc et à garantir l'accessibilité du site pour toute la population étant donné le temps, nous allons limiter notre présentation aux principaux enjeux soulevés par le projet pilote actuel et vous présenter nos plus importantes recommandations.

665 On sait que, malheureusement, c'est à cause d'un décès tragique d'un cycliste, monsieur Clément Ouimet qui a réanimé l'enjeu de l'utilisation du Mont-Royal et l'accès au Mont-Royal. Mais, ce qu'on peut constater, parce qu'on doit, la consultation publique fait partie d'évaluer évidemment le projet pilote, sa démarche ainsi que le futur.

670 Nous, ce qu'on peut constater, c'est que le projet pilote a été précipité. Avant même la fin des travaux d'un comité qui avait été formé suite au décès de monsieur Ouimet, afin de voir comment on pouvait sécuriser les voies de manière permanente, avant même d'avoir consulté les parties prenantes qui ont une connaissance ainsi qu'un attachement au Mont-Royal, on parle des Amis de la montagne, on parle de la Table de concertation du Mont-Royal, on parle des cimetières, on parle des arrondissements avoisinants.

675

Or, ils n'ont pas été consultés avant la prise de décision par l'administration de la Ville. On peut également constater comme quoi, il n'y avait pas, lors du lancement du projet pilote,

680 toute l'information disponible pour les usagers, pour ceux qui voulaient participer, c'est
seulement à la fin du projet pilote où plusieurs données sont venues concernant les données,
concernant les collisions ainsi que d'autres informations. Évidemment, il y a eu certaines études
préliminaires qui avaient été effectuées.

685 Mais, ce qu'on peut constater également, qu'il y avait de vives réactions du public. Il y a
eu une pétition électronique qui a été mise sur le site *Web Change.org*. Il y a eu en quelques
jours 25 000 signataires, au total à date, il y a un peu plus de 38 000 signataires. Il y a plusieurs
motions dans divers arrondissements qui avaient été adoptées pour demander une consultation
690 publique par un citoyen qui nous croyons a été vraiment l'élément déclencheur afin de forcer
l'administration à déclarer une consultation publique.

Mais ce qu'on peut consulter, c'est qu'au début, il y avait un certain entêtement de la
part de l'administration. Au début, c'était : pas besoin de consultation, il y en a eu une en 2008,
695 il y a un consensus. Il y avait un refus de retarder le projet pilote avant de pouvoir étudier tous
les enjeux, être à l'écoute de tous les enjeux. Évidemment, une fois même que la consultation
publique a été annoncée, véritablement, c'est une consultation publique en aval. Ça veut dire
que une fois le projet pilote, là on va pouvoir y commenter.

700 Oui, il y a eu un sondage, je vais m'y attarder, mais pour plusieurs citoyens, c'était
frustrant parce que lorsqu'ils sont venus à des séances d'information, eux y pensaient que
c'était une partie pour pouvoir affecter le projet pilote; or, il n'en était pas le cas. Donc, pour
plusieurs, c'était troublant.

705 Également, il y avait un sondage, évidemment, mais c'était principalement sur les
habitudes, les utilisations et sur les déplacements. Il ne portait pas vraiment sur le projet pilote
lui-même ou sur son acceptabilité sociale. Donc, pour nous, également de plusieurs
commentaires d'individus, ils avaient mal compris, il y avait à la fin de la journée, aucun
consensus quant à l'acceptabilité sociale de la démarche ainsi que du processus.

710

715 Pour nous, il est très important d'apprendre de cette expérience en tant que ville, en tant qu'administration publique. Donc, la première chose qu'on peut constater aiment le Mont-Royal, c'est une bonne chose. Il y a un engouement pour le Mont-Royal. Il y a des émotions vives qu'on a pu voir au cours de la dernière année. C'est une bonne chose. Mais, je pense que la Ville, elle devrait, dans le futur, s'assurer que lorsqu'il y a des consultations publiques où il y a un projet qui touche un nerf, on devrait le faire en amont, quitte à reporter les projets. On devrait évaluer tous les enjeux en lien avec le projet, les impacts qu'il peut y avoir : circulation, accessibilité, mais également socio-économique, et caetera, environnemental et très important de considérer toutes les opinions dès le début. Cela évitera énormément de confusion.

720 Quels sont les principaux constats concernant le projet pilote lui-même? Comme je l'ai mentionné, les Montréalais aiment le Mont-Royal, c'est une bonne chose. Mais, on a pu constater, malheureusement, une détérioration de la sécurité et de la cohabitation entre tous les usagers. L'administration comptait uniquement sur la réduction du nombre de voitures comme mode principal.

730 Or, la façon que ça été transmis et communiqué, on pensait que c'était une interdiction ferme. Or, d'après les statistiques qui ont été données par la ville elle-même, en moyenne, au début, on pouvait compter 10 000 usagers pour faire le transit de façon quotidienne et pendant le projet pilote, il y avait 3 700 en moyenne. On sait à quel point également qu'il y avait plusieurs centaines de contraventions qui ont été émises par les agents des forces policières, mais encore, ils n'étaient pas là à temps plein.

735 Également, on voyait qu'il n'y avait aucune mesure qui corrigeait des problématiques qui étaient connues, notamment identifiée par le coroner Brochu concernant le décès de monsieur Ouimet, notamment, les abords du belvédère Camillien-Houde, on a eu un citoyen qui en a parlé abondamment, la signalisation qui était clairement déficiente et accentuait les problématiques sur le terrain. Cela donnait un faux sentiment de sécurité et encourageait les comportements dangereux. Aucune solution que la fin de transit n'a été considérée.

740

Et puis, je soulignerais également qu'il y a eu beaucoup de vidéo YouTube qui ont démontré des collisions presque entre cyclistes et automobilistes pendant le projet pilote parce que les cyclistes pensaient que vraiment il y avait une interdiction; or, ou bien c'était pas complet, ou bien c'était pas respecté.

745

Un autre point, un autre constat qui avait une réduction importante à l'accessibilité à la montagne. Le problème du transit est un enjeu uniquement, principalement la semaine, aux heures de pointe. Même les données disponibles avant le projet pilote, comme l'étude de Vélo Québec, le démontrent. En empêchant tout transit, on a mal identifié le problème et on a donc réduit l'accès à tous les usagers. En particulier la fin de semaine, les familles des personnes à mobilité réduite, les aînées et les visiteurs des cimetières. Le seul point positif est l'amélioration de l'offre en transport en commun, mais cela aurait pu être fait sans fermer la montagne au transit.

750

Pour nous, il y a eu un fossé entre les résultats annoncés par l'administration et les faits. Ce qui est très préoccupant, c'est le fait que l'administration annonce, à la fin du projet pilote, avant même que les consultations publiques débutent, que c'était un succès. Pour nous, c'est à un certain point, invalider ou questionner le processus des citoyens. On a entendu plusieurs personnes dire : « À quoi sert de participer à ce processus si effectivement la décision est déjà prise ». Pour nous, c'est désolant d'avoir à entendre cela. On pourrait respecter si eux ils avaient dit qu'ils étaient satisfaits du projet pilote, mais le déclarer, c'est une connotation plus objective à cet égard.

755

760

Bon, assez du projet pilote, maintenant vers l'avenir. Notre vision incarne notre volonté d'assurer la cohabitation de tous les types d'usagers en misant sur des aménagements pérennes et de qualité des espaces et des voies publiques. Pour cela, nous pensons qu'il faut absolument réduire la place à l'automobile. Je pense que nous savons comme quoi les voies sont généralement extrêmement larges. Et en rétrécissant les voies, ça nous donne beaucoup plus de possibilités.

765

770

775 Il faut également réduire la vitesse à 30 kilomètres dans tout le parc pour les automobilistes. Nous pensons que cela peut être assuré à travers des photos radars, à travers des indicateurs de vitesse, mais également des dos-d'âne à des endroits stratégiques sur la voie automobile ainsi que des bandes rugueuses. Également, nous pensons qu'on devrait aménager une piste cyclable surélevée et colorée pour protéger les cyclistes. Nous pensons que cela améliorera également la visibilité des cyclistes au sein des automobilistes.

780 On pense également que ça serait intéressant de donner plus de place aux piétons. Donc, on suggère de pouvoir créer un trottoir en bois qu'on appelle affectueusement la Montée Hochelaga, un espace unique pour eux afin d'aller de l'avant. Oui, c'est pas tout le monde qui pourra le faire, mais pourquoi pas être audacieux.

785 Finalement, il y a un endroit au col de la montagne que nous savons tous qui est plus étroit que le reste du chemin Camillien-Houde / Remembrance. Pour cela, on propose de maintenir les pistes cyclables et le trottoir, mais là où il y a une place seulement, assez d'espace pour une voie, d'avoir un feu alternatif et pourquoi pas à décompte. Cela aura le bénéfice de maintenir l'accès pour les piétons et pour les cyclistes et également pour pouvoir réduire la vitesse et décourager le transit à travers d'autres mesures.

790 Également, nous pensons qu'il y a un enjeu particulier avec le belvédère. Pour nous, nous le savons, on peut seulement l'accéder légalement de l'ouest, or, il y a trop de tentatives qui venant de l'est. Pour nous également, il y a trop de confusion. On devrait en faire une intersection formelle avec des arrêts pour pouvoir contrôler l'achalandage et réduire les risques aux usagers. Nous pensons intéressant de pouvoir considérer le belvédère Soleil, mais si ça
795 peut se faire de façon sécuritaire.

800 Également, nous pensons que la signalisation en général et les aménagements pour les piétons partout sur la montagne pourraient être améliorés. Ça serait intéressant, comme il a été mentionné en 2008 par l'OCPM, de considérer un trajet de navette et cette fois-ci pourquoi pas électrique, du fleuve à la montagne vers les stationnements incitatifs, cela encouragerait plus d'achalandage, d'accessibilité de façon plus environnementale.

805 Finalement, nous pensons qu'il y a d'autres opportunités avec un concours de design international pour justement voir comment on peut intégrer toutes ces propositions d'aménagement d'un point de vue sécurité et avec l'accessibilité au cœur de nos préoccupations. Pour nous, c'est dans le respect de la vision de Frederick Olmsted tout en étant tourné vers le futur, une montagne accessible à tous.

810 Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

815 Alors, merci beaucoup monsieur Perez de votre présentation et de votre mémoire aussi qui est exhaustif et qui comprend d'excellentes propositions. Comme vous le savez, il est de l'habitude de l'Office de consultation lors de la présentation de mémoire par des partis politiques de ne pas poser de questions pour la raison suivante : c'est que comme parti, vous disposez de très, très nombreuses tribunes où faire valoir votre point de vue alors que le mandat de l'Office est de consulter les citoyens et les organismes qui les représentent ou qui présentent d'autres points de vue. Alors c'est pourquoi on va, on ne vous posera pas de questions ce soir. Merci.

820 **M. LIONEL PEREZ :**

825 Merci, madame Brodeur pour cette explication. Je peux vous dire que dans le passé, j'ai pu constater qu'il y avait effectivement des présentations par des partis politiques et où des questions ont été posées. Donc, je me demande si c'est une nouvelle...

LA PRÉSIDENTE :

830 Non, ç'a toujours été la politique de l'Office, alors ça se peut...

M. LIONEL PEREZ :

Elle a fait fi à une certaine occasion où madame Louise Arel avait présenté un mémoire.

835 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah, ça se peut bien, effectivement.

840 **M. LIONEL PEREZ :**

Si jamais, il y a des éclaircissements qui sont nécessaires, on sera toujours disponible.

LA PRÉSIDENTE :

845 Ça nous fera plaisir.

M. LIONEL PEREZ :

Merci beaucoup.

850

LA PRÉSIDENTE :

Merci monsieur Perez. Alors, j'inviterais maintenant les représentants d'Héritage Montréal, monsieur Bumbaru et madame Mary Leslie Aitken, s'il vous plaît.

855

M. DINU BUMBARU;

Bonsoir, Madame la Présidente.

860 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Monsieur.