

105 parmi nous durant les auditions. Si vous ne souhaitez pas être photographié, je vous prierais de le mentionner à la table de l'accueil. Le motif de ces photographies c'est que l'Office s'en sert dans sa documentation, mais uniquement à des fins internes.

110 Photos will be taken during the, could be taken, during the auditions. If you do not wish to be photographed, please mention it at the entrance desk.

115 Alors, j'appellerais maintenant, avec leur accord, comme les représentants du club automobile CAA Québec ne sont pas encore arrivés, monsieur Raphaël Massé de la Table de concertation des aînées, de la Société Logique et du regroupement des Usagers du transport adapté et accessible à Montréal.

115 **M. RAPHAËL MASSÉ :**

120 Madame et Monsieur les commissaires, bonjour. Mon nom est Raphaël Massé. Je représente la table de concertation des aînées de l'île de Montréal pour présenter ce mémoire aujourd'hui qui s'intitule « améliorer l'expérience piéton, les voies Camillien-Houde et Remembrance pour un aménagement universellement accessible des chemins d'accès au mont Royal. Je vais être accompagné de collègues du RUTA, madame Valérie Huot et de société logique, madame Sophie Lanctot.

125 Alors, avant de vous présenter nos observations, principales analyses et recommandations, quelques mots. D'abord, vous mentionner que le mémoire aujourd'hui qu'on vous présente s'intéresse principalement aux aménagements piétonniers du tronçon fermé à la circulation transit dans le cadre du projet pilote.

130 Pour faire cette analyse, on a utilisé deux méthodes. D'abord, on a réalisé une marche exploratoire avec des aînées et des participants qui avaient des limitations fonctionnelles. Et on a aussi procédé à un audit passage que ma collègue va pouvoir vous présenter brièvement à la fin de la présentation.

135 Puisque notre propos est à l'effet qu'un réaménagement complet doit être effectué, dans notre mémoire on vous illustre concrètement des problèmes d'accessibilité des parcours piétons, mais nos recommandations sont beaucoup plus générales. Elles sont donc moins détaillées, parce que notre objectif ce n'est pas de demander des mesures

140 d'appoint, au contraire, c'est de demander un réaménagement complet et en profondeur de la voie Camillien-Houde Remembrance.

145 Alors, plus précisément, notre position est à l'effet que les aménagements proposés dans le cadre du projet pilote sont en plusieurs points déficients et ne contribuent pas nécessairement à faciliter l'accès ni à assurer une meilleure convivialité des parcours piétons, et ce pour tous les usagers. En d'autres termes, les aménagements ne sont pas universellement accessibles.

150 Donc, la fin du transit sur les voies Camillien-Houde Remembrance n'a été accompagné que de mesures mineures pour pallier le fait que celles-ci à la base sont conçues pour la voiture. Ayant pour résultat que chacun des utilisateurs, que ça soit les piétons, les automobilistes ou les cyclistes ne semblent pas vraiment savoir quel comportement on s'attend d'eux lorsqu'ils circulent dans ces infrastructures-là.

155 Donc, en somme qu'il y ait ou non pérennisation de ce projet pilote, un réaménagement total des voies d'accès doit être réalisé pour assurer une accessibilité universelle des lieux et aussi donner une marchabilité et donner à ce joyau des aménagements à sa hauteur.

160 Alors, pour illustrer notre propos on a émis 16 recommandations qui sont divisées en trois thématiques. La première porte sur l'aménagement du transport collectif. La seconde sur la configuration du cheminement piétonnier et la dernière sur la gestion de la circulation des véhicules.

165 Et je vais demander à ma collègue de présenter le premier élément.

**Mme VALÉRIE HUOT :**

Bonjour.

170 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Madame.

175 **Mme VALÉRIE HUOT :**

Donc par rapport aux aménagements du transport collectif, on a mis un peu des photos, des exemples de problématiques qu'on a retrouvées sur le chemin analysé.

180 Donc, on a retrouvé des arrêts qui ont été déplacés comme la première photo. Puis ça a fait en sorte qu'il y a un trottoir qui est inutilisable parce qu'il ne mène nulle part. Puis de l'autre côté on a l'arrêt de la ligne 11 qui s'en va en direction est et qui est aussi placée sur le coin est. Donc, ce n'est pas un aménagement qui est vraiment logique. Donc, ça peut être difficile de repérer cet arrêt-là pour les personnes qui ont une déficience visuelle.

185 Ensuite, il y a les arrêts près de la cavalerie du SPVM où il manque des bateaux pavés à des endroits stratégiques pour pouvoir aller jusqu'à l'arrêt. Les arrêts ne sont pas aménagés non plus. Donc, il n'y a pas d'abris bus, il n'y a pas de banc. Il n'y a pas les horaires ni des surfaces suffisantes pour atteindre et monter dans l'autobus.

190 La photo du centre aussi montre que l'aménagement réduit la visibilité à côté d'un arrêt d'autobus. Donc, il y a beaucoup de circulation piétonne à cet endroit-là, puis on peut ne pas bien voir les piétons.

195 Ensuite, on a constaté que certains arrêts ne sont pas reliés adéquatement au parcours piéton. Donc, ça crée une problématique dans les cheminements piétons vers les arrêts d'autobus. Mais mon collègue va en parler juste un petit peu plus tard des cheminements de piétons en général.

200 Pour ce qui est du transport adapté. On a le débarcadère au pavillon du Lac-des-Castors. Celui-là est bien aménagé. Donc, on n'a pas retracé de problème. Par exemple, à la maison Smith, le débarcadère en fait se fait dans le stationnement. Donc, le débarquement et l'embarquement se font dans le stationnement. Étant donné qu'il y a des pots de fleurs aux abords du trottoir à côté de la maison Smith ou sinon des véhicules.  
205 Donc, ce n'est pas sécuritaire pour les personnes quand ils embarquent en plein milieu du stationnement ou qu'ils débarquent en plein milieu du stationnement.

Donc, les recommandations qu'on a formulées par rapport au transport collectif. En

210 fait, la première c'est une recommandation qui est plutôt globale, qui touche tous les aspects. C'est d'inclure un principe d'accessibilité universelle, transversale à toutes les étapes et échelles du projet s'il y avait un projet de réaménagement.

215 Ensuite, par rapport au transport. Travailler de concert avec la STM à l'amélioration de l'offre de transport collectif accessible à tous sur le site.

220 Ensuite, la troisième, s'assurer que tous les arrêts d'autobus qui sont situés sur le chemin Camillien-Houde et Remembrance respectent les critères d'accessibilité universelle.

225 Recommandation 4. Aménager des parcours vers les arrêts d'autobus qui sont sécuritaires pour les piétons sans obstacle et comportant des bateaux pavés aux endroits stratégiques.

230 S'assurer que les parcours vers les arrêts d'autobus intègrent des éléments qui permettent à tous incluant les personnes ayant des déficiences visuelles de les repérer et de s'orienter vers ceux-ci.

235 Puis assurer un aménagement optimal et sécuritaire des débarcadères de transport adapté aux points d'intérêts sur la montagne et coordonner son élaboration avec la STM en respectant les critères d'accessibilité.

**M. RAPHAËL MASSÉ :**

240 Alors, notre deuxième angle d'analyse qui est celui de la configuration des cheminements piétonniers. Premièrement, les aménagements piétons cyclistes. On constate que le partage, plutôt le repartage de la route dans le cadre du projet pilote n'est actuellement pas sécuritaire, au contraire. Puisqu'outre les trottoirs, il n'y a pas de délimitation ni démarquage sur la chaussée Remembrance entre le parcours des cyclistes et celui des piétons. Et nécessairement, les piétons auront à un moment donné à traverser, donc à passer au travers du chemin dédié aux cyclistes. Et à ces endroits-là, bien il n'y a pas de passage pour les piétons.

Aussi, un des rares éléments qui visent à encadrer les différents usages de ces

secteurs-là. Bien, ce sont les pots de fleurs. Ce mobilier-là est nécessaire, par contre le  
245 choix des pots de fleurs peut être discutable, puisqu'on a fait le test avec la végétation c'est  
beaucoup trop haut. Ce qui fait en sorte qu'on voit difficilement une personne qui serait aux  
abords desdits pots de fleurs.

Deuxième chose, c'est les questions de repère d'orientation. À plusieurs endroits on  
250 voit que la chaussée et les trottoirs ne sont pas toujours très bien délimités. Ici, à droite on a  
un exemple qui est aux abords de l'entrée des véhicules pour le cimetière Mont-Royal. Une  
personne qui aurait une limitation visuelle, bien pourrait, croyant toujours cheminer sur le  
trottoir, se ramasser au milieu de la rue. Puisqu'il n'y a pas de dénivellation.

Toujours par rapport aux repères d'orientation aux abords des ateliers municipaux, le  
255 tronçon en fait n'est pas rectiligne, il a plutôt une espèce de forme de S. Ce qui fait en sorte  
qu'encore une fois, une personne avec une limitation visuelle pourrait, croyant se diriger  
vers le trottoir, en réalité marcher en plein milieu de la rue. Et l'image que vous voyez c'est  
le résultat justement du test qu'on a fait à cet effet.

Troisième élément, aménagement des sentiers. Si l'essentiel de notre analyse portait  
260 surtout sur les voies d'accès. On n'a pas eu le choix de regarder les sentiers, parce que  
dans certains cas, pour aller à des points d'intérêt, on n'a pas le choix de passer par les  
sentiers qui sont soit asphaltés ou non.

Alors, à droite vous avez un exemple de sentier qui peut-être aurait besoin d'un  
265 meilleur entretien, et à gauche on a un sentier asphalté qui mène vers le pavillon du Lac-  
aux-Castors, qui lui a un obstacle en plein milieu. Donc, une personne pourrait tout  
simplement ne pas être capable d'y accéder, mais d'autres personnes, par exemple des  
270 personnes avec des limitations visuelles pourraient carrément s'y blesser.

Avant dernier point sur les cheminements piétonniers. La reconfiguration des  
275 parcours piétons. Bien voilà, il y a un grand besoin de reconfiguration des parcours piétons  
des 40 coins, des coins de rue recensés. Il y en a la moitié qui n'ont pas de bateaux pavés.  
Pour ceux qui en ont, aucun ont une dalle podotactile et la majorité ont un ressaut qui est  
soit trop faible ou trop prononcé ou ont des dimensions qui sont insuffisantes pour  
personnes avec une aide à mobilité de pouvoir manoeuvrer.

280 Aussi, sur les 29 endroits où il est possible de traverser la rue à un croisement, plus du tiers de ces endroits-là ne comportent pas de passage piéton.

285 Et finalement, comme ma collègue a abordé la question tout à l'heure, aux abords de cavalerie il y a une pente pour permettre de traverser d'un côté à l'autre des chemins. Or, cette pente-là elle est totalement impraticable, elle est même dangereuse pour une personne qui a soit une aide à la mobilité ou tout simplement une personne âgée qui, par exemple l'hiver risque d'y chuter tellement la pente est abrupte.

290 Et finalement, la question du mobilier urbain. On constate qu'en fait il y a très peu de mobilier urbain de type banc ou du mobilier urbain pour se reposer. Particulièrement sur le tronçon entre la maison Smith et le pavillon du Lac-aux-Castors. C'est quand même un tronçon de 400 mètres sur lequel il n'y a absolument aucun banc. Or, c'est le chemin principal pour faire la marche entre les deux.

295 Donc, dans un premier temps qu'il y ait des bancs, et deuxièmement que ces bancs-là soient accessibles. C'est-à-dire qu'ils sont déposés sur des dalles de béton et que ces dalles de béton là rejoignent le trottoir pour être accessibles à toutes et à tous.

300 Alors, je vais passer sur les recommandations, parce qu'elles étaient implicites à mes observations, pour laisser le temps à ma collègue de parler du dernier point.

**LA PRÉSIDENTE :**

305 Je m'excuse. Est-ce que pour les fins de sténographie on pourrait avoir le nom de madame du RUTA.

**Mme VALÉRIE HUOT :**

Oui. Valérie Huot.

310 **LA PRÉSIDENTE :**

Valérie Huot. Madame, identifiez-vous avant de commencer à parler.

315 **Mme SOPHIE LANCTOT :**

Sophie Lanctot de Société Logique. Moi je vous parle de la gestion de la circulation des véhicules, parce qu'on parle d'un tronçon qui est fermé, mais ce n'est pas vrai qu'il n'y a plus de véhicule sur ce tronçon-là.

320

Il y a les véhicules, il y a les autobus de la STM. Il y a les Coachs des visiteurs, des organisations, puis il y a aussi tous ceux qui ne comprennent pas ce qui se passe comme signalisation puis qui continuent à passer là.

325

Donc, gérer la circulation des véhicules c'est vraiment important. Puis ce qu'on a constaté c'est que les mesures de gestion sont un, pas comprises des gens qui sont là, autant des piétons et des automobilistes. Puis on amène les gens à prendre des décisions comme automobiliste à des endroits où on amène les piétons à traverser.

330

La façon que c'est organisé, on est venu, on pense, amplifier les conflits à certains endroits à cause de la signalisation qui n'est pas claire et des chicanes qui sont installées.

335

Donc ça, il faut porter dans le cas d'une fermeture définitive vraiment une attention particulière pour que ces décisions-là soient prises par les automobilistes à l'extérieur des zones où les piétons circulent puis les piétons traversent. Sinon on ne règlera pas le problème.

340

Donc ça, c'est un élément. Les mesures temporaires ne sont pas bien comprises. Et comme vous voyez sur les images qu'on a eues, la signalisation qui est utilisée, la façon qu'elle est installée, elle pose un danger entre autres pour les usagers qui ont une déficience visuelle.

345

Je rajouterais, puis ça on ne l'avait pas écrit dans notre mémoire. Cette gestion de la circulation là elle se fait au début puis à la fin du tronçon fermé, mais les entrées des cimetières sont à l'intérieur du tronçon fermé. Ça fait qu'on amène quand même des automobilistes qui veulent aller au cimetière dans la zone qui devrait être piétonne et cycliste.

350           Donc, c'est pour ça que nous on prône un réaménagement complet de ces espaces-  
là, si on veut fermer. Puis que ce réaménagement-là tiennent compte de ces éléments-là.  
Donc, qu'on soit capable vraiment de séparer la circulation véhiculaire, piéton et cycliste  
dans une réallocation de l'espace qui est majeur.

355           C'est nos deux recommandations. Puis je voulais finir en vous parlant, Raphaël vous  
a mentionné qu'on a fait une marche exploratoire avec des personnes qui nous ont permis  
d'identifier la plupart des problèmes qu'on vous a présentés. Et on a fait aussi un audit  
passage qui est une méthode qu'on a développée chez nous qui vient, qui permet de  
ramasser des données objectives quantitatives sur les aménagements.

360           On a audité 10 tronçons, non 8 tronçons, 10 intersections et on a recueilli environ,  
selon une centaine de critères, et ces informations-là sont versées à une banque de  
données qui pourrait être utilisée ensuite pour vraiment détailler l'information. C'est venu  
confirmer ce que les personnes nous avaient dit de façon implicite. Parce qu'on a eu  
vraiment beaucoup de difficulté à faire la marche exploratoire avec nos personnes. On avait  
365 des personnes qui se déplaçaient en fauteuil roulant et on ne pouvait pas suivre les trottoirs  
pour faire, pour relier le stationnement de la maison Smith au stationnement du Lac-des-  
Castors, parce qu'on n'a pas de parcours continu. On n'a pas de trottoir. Quand on en a, on  
n'a pas de bateau pavé pour y aller. Puis autrement, on traverse à des endroits qui sont  
dangereux.

370           On a vraiment eu de la difficulté à faire faire ce parcours-là dans le cadre de la  
marche exploratoire. Puis dans un contexte de fermeture, bien, c'est ce qu'on demande  
aux gens de faire. Ils stationnent à un endroit ou ils arrivent en transport en commun à un  
endroit. On leur demande de cheminer à pied pour aller visiter l'autre partie du mont Royal  
375 et ce n'est pas possible comme piéton. Ce n'est pas une expérience qui est satisfaisante.

          Donc, notre propos c'est qu'il y ait fermeture ou qu'il n'y ait pas de fermeture, les  
parcours piétons sur le mont Royal ont besoin d'amour. Il faut que ça soit réaménagé. C'est  
ça ma conclusion.

380           Je vous dirais que ça a été tout un exercice de faire ça à trois organisations. On a  
essayé d'être cohérent.



385

**LA PRÉSIDENTE :**

390

Je vous félicite pour cette coordination puis cette mise en commun à la fois des préoccupations et des intérêts. Je vous dirais aussi, vous disiez que vos recommandations valaient en situation de transit et non transit. Je vous dirais aussi que vos recommandations valent pour toutes les personnes qui vont sur le mont Royal à partir de celles qui ont des besoins plus fins, plus spécifiques, pour l'ensemble de la population.

395

Juste une première question qui est technique avant que je cède la parole à mes collègues. Dans votre première recommandation, je m'excuse, j'essaie de la trouver, c'est qu'il y a une expression que je ne connais pas, qui est sans doute technique due à vos disciplines respectives. Quand vous dites : « Inclure l'accessibilité universelle de façon transversale. » Qu'est-ce que ça veut dire le mot « transversale » ici?

400

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

405

On ne peut pas dire, il faut penser à tout ce que l'aménagement permet de faire sur le mont Royal. Il ne faut pas penser juste de réaménager des trottoirs puis de respecter l'accessibilité universelle. Si nos sentiers qui vont aux installations ne le respectent pas, ça ne marchera pas. Si nos arrêts d'autobus ne fonctionnent pas, ça ne marchera pas. Si les bâtiments on ne peut pas y aller ou qu'on ne peut pas se promener puis fréquenter les lieux, l'expérience des gens ne sera pas satisfaisante. Si on ne donne pas l'information pertinente aussi à ce moment-là, sur la performance des lieux ou ce qu'on peut faire dans les lieux ou les distances de marche à faire pour se rendre d'un lieu à l'autre, ça ne sera pas une expérience qui va être agréable, puis qui va être complète pour les usagers.

410

Donc, le transversal ce n'est pas de travailler les choses en silo, mais c'est d'arrimer tout ce qu'on...

415

**LA PRÉSIDENTE :**

De façon globale.

420

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

De façon globale.

425

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, je passerai la parole à Luba ou Gaétan.

430

**LE COMMISSAIRE :**

Mais comme l'a dit ma collègue, madame Brodeur, moi aussi je tiens à vous remercier pour votre présentation.

435

En ce moment, nous on est dans un marathon lecture accélérée, parce qu'on a eu 485 mémoires. Je pense, c'est un record Guinness. Alors, on a lu vos trucs. J'ai lu votre mémoire très attentivement, mais j'avoue que je vais le relire encore plus lentement après, parce qu'il y a tellement d'informations là-dedans, utiles. Il faut vraiment s'abreuver à ça.

440

Alors, je vous remercie de votre présentation, parce que c'était un point de vue que d'autres ne peuvent pas avoir. Je pense que vous, vous avez une expertise particulière dans ce domaine-là. Vous l'avez très bien illustré. C'est important de l'illustrer comme vous l'avez fait, parce qu'une description avec des mots ne rend pas justice comme vous avez pu le faire avec des photos.

445

Moi je voulais vous demander. J'ai été surpris de l'ampleur des problèmes que vous avez trouvés, parce qu'un bien portant - Je ne sais pas si c'est la bonne expression - ne voit pas ces choses-là nécessairement. C'est l'utilité de votre présentation.

450

Est-ce que c'est partout pareil ou si Montréal est pire, le mont Royal est pire qu'ailleurs?

**Mme VALÉRIE HUOT :**

455

Ça dépend des endroits, je dirais. Je ne sais pas. On n'a pas analysé partout...

**LE COMMISSAIRE :**

460

Je vais reposer ma question autrement. Est-ce qu'il existe des normes, il doit exister des normes d'aménagement sur tous les points que vous soulevez là. Comment ça se fait qu'il y a tant de déficience que ça?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

465

Je vais vous répondre. L'accessibilité universelle là, ça existe. Les premiers écrits qu'on a vus là-dessus c'est 1985. La Ville a une politique depuis 2011, a un guide sur comment aménager les trottoirs de façon performante depuis l'an dernier.

470

Ce qu'on a vu comme aménagement au mont Royal, c'était là en 1985. Ce n'était pas dans les préoccupations des gens quand ils construisaient ou qu'ils concevaient à cette époque-là. Donc, on a un très gros rattrapage à faire sur tout ce qui a été conçu puis construit dans les décennies précédentes. Parce que ça ne tenait pas compte des besoins des gens qui avaient des limitations fonctionnelles ou des besoins des gens qui vieillissaient ou des familles qui se déplaçaient avec poussette.

475

Aujourd'hui on s'en rend compte, on en tient compte, mais on a un gros rattrapage à faire.

480

Ça fait que le mont Royal il est pire peut-être que certains secteurs de la Ville, puis il n'est pas pire que d'autres par contre. Mais il a besoin d'un petit réaménagement.

**LE COMMISSAIRE :**

485

Donc, c'est une bonne occasion de faire la discussion et que ça peut servir ailleurs.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

490

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

495

Le code de construction a été amendé ça fait longtemps à Montréal, le code d'habitation. Et aussi les normes concernant les bateaux pavés. C'est dans le milieu des années 70. J'ai été surpris de constater qu'il y avait encore des retards à ce point-là.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

500

Concernant la réglementation de construction. C'est la même chose avec les normes d'aménagement des rues puis des trottoirs. La réglementation de construction là, c'est comme le salaire minimum. Au Québec on ne travaille pas en bas du salaire minimum. Bien, on ne construit pas en bas du code de construction. C'est notre minimum pour que ça soit sécuritaire puis que ça marche. Mais il n'y a personne qui veut travailler au salaire minimum puis vivre décentement.

505

Ça fait qu'il faut faire plus, mais ce n'est pas dans nos réflexes de faire plus. Puis la Ville, avec sa politique d'accessibilité universelle, elle s'est engagée à faire plus. Maintenant, il faut saisir les occasions d'en faire plus. Quand on fait des interventions pour d'autres raisons, comme là fermer un tronçon puis réaménager les choses. Bien, il faut en profiter pour améliorer puis bonifier.

510

**LE COMMISSAIRE :**

515

Parlant de bénéfice, si on veut aller voir des endroits qui sont vraiment bien aménagés, est-ce que vous en connaissez qu'on pourrait aller voir à Montréal?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

520

C'est des petits secteurs. Le réaménagement de l'entrée de ville Bonaventure par exemple, qui a été fait dans le Vieux-Montréal.

**LE COMMISSAIRE :**

525

Il est récent, très récent.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

530

Qui est récent. Ça, ça fonctionne très bien. La place Vauquelin, c'est un exemple fantastique qui a été réalisé il n'y a pas très longtemps. Donc, il en existe. L'intersection de la rue Pie-IX et de la rue Sherbrooke, il y a un réaménagement qui a été fait, ça fonctionne aussi très bien. Puis de plus en plus dans les arrondissements on voit des réaménagements pour ralentir les voitures, il y a des saillies de trottoir, et cetera. Bien ça, ça intègre de plus en plus les principes d'accessibilité universelle.

535

**LE COMMISSAIRE :**

C'est vrai.

540

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

Ça fait qu'il y a beaucoup de réaménagements qui sont intéressants.

545

**LE COMMISSAIRE :**

Donc, c'est des bonnes nouvelles. Je vais aller, j'ai une dernière question. Pour les personnes à mobilité réduite qui se présentent au mont Royal, avez-vous une idée des proportions de type de véhicules ou de modes de transport utilisés pour aller au mont Royal, taxis...

550

**Mme VALÉRIE HUOT :**

Bien, on n'a pas de chiffre, mais en général il y a beaucoup de personnes qui se déplacent en transport adapté, étant donné que le transport en commun il n'est quand même pas super accessible encore.

555

Donc, je dirais que oui il y en a beaucoup qui peuvent justement prendre des taxis

560 accessibles ou des taxis ou des bus. Mais je n'ai pas de chiffre en tant que tel sur le nombre de personnes qui y vont.

565 Mais c'est pour ça que c'est important de faire autant pour le transport régulier, mais aussi pour le transport adapté, les aménagements qui sont nécessaires pour que les personnes puissent s'y rendre dans les deux cas. Puis s'ils veulent utiliser le transport régulier ou adapté.

**LE COMMISSAIRE :**

570 Merci. J'imagine que la STM service de transport adapté pourrait nous répondre à ça.

**Mme VALÉRIE HUOT :**

575 Oui. Bien, eux autres ils doivent avoir les chiffres. Bien, en fait, ils peuvent savoir combien de personnes utilisent le transport adapté pour se rendre à ces adresses-là. Pour le transport régulier, on ne le sait pas vraiment, étant donné que ce n'est calculé.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

580 Il faut penser aux stationnements aussi, parce qu'il y en a beaucoup qui ont leur propre véhicule puis qui y vont par leur propre moyen.

**LA PRÉSIDENTE :**

585 Les exemples que vous nous donniez tout à l'heure, Madame, concernant des aménagements qui pourraient être modèles, que vous trouvez remplir les critères que vous avez identifiés. Ils sont quand même des espaces ou qui sont plus restreints ou encore qu'ils sont plus monolithiques, si je peux utiliser cette expression-là.

590 Si on prend l'ensemble des propositions que vous avancez pour le réaménagement du mont Royal, on peut imaginer que ça va prendre un certain nombre d'années. Si vous aviez à identifier je dirais deux ou trois priorités de choses qui pourraient être faites à court terme, oui à court terme puis dans un délai raisonnable. Qu'est-ce que vous suggèreriez?

**M. RAPHAËL MASSÉ :**

595

Je laisserai ma collègue peut-être en mentionner un deuxième. Le premier, bien déjà, peut-être focusser sur le secteur justement qui est fermé dans le cadre du projet pilote. C'est-à-dire entre la maison Smith et le pavillon du Lac-aux-Castors. Parce que les gens qui ont des enjeux de mobilité ou différents handicapes, à priori ils ne vont pas, à partir de l'avenue du Parc monter jusqu'en haut.

600

Donc, déjà eux, le lieu qu'ils vont prendre c'est qu'ils vont se rendre probablement en transport jusqu'au stationnement de la maison Smith ou de l'arrêt d'autobus qui est là, puis à ce moment-là se promener, marcher dans ce secteur-là.

605

Donc, s'il y a un secteur sur lequel il faudrait miser, ça serait celui-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

610

Et à l'intérieur de ce secteur-là, qu'est-ce que vous feriez, si vous étiez en charge?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

615

Bien moi, pour commencer je ferais du marquage pour les traverses piétonnes, pour que les piétons sachent où traverser puis où les autos s'en rendent compte aussi. Ensuite, je ferais des bateaux pavés, même si tout n'est pas, les trottoirs ne sont pas fantastiques, je ferais des bateaux pavés de part et d'autre de ces traverses piétonnes là, pour que tous les utilisateurs puissent suivre le parcours piéton, puis je rajouterais des bancs.

620

**LA PRÉSIDENTE :**

Des bancs?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

625

Des bancs, pour que les gens puissent se reposer dans le courant de leur cheminement. Ça fait qu'à court, court terme, c'est ça. Mais j'essayerai de trouver des façons plus permanentes ou en tout cas, qui fonctionnent mieux de bloquer l'accès aux

630 véhicules puis de faire comprendre aux automobilistes que non, ils ne peuvent pas passer tout droit. Il faut soit qu'ils stationnent, soit qu'ils rebroussent leur chemin quand ils arrivent à la section fermée.

**LA PRÉSIDENTE :**

635 Merci. Alors, il me reste à vous remercier de votre présentation et d'avoir pris la peine de nous envoyer un document bien étoffé, bien illustré aussi. Merci beaucoup.

640 J'inviterais maintenant pour l'organisme CAA-Québec, monsieur Philippe Saint-Pierre, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Saint-Pierre.

**M. MARCO HARRISON :**

Je ne suis pas monsieur Saint-Pierre. Monsieur Saint-Pierre est resté à Québec.

645 **LA PRÉSIDENTE :**

Et vous êtes monsieur?

**M. MARCO HARRISON :**

650 Mon nom est Marco Harrison.

**LA PRÉSIDENTE :**

655 Est-ce que je pourrais vous demander de présenter vos collègues aussi.

**M. MARCO HARRISON :**

660 Oui, dans l'allocution du mémoire.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez faire ça. Parfait. Très bien, merci beaucoup. Allez-y. On vous écoute.