

LA PRÉSIDENTE:

2345

Merci, Monsieur Gendron.

J'inviterais maintenant madame Claire Durand à venir à l'avant.

2350

Mme CLAIRE DURAND:

Bonjour. Écoutez, je vais... j'ai déposé un texte. Je ne vais pas le lire. Je vais essayer d'aller rapidement.

2355

J'ai beaucoup hésité avant de venir, je vous avoue que c'est la première fois que je fais une déclaration publique, étant donné mon... ma spécialité en méthodes de sondage. Habituellement, je ne prends pas position sur quoi que ce soit. Donc... mais là donc, je vais vous faire part de mon expérience d'utilisatrice de circulation de transit depuis 25 ans.

LA PRÉSIDENTE:

2360

C'est une déclaration citoyenne.

Mme CLAIRE DURAND:

2365

C'est une déclaration de citoyenne.

LA PRÉSIDENTE:

2370

Parfait.

Mme CLAIRE DURAND:

2375 Je suis partie du postulat que l'objectif de réduire la circulation automobile sur la montagne est un objectif louable sur lequel la plupart des utilisateurs s'entendent. Et c'est un objectif qui a une très forte acceptabilité sociale, quant à moi.

2380 Là où on a eu un problème, c'est que, finalement, le projet de la Ville, c'est un projet pilote de retrait de transit pour les voitures particulières, puis la consultation, c'est une consultation sur l'accès au Mont-Royal, mais ce n'est pas un projet pour la réduction de la circulation automobile. C'est la réduction d'un type de circulation. Donc, je vais vous parler de... je vais faire trois points.

2385 Le premier, les types d'utilisateurs. Il faut se rappeler qu'il y a deux types d'utilisateurs, donc, les utilisateurs de transit qui ont été visés par le programme, et les utilisateurs réguliers. Ma prétention, c'est que... et on a juste à regarder quand est-ce qu'il y a du transit, en regardant le... le document de CIMA, c'est que les utilisateurs de transit sont des gens qui s'en vont au travail, ou qui s'en vont à leurs cours. Donc, il y a de l'autre côté de la montagne, moi, je me place du point de vue de quelqu'un qui demeure à côté du métro Mont-Royal. De l'autre côté de la montagne, il y a l'Université de Montréal, les HEC, l'Hôpital St. Mary's, l'Hôpital Jewish, 2390 l'Hôpital Sainte-Justine, Notre-Dame, le Collège Notre-Dame, et Brébeuf. Il y a beaucoup, beaucoup d'utilisation. Si vous vous mettez au coin de Decelles et Jean-Brillant, un matin de semaine, vous allez voir que vous avez l'impression qu'il y a une manif permanente. C'est des hordes de gens qui rentrent.

2395 Quelle proportion de ces gens-là donc, sont des gens qui vont au travail? Quelles alternatives ont-ils? On ne le sait pas. Malgré toutes les informations qu'on a, qui ont été recueillies, on n'a pas d'informations là-dessus. Il manque vraiment une enquête origine-destination qui nous dirait d'où viennent ces gens-là exactement, et où ils s'en vont, quelles alternatives auraient-ils autres, en transport en commun, entre autres.

2400 Les utilisateurs sur la montagne, on n'a pas non plus de données, on ne voit pas pourquoi c'est plus acceptable. Les utilisateurs qui vont au travail ont des horaires précis, ils doivent arriver à temps. En tout cas, moi, je dois arriver à temps pour donner mes cours et

2405 habituellement, j'y vais avec une mallette et un sac à dos, *et cetera*. Les utilisateurs qui vont sur la montagne pour profiter de la montagne n'ont pas d'horaires précis, mais ils y vont quand même en auto. D'où viennent-ils, est-ce que c'est des utilisateurs qui viennent de plus loin? Est-ce que c'est des touristes? On n'a pas d'information. Donc, mon premier constat, c'est que malgré la consultation, il nous manque d'information sur origine-destination des utilisateurs. Et le seul moyen de faire ça serait de faire une étude d'interception, où on intercepte les gens à
2410 l'entrée, on dit... on leur laisse un papier pour aller répondre à un questionnaire web, mais on demande des informations de base, d'où vous venez, où allez-vous, pourquoi.

2415 Deuxième point, les alternatives pendant le projet pilote. C'est... moi, habituellement l'été, je prends la bicyclette. La piste cyclable de la rue Villeneuve pour aller vers l'Université de Montréal était bloquée tout l'été, pas une semaine ou deux, là, tout l'été. La piste cyclable de la rue Laurier était bloquée tout l'été. La piste cyclable de la rue Rachel qui va vers le parc Jeanne-Mance était bloquée tout l'été. Et il y a eu pendant une semaine, un blocage de la rue Mont-Royal.

2420 C'est devenu dangereux... ah, j'ai oublié qu'aussi, au coin de Côte-Sainte-Catherine, c'était aussi bloqué. Donc, c'est devenu dangereux d'aller en bicyclette entre Le Plateau et l'Université de Montréal. Moi, ça me prend 30 minutes à l'aller, 20 minutes au retour, je trouve ça tout à fait acceptable l'été. Mais les entraves permanentes partout m'ont complètement découragée. Je me suis mis à avoir peur parce que je suis obligée de passer sur boulevard
2425 Saint-Joseph, ça n'a pas de sens.

2430 L'autre chose que je fais, c'est la combinaison autopartage à l'aller, ça monte. Et puis parfois, ils annoncent, parfois ils annoncent de la pluie en fin de journée, et puis pendant les canicules, je ne monte pas en bicyclette, donc je prenais l'autopartage pour l'aller, le BIXI pour revenir. J'ai arrêté de le faire parce que ça devient prohibitif, l'autopartage avec le blocage, le trajet alternatif.

L'offre de transport en commun. On a vu que le projet, l'augmentation de l'offre de transport qui semble-t-il d'ailleurs, ne s'est pas traduit par une augmentation de la fréquentation

2435 du transport en commun, malheureusement, a été complètement centrée sur les touristes et les utilisateurs de fin de semaine. Il n'y a eu aucune augmentation de l'offre de transport en commun pour les gens qui, par exemple, iraient à leur travail. L'augmentation de l'offre a commencé le 16 juin, dès que les cours ont été terminés, et elle a terminé au mois d'août, dès que les cours ont repris à l'Université de Montréal. Donc, c'est aussi simple que ça.

2440 Les choix que j'ai : le métro, la STM, c'est bien. C'est arrivé la semaine, ont annoncé que la ligne orange et la ligne bleue sont saturées à l'heure de pointe, complètement saturées. Moi, je suis... ça me prend 35 à 45 minutes, si je prends cette voie-là, mais je vous avoue que rendue à mon âge, me promener entre deux ados, coincée, je trouve ça un peu difficile. L'autobus 51, 2445 c'est la même chose, 35 à 45 minutes. Le taux de ponctualité de la 51, dans les documents de CIMA, 85 %. Je ne peux pas me fier à la 51 pour aller à l'Université de Montréal, d'autant plus que cette année et l'an dernier, Côte-Sainte-Catherine était complètement bloquée.

2450 Autobus 11, 711. Alors qu'on a des problèmes de transport en commun, qu'on a des problèmes d'accès, que la ligne bleue est complètement saturée, on a un autobus qui va nulle part. Il part du coin de Christophe-Colomb, pour s'en aller sur la rue Ridgewood. On n'a pas les moyens, je trouve, dans une ville, d'avoir un circuit d'autobus qui ne va pas à des lieux de travail. Comme il ne va nulle part, cet autobus-là, sauf sur la montagne, bien évidemment, quand il pleut, il est vide. Quand... en fait, ils ont réduit l'offre de transport en commun. Ça déjà été aux 20 2455 minutes, c'est rendu aux 30 minutes, à l'heure de pointe. Il est anormal que les gens qui arrivent en train de banlieue, ont des trains à tous les 10 minutes, et moi, j'ai un autobus aux 30 minutes, au coin du métro Mont-Royal. C'est assez difficile.

2460 C'est évident que s'il n'y a pas un autobus qui s'en va à des lieux de travail, il ne sera pas utilisé. Moins il est utilisé, plus la STM réduit la fréquence et tu sais, c'est l'inverse de la saucisse Hygrade.

Donc, alors que la STM dit vouloir trouver une solution à l'engorgement des lignes orange et bleue, elle laisse un trou en plein milieu de la place et je vous souligne que j'ai posé

2465 une question là-dessus le 8 novembre et la Ville de Montréal m'a répondu que ce n'était pas pertinent.

Demander des questions sur la ligne 11. La ligne 11 a un taux de ponctualité de 60 %. Donc... donc, le transit, il est utilisé possiblement par des gens qui demeurent pas très loin de leur travail, ce qui devrait normalement être encouragé. Hors, on se retrouve, et j'ai vu des collègues aussi, qui ne prennent pas nécessairement la montagne, mais qui prennent d'autres circuits, parce qu'ils sont à d'autres pavillons, qui me disent : « Aller à l'Université de Montréal, ça me prend 15 minutes. Si j'y vais en transport en commun, c'est 45 minutes. » Il n'y a personne qui... qui accepte ce truc-là.

2475 Donc, c'est un peu comme si, au cours des dernières années, on a encouragé... tout l'accent a été mis sur amener les gens des banlieues vers Montréal, mais les gens de Montréal vers Montréal, depuis que la ligne orange va jusqu'à Laval, ce n'est plus possible presque, de prendre la ligne orange, à partir du métro Mont-Royal. C'est complètement saturé. Et là, ils vont poursuivre la ligne bleue, et ça va être encore pire.

2480 L'alternative en automobile. J'ai bien entendu au début du projet pilote le responsable des transports à la Ville de Montréal, dire : « On a fait nos devoirs, il n'y aura pas d'entrave dans les rues avoisinantes. » Alors, il y avait des entraves sur Laurier, sur Villeneuve, sur Rachel, et il y a des entraves pour les deux prochaines années au coin de Édouard-Montpetit, Vincent-d'Indy et boulevard Mont-Royal. Donc. Et dès que le projet pilote a commencé, c'était aussi entravé sur côte Sainte-Catherine au coin de Laurier.

2490 Donc, ils n'ont pas fait leurs devoirs. Ça n'a pas... c'était entravé absolument partout. Donc, on a empêché le transit sur le Mont-Royal sans offrir aux transiteurs réguliers des alternatives acceptables, ni en transport en commun ni en bicyclette et évidemment, ni en automobile.

2495 Mon dernier point, c'est sur les occasions perdues, parce que dans tout ça en plus, moi qui ai vu, donc, depuis 25 ans, les aménagements se faire, il y a un de ces aménagements qui a

été de réduire les voies disponibles pour les automobiles sur Remembrance. C'était deux voies avant, et c'est passé à une voie. Et on nous a dit que ceci permettrait... et ça n'a pas provoqué... tout le monde était d'accord avec ça, ça n'a pas provoqué de contestation. Et on nous a dit que ça permettrait d'augmenter les espaces verts. Quelle ne fut pas ma surprise de les voir asphaltés de nouveau cet été, l'espace qui avait été dégagé à l'époque. Il n'y a eu aucune augmentation des espaces verts. Et à ce moment-là, on aurait pu évidemment se dire, au lieu de promettre des espaces verts qu'on n'a même pas utilisés, et qu'on a réasphaltés, on aurait été mieux de mettre des voies cyclables, et des voies piétonnières. On ne l'a pas fait.

2500

L'autre aménagement que j'ai vu arriver, c'est l'aménagement de l'accès au belvédère Camillien-Houde, je suis sûre que beaucoup de monde vous en ont parlé. C'est une catastrophe, parce que c'est un aménagement qui augmente la circulation automobile sur la montagne. Quand j'arrive de l'est, je suis obligée de faire un détour de deux kilomètres, donc deux kilomètres de plus d'autos sur la montagne. Si j'arrive de l'ouest, là, c'est carrément dangereux, parce qu' imaginez-vous être un touriste dans une ville que vous ne connaissez pas, vous sortez du belvédère, et on vous envoie vers l'avenue du Parc. C'est la panique, c'est carrément la panique, parce que... et en plus quand on arrive au bout, on ne peut pas non plus revenir sur nos pas. On est obligés soit d'aller prendre Parc, soit d'aller prendre Côte-Sainte-Catherine. Donc, quelqu'un qui ne connaît pas les lieux est complètement perdu. Il faut absolument réviser cet aménagement-là. Je considère personnellement...

2505

2510

2515

En plus, ils forcent la circulation de transit, il est dangereux, et en attendant, il faudrait où moins qu'il y ait une carte, au belvédère du Mont-Royal, qui dit aux gens : « Bien écoutez, si vous voulez retourner à Côte-des-Neiges d'où vous venez, voilà les chemins que vous pouvez prendre pour y retourner », et au moins, on rassurerait les gens. Là, pour quelqu'un qui ne connaît pas les lieux, est très dangereux.

2520

Donc, pour finir, la Ville a donné l'Impression de favoriser une certaine vision de la montagne qui est un endroit où les gens vont pour faire des activités. Mais au mois de novembre, en ce moment, là, la montagne, à part les gens en transit, là, elle est vide. Il y a une personne dans le stationnement ici, une personne dans le stationnement là. Si on fait une montagne qui

2525

est vide, ça devient une montagne qui est dangereuse. Parce qu'il va y avoir tranquillement, des gens qui vont y aller pour faire des partys, il a y avoir toutes sortes de choses comme ça, qui ne seront pas contrôlables. Alors, que la Ville... la montagne pour moi, c'est un joyau, je considère que j'ai le privilège de passer par ce joyau-là pour aller à mon travail, ça fait partie de ma qualité de vie. J'ai une vision sur la Ville, dans les deux sens. Et il m'arrive aussi d'arrêter en chemin, pour par exemple l'hiver, je prends mes patins, et je m'en vais arrêter patiner, et ensuite je continue, entre autres. Donc, le transit des fois, c'est des choses si tu ne peux pas transiter.

Donc, et là, j'ai vu l'intervention de monsieur Peres, qui dit « On pourrait interdire le transit à l'heure de pointe ». Mais on se retrouve avec deux partis à la Ville de Montréal, qui veulent rendre difficile aux gens d'aller à leur travail. Je ne comprends pas. Je suis sûre qu'il n'y a aucune ville au monde où les gens s'obstinent à essayer de nous empêcher d'aller travailler à des heures raisonnables, dans des délais raisonnables.

Je considère, pour conclure, on s'est retrouvé dans un gâchis avec tout ça. On a voulu faire vite. On se retrouve dans une situation où tout le monde est catégorisé en bons et en méchants, en gagnants et en perdants. Ça rend très difficile un approche scientifique de la situation, et si on revient au but premier qui est de réduire la circulation automobile, bien là, on va regarder qui prend l'auto, pourquoi les gens prennent l'auto, et comment on peut faire pour réduire vraiment la consommation... l'utilisation de l'automobile par tout le monde. Personnellement, j'espère qu'avant ma retraite, je vais pouvoir aller à mon travail en autobus.

Je finis avec donc les quatre points que j'avais. Il faut connaître le profil des automobilistes, il faudrait étudier les alternatives qui sont proposées aux gens qui utilisent, qui prennent l'automobile pour aller sur la montagne que ce soit les transiteurs ou les autres et une fenêtre s'ouvre vu que la STM sait que son réseau est complètement saturé. Il faudrait voir à aménagement des pistes pour les cyclistes et les piétons, tout le monde le dit. Il faudrait d'urgence quant à moi repenser l'aménagement du belvédère Camillien-Houde qui fait augmenter la circulation sur la montagne, ce qui est un non-sens en soi. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE:

2560 Merci, madame Durand. Alors on a quelques questions à vous poser. Une première
concernant l'enquête origine-destination dont vous parlez, avec une méthode d'interception, puis
vous avez dit entre autres, et vous avez expliqué que ça pouvait... les citoyens auraient pu y
répondre par internet. Je... la commission n'a pas l'expérience que vous avez dans le domaine
des enquêtes. De toute façon, ce n'est pas son mandat. Une des choses qu'on se demandait,
2565 c'est compte tenu de votre expérience, puis vous êtes une personne chevronnée dans ce
domaine-là, qu'est-ce que ça peut demander comme échantillon, ça? Est-ce que c'est une
enquête qui est grosse, combien de temps ça peut prendre, est-ce que c'est cher?

Mme CLAIRE DURAND:

2570 Ce n'est pas gros...

La PRÉSIDENTE:

2575 Je ne vous demande pas un engagement, là, mais je vous demande des ordres de
grandeur.

Mme CLAIRE DURAND:

2580 Ce n'est pas gros, ça ne prend pas de temps, et c'est pas cher.

La PRÉSIDENTE:

Bon.

2585 **Mme CLAIRE DURAND:**

Il suffit de faire... on fait un échantillon de moments, si vous voulez, pour s'assurer de
couvrir un peu, donc sur semaine, en fin de semaine, le soir, et cetera. Et puis là, il faut une

2590 équipe d'interviewers, on peut penser, peut-être cinq ou six interviewers. On met une barrière, si vous voulez, une mini-barrière. Et puis on compte les automobilistes, on dit « O.K., on en prend un sur 10 ». Bon, rendu au dixième, « Bonjour, je vous arrête deux minutes, je veux savoir d'où vous venez, où vous vous en allez, voici. Voulez-vous s'il vous plaît remplir le questionnaire, je vous donne le lien. » Et puis on prend en note, évidemment, pour pouvoir revenir aux gens et leur demander, leur rappeler qu'ils doivent remplir le questionnaire. Et on regarde ce que...

2595 Et j'ai vu que dans le fond, entre 7 h 30 et 9 h 30, on voit des gros chiffres, là, un peu dans le rapport de CIMA. Il y a des chiffres plus petits. Entre 7 h 30 et 9 h 30, on parle de 370 personnes. Donc, si on les prenait tous j'irais plutôt vers, on prend une personne sur cinq, puis on essaie d'échantillonner à divers moments de la semaine ou de la fin de semaine.

2600 Et ça se fait en une semaine, mettons.

La PRÉSIDENTE:

2605 Parfait. Veux-tu y aller? Oui, vas-y.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2610 Je vais y aller. Je reviens à votre introduction, là, vous avez dit que vous aviez des réserves personnelles à vous prononcer sur autre chose que votre spécialité qui est la méthodologie.

Mme CLAIRE DURAND:

2615 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2620 Alors, je vous remercie de ne pas nous avoir privé de vos commentaires, parce que c'est très intéressant. Moi, j'ai lu votre mémoire à l'endroit puis à l'envers, là. Je l'ai trouvé vraiment bien. Je ne vous ai rien manqué. Votre analyse me paraît tout à fait très solide. Je ne peux pas me prononcer à ce moment-ci, donner mes opinions personnelles. Mais pour le moins, on peut dire que c'est très solide.

2625 Au belvédère, c'est certain que c'est une préoccupation majeure pour nous, là. Tout le monde le dit aussi. Qu'est-ce que... il y a des gens qui ont proposé, qui vont venir en parler ici bientôt, des gens qui ont proposé d'installer des mini giratoires, pour entrer et sortir du belvédère. Vous pensez quoi de ça?

2630 **Mme CLAIRE DURAND:**

Je pense que toute solution qui n'oblige pas les gens à augmenter la consommation... premièrement, augmenter la circulation automobile, et deuxièmement, qui ne favorise pas les demi-tours et autres trucs, c'est une bonne solution.

2635

Il faut absolument... il n'y a pas de problème, hein, à ralentir la circulation sur la montagne. Ça peut la ralentir un peu, mais je ne suis pas une spécialiste de circulation, mais ce que je sais, c'est que ce que je vois là me semble inacceptable.

2640 **M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:**

Je vais arrêter ici. Je vais arrêter ici. Merci.

Mme LUBA SERGE, commissaire:

2645

Vous savez, vous avez bien décrit les alternatives qui vous confrontent, pour vous rendre au travail, à l'Université. Si vous saviez... puis ça serait le premier correctif, qui serait à introduire, si vous aviez le choix, vous avez décrit le métro...

2650 **Mme CLAIRE DURAND:**

2655 Pour moi, la priorité des priorités, c'est l'autobus 11, qui devrait se rendre d'un métro à l'autre métro, avec un arrêt au coin Decelles. En passant, ils ont mis la 711, sans arrêt au coin de Decelles, O.K.? Parce que la bicyclette, c'est beau, mais la bicyclette, c'est l'été, du printemps à l'automne. La bicyclette, et la bicyclette, en tout cas, on ne la prend pas quand... on ne la prend pas l'hiver, on ne la prend pas quand... pendant les canicules, on ne la prend pas quand il pleut. Donc, et puis, moi, je vous avoue que moi, je la prends, mais j'ai une petite aide électrique sur ma bicyclette, parce que... pour réussir à l'utiliser rendu à mes cheveux gris qui sont vrais, là.

2660 Et donc, je considère que ce n'est pas n'importe qui qui peut prendre la bicyclette, c'est plus les personnes plus jeunes. Quand on va à notre lieu de travail, et qu'il faut monter, on ne peut pas arriver en sueur à l'autre bout. Donc, la bicyclette, c'est... moi, j'aime bien la prendre, là, mais ce n'est pas... alors, la priorité des priorités des priorités, c'est l'autobus 11. Et là, je vous souligne, puis je l'ai souligné le 8 novembre, en 2017, la STM a rajouté l'autobus 711, qui s'en va se promener dans Le Plateau avant d'aller de l'autre côté, et qui n'arrête pas au coin de
2665 Decelles. Mais moi, qui demeure au coin de la rue, je l'ai su une semaine avant que le circuit arrête. Parce qu'ils ont cette habitude de rajouter des lignes, sans prévenir personne.

2670 Alors, si... moi, je pense que l'autobus 11 pourrait être une alternative pour énormément de gens. Mais là, je pense que, l'enquête origine-destination nous dirait si c'est une possibilité. Mais aussi, il faut comprendre que l'idée n'est pas uniquement d'accommoder les gens qui font un transit en automobile, ou qui vont au parc en automobile, mais aussi les gens qui prennent d'autres moyens saturés, et qui pourraient se rabattre sur ce moyen-là. Mais si on veut que l'autobus 11 soit fréquenté, il faut qu'il y ait de la publicité à l'Université de Montréal, qu'il y ait de la publicité dans les hôpitaux, aux endroits où cet autobus se rendrait.

2675 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

Très bien. Pas d'autres questions.

2680 **LA PRÉSIDENTE:**

Alors, merci beaucoup, Madame Durand.

Mme CLAIRE DURAND:

2685 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais maintenant monsieur Raoul Fox s'il vous plaît.

2690

M. RAOUL FOX:

Oui. Bonjour. Alors, je suis Raoul Fox, je suis réalisateur de films. Mon rendez-vous a été...

2695

LA PRÉSIDENTE:

Pouvez-vous vous avancer s'il vous plaît?

2700

M. RAOUL FOX:

Oui. Je suis Raoul Fox, je suis réalisateur de films. Mon rendez-vous a été par erreur augmenté. Je devais être là à 3 h 15, et maintenant, je vois que c'est à 4 h 15. Alors, je reste... ça va être extrêmement bref.

2705

Je suis d'accord avec monsieur Paul Lapointe, entièrement avec son exposé qui me semble extrêmement bien recherché. Et son analyse est vraiment excellente.

2710

Ce que je trouve dans tout ça, c'est que le bon sens manque. Le bon sens, c'est une chose extrêmement rare, dans la façon dont... dont la Ville organise les choses à Montréal.