

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme NICOLE BRODEUR, présidente
Mme LUBA SERGE, commissaire
M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire

**LES VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL
(CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE)**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 3 décembre 2018, 19 h
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 2018	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
Mme Maura McKeon, citoyenne	3
Mme Cheryl Berger, citoyenne.....	11
Mmes Anne Pelletier et Véronique Duclos Direction générale de santé publique Montréal	21
M. Nicolas Zoghby, citoyen	40
M. Daniel Chartier, citoyen	55
M. Pierre-Louis Houle, citoyen	75
M. Irwin Rapoport, citoyen	80
 MOT DE LA FIN	 87
 AJOURNEMENT	

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Good evening ladies et gentlemen. J'allais vous inviter à prendre place, mais c'est déjà fait. Je me nomme Nicole Brodeur. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. Mes collègues Luba Serge et Gaétan Lebeau se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette nouvelle étape de la consultation publique sur les voies d'accès au mont Royal.

10 Nous sommes secondés par Élise Nault qui est la secrétaire de la commission et son analyste.

15 La séance se déroulera en français, mais ceux et celles d'entre vous qui le souhaitent peuvent s'exprimer en anglais auprès de la commission.

20 The meeting will be conducted in French but anyone who will prefer to address the Commission in English may do so.

25 Nous accueillons ce soir les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur les Voies d'accès au mont Royal. Il est à noter que cette phase de la consultation se déroule entre les citoyens et la commission. Les représentants de la Ville ne participent pas aux échanges.

30 Nous aurons tenu au terme de la consultation sept séances d'audition des opinions, soit mercredi de la semaine dernière le 28 novembre en soirée, jeudi le 29 novembre en soirée, le 30 novembre vendredi en après-midi. Aujourd'hui en après-midi et en soirée, demain aussi en après-midi et en soirée ce qui conclura les auditions. Donc, au total sept séances d'audition et nous entendrons ou aurons entendu 64 citoyens et représentants d'organismes. La commission a reçu plus de 485 opinions.

Je vous rappelle que les consultations de l'Office reposent sur le principe selon lequel les

citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie.

35

Les consultations se déroulent selon une procédure établie. Les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie.

40

Quant au déroulement de la séance de ce soir, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire et qui vous a été communiqué. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun et à chacune, soit dix minutes environ pour présenter leur opinion et dix minutes pour échanger avec les commissaires.

45

Je serai aussi assez stricte sur la durée compte tenu du nombre de personnes qui ont demandé à présenter leur mémoire.

50

Je voudrais rappeler aussi à tous ceux et à celles qui ont déposé un mémoire que nous avons lu attentivement et que nous nous sommes même réunis aujourd'hui, avant la tenue de cette séance pour en discuter. C'est pourquoi je vous inviterai à en présenter les éléments essentiels de façon à nous laisser le plus de temps possible pour que la commission puisse échanger avec vous.

55

Les mémoires seront rendus publics sur le site Internet de l'Office le lendemain de la dernière séance d'audition, soit durant la journée du 5 décembre 2018, c'est mercredi.

Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information, des opinions et des mémoires.

60

Compte tenu de la quantité importante d'opinions verbales et écrites que nous avons à traiter et analyser, nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps.

65

C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier qui remettra le rapport aux élus municipaux et le rapport sera rendu public dans les quinze jours suivant son dépôt. Les décisions relatives au projet appartiennent comme vous le savez aux élus.

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Cindy Lavertu, qui est à gauche ici, et d'un responsable de la sonorisation monsieur Yvon Lamontagne. Comme

70 pour la première partie de la consultation, tout ce qui est dit au cours de l'audience est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site Internet de l'Office dans une semaine.

75 Je veux aussi mentionner que la commission est soutenue dans son travail par monsieur Gilles Vézina qui est attaché de recherche et de documentation à l'Office, par monsieur Laurent-Maurice Lafontant qui est préposé à l'accueil et que vous avez rencontré tout à l'heure, et par madame Brunelle-Amélie Bourque qui est chargée de la logistique.

80 La séance de ce soir devrait se terminer vers 9 h 45 si tout se déroule comme prévu. Nous prendrons une pause d'une quinzaine de minutes à mi-parcours.

85 Comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat de la rencontre demeure serein. Je vous rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation d'autrui ne seront pas reçus.

90 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos qui seront tenus ce soir, les représentants de la Ville pourront utiliser de leur droit de rectification. C'est la présidente, c'est-à-dire moi-même qui leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance seulement. Il s'agira bien entendu de rectifier un fait ou des données et non pas d'émettre un commentaire ou un avis de la part de la Ville.

95 Alors, j'invite tout de suite madame Maura McKeon. Did I pronounced your name right?

Mme MAURA MCKEON :

That's fine. Would you wish me to stand?

LA PRÉSIDENTE :

100 No, please sit down, you'll be more comfortable.

Mme MAURA MCKEON :

105 My name is Maura McKeon. I live at 383, Clark Avenue in Westmount. I wish to present the Office de consultation publique de Montréal a short brief concerning the closure of chemin Camillien-Houde and Remembrance road.

The purpose of this presentation is to make the following points:

110 One; this pilot project was done without proper prior consultation.
Two; the closure of the roadway in affect was the appropriation of access to a public park for the benefit of a small minority of the local population, i.e. speed cyclists.
Three; the closure entailed serious inconvenience to a vast number of people.
115 Four; environmental protection is a smokescreen cloaking the City's real intention of removing vehicles from the mountain permanently.

Now, I will elaborate on each of these. Number one. The pilot project and the lack of proper consultation. The pilot project was foisted on the population by the present City administration without any advance consultation. In democratic municipalities, no such major initiative should be permitted without giving the people most directly concerned a full and fair opportunity to express their views. The way the pilot project was implemented suggests that the decision to implement the closure was already made before this consultation began.

125 Why was this project even considered when there was a petition of some 25,000 signatures opposing it, and the petition supporting the closure had only about 10,000 signatures? Will this consultation make any difference, or is permanent closure already a done deal ?

130 Number two. The closure will appropriate the roads concerned for the use of a minority. The closure of chemin Camillien Houde -- Remembrance Road in effect constitutes the appropriation of this public thoroughfare for the benefit of a very limited number of individuals, notably competitive cyclists training for speed cycling competitions. Other residents of, and visitors to, the Island of Montreal will thus be deprived of the use of this roadway. Even purely recreational cyclists, in many cases, have avoided using the road concerned during the pilot project, since they find the terrain too difficult for them to navigate easily.

140 Three. Serious inconvenience to many. The closure of this roadways during the pilot project has engendered various and serious difficulties for large numbers of Montreal Island residents and visitors.

145 Great numbers of Montrealers traditionally used chemin Camillien-Houde - Remembrance Road for travelling from east to west or west to east in a convenient and direct manner, many of them on a daily basis, for accessing their homes or places of work. The closure required them to face the increased traffic on other arteries around the mountain, resulting in further congestion and loss of time in moving from their points of origin to their destinations.

150 In addition, the closure also impeded access to the mountain for handicapped people, who would otherwise have been able to drive or be driven from Côte-des-Neiges Road to the Lookout on the mountain's eastern slope. The same difficulty has faced visitors willing to access the Lookout from the west during the pilot project.

155 Other citizens gravely inconvenienced by the closure were those wishing to visit graves in Mount Royal Cemetery from chemin Camillien-Houde. They were forced to access the Cemetery through the main gates in Outremont, to which access by car is more complicated.

160 The pilot project also detracted from the enjoyment of residents and visitors alike, who were formerly able to drive across the mountain, admiring the beautiful views that such transits afforded of the surrounding landscape, extending far into the distance.

165 Four. The City of Montreal's real intention behind the closure. It has been argued that the closure will enhance the enjoyment of the mountain as a public park and protect it as a green environment. One wonders whether the pilot project is only the first step towards the complete elimination of vehicular access to Mount Royal.

170 One is tempted to think that the environmental argument is being used as an excuse that will be invoked, sooner or later, for banning all cars and other vehicles from the mountain, perhaps once more without proper prior consultation with the population affected.

175 My opinion regarding this pilot project was well expressed by Arlene Lutter, in a letter to the editor of the Westmount Independent, published November 20, 2018, under the title "Opposing Plante, Taking Back Our Mountain". The letter reads in part as follows:

180 *Based on utilitarian principles of democracy – the greatest good for the greatest number --- Montreal Mayor Valérie Plante should reverse what has been her blatant disregard of these principles by returning the mountain to the many: thousands of families, elderly, handicapped, cemetery visitors, motorists who treasure the 10-minute drive over the mountain for a bit of country in our urban world, and tourists, all of whom, in Josh Freed's words, were the "losers" during her five-month pilot project.*

185 *They did not go to the mountain this summer because she made access so obstructive and unwelcoming. Rather, she gave the mountain to the very few, i.e. the super-fit, 18-to-30 aged cyclists and denied it to the rest of us.*

190 *Moreover, the City of Montreal's self-serving, deeply flawed report and Luc Ferrandez's egregious claim that the pilot project was a success defy the facts on the ground. Mayor Plante's approval rating, being already low, and, should she not return our mountain to us, most assuredly she will be a one-term mayor.*

195 Chemin Camilien Houde – Remembrance Road must be kept open permanently. Speed limits can be reduced and enforced and concrete barriers can be erected to prevent the U-turning that killed the young cyclist. Those solutions are workable and affordable. They would solve the real problem, without depriving the majority of us of a personal, practical, convenient and beautiful route for our use and enjoyment. Thank you for hearing me this evening.

LA PRÉSIDENTE :

200 Thank you for coming to present a memoire. A first question would be: what is your personal experience of the mountain? Do you go to walk on the mountain or...

Mme MAURA MCKEON :

205 I have on occasion, two or three times in the summer, gone from East to West in a vehicle and gone to the look out. Once in awhile when we have visitors, we will bring them to the mountain as a, to see the panoramic view. I don't go there regularly.

LA PRÉSIDENTE :

210 Regularly, on a regular basis. Fine.

LA COMMISSAIRE :

215 Just in terms of one of the solutions that you're proposing is concrete barriers. Would you have the concrete barriers going from East to West, right across the road? Right across the mountain, all the way along to prevent U-Turns, is that what you...

Mme MAURA MCKEON :

220 Where the traffic congestion appears to be a problem, I am not absolutely certain about the width of the road... I mean I'm sure if the width of the road is the same from East to West. I guess an engineer would have to answer that problem. But where there seems to... when I saw on television where the cyclist was killed, it appeared to be in a narrowing of yet that area. I believe, if I recollect correctly, it's going... when you're going down more
225 towards these that the road appears to be a little more narrow. I don't know, I don't think the road is the same width throughout. So...

LA COMMISSAIRE :

230 So, it's only where it's narrow that you would put...

Mme MAURA MCKEON :

235 Well, I would say where it would appear to be a problem, whether it would be an interference between a car and a cyclist and so on.

LA COMMISSAIRE :

240 Okay, thank you.

LA PRÉSIDENTE :

245 Any ideas about the parkings, their dimensions, their appearance?

Mme MAURA MCKEON :

250 The parking?

LA PRÉSIDENTE :

255 The parkings. Yeah, the Lac-des-Castors and the Smith's House parking? The two parkings?

Mme MAURA MCKEON :

260 The parking, when I have been there on occasion, the parking seemed reasonable, I thought. If somebody wants to enjoy Lac-des-Castors et the Chalet and the skating, it seems, I wouldn't necessarily increase the parking area, but I think the main issue, you know, if somebody wants to go to the other side, to the look out and so on, they would have to park and walk. You know. And it's difficult, even with people with young children, you know, and so on. And the Smith House too. Very often at Smith House, there are on occasion have been exhibits at Smith House. And so if someone want, I'm a member of the woman's art society, and on occasion, they have exhibits and a lot of the people in that society are seniors. So it's just a question of access I think, for a lot of people.

LA PRÉSIDENTE :

270 Were you able to visit the Belvédère Soleil on the northern side of the Camillien-Houde road, you know what I mean?

Mme MAURA MCKEON :

275 Yes, the belvédère. Saint-Patrick's ball was there. At the chalet you're talking?

LA PRÉSIDENTE :

280 No, no, no. These are the, there's a belvédère on Camillien-Houde, the old one, and there was a restaurant who was there...

Mme MAURA MCKEON :

285 Oh, the restaurant.

LA PRÉSIDENTE :

290 The restaurant and a little in direction of Remembrance Road, there was also a belvédère called the belvédère Soleil on the side of the road. Maybe you didn't see that?

Mme MAURA MCKEON :

295 I'm not familiar with that. I'm familiar with the restaurant.

LA PRÉSIDENTE :

Yes, and what did you think of it?

300 **Mme MAURA MCKEON :**

Well, years ago, a relative of ours had his 60th birthday party at the restaurant, which was very nice...

305 **LA PRÉSIDENTE :**

Okay, at the Lac-des-Castors.

Mme MAURA MCKEON :

310 But you're talking about another restaurant?

LA PRÉSIDENTE :

315 Yes.

Mme MAURA MCKEON :

320 This is something quite new, I guess.

LA PRÉSIDENTE :

It was a small restaurant on the belvédère Camillien-Houde with a sort of parking lot.

325 **Mme MAURA MCKEON :**

Yeah, I didn't, I'm not familiar with that.

LA PRÉSIDENTE :

330 So, no more questions. Thank you very much for taking your time.

Mme MAURA MCKEON :

335 Thank you for receiving me. A appreciate it very much.

LA PRÉSIDENTE :

340 Would you be kind enough to leave your brief to madame Élise Nault and we'll have it on the Internet at the Office.

Mme MAURA MCKEON :

345 Yes, I have it on the Internet, I have a copy for... is that alright?

LA PRÉSIDENTE :

350 Fine. Fine.

Mme MAURA MCKEON :

355 Thank you very much.

LA PRÉSIDENTE :

360 J'inviterais madame Cheryl Berger, please s'il vous plaît, si elle est ici. Ah bon, vous êtes arrivée juste à temps. Prenez le temps de vous... On va attendre deux secondes que notre collègue revienne, alors reprenez votre souffle. Allez-y.

Mme CHERYL BERGER :

365 Juste parler comme ça librement?

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez le faire en anglais si vous le souhaitez.

370 **Mme CHERYL BERGER :**

375 O.K. Ça risque d'aller les deux côtés, parce qu'en français c'est les meilleures paroles qui sortent en premier, si ça ne vous dérange pas trop. Mais peut-être je vais commencer. Je viens juste de quitter le travail, c'est une longue journée. I'll switch over in English if that's okay.

LA PRÉSIDENTE :

380 That's fine.

Mme CHERYL BERGER :

385 This is a subject of great interest to me and has been for a significant period of time. I've been a cyclist for a year and a half but I cycle and ride with people who compete at a very high level. I have no aspirations to be at their level, but it just means that it was baptism by fire. So I started cycling several hundred kilometers very quickly within last fall and then this spring took off in May.

390 So, as for cycling, I understand the dangers, especially for a new cyclist. I was guided and informed by very, very well trained people and people who understand how to be safe and how to be respectful.

395 I will preface by saying that I am a rescue scuba diver, I understand planning, I understand contingencies, and making sure you're responsible for yourself. As well as the environment can present hazards that might be unexpected.

400 So, I'm a mother of four, I home schooled my kids and they're all in university and having great lives. So, I can see the world through a lot of different eyes. In Montréal, I'm a pedestrian. I walk and spend most of my time doing my quotidien in the Mile-End Area. I am often on foot and walk for sometimes miles at a time. And in 2011, I suffered a very serious work accidents which left me three and half years on CSST with a very serious concussion. And back and neck injuries.

405 I'm since working again and everything is fine, but the mountain was part of my recovery. I needed to be in nature, I needed to be in the open air. And the mountain is where I spent my time walking very short distances, eventually thinking: Maybe I'll get past the rock at the bottom of the stairs and I did. And I started actually jogging and walking miles, sometimes two to three hours at the time in the wooded trails on the mountain.

410 So the mountain is a very good friend of mine, a very important part of my life and my health. And as a person who drives in and out of town and often to go into quartier des spectacles or whatever, I will park further north and take a bus down. So I'm also very very active in my car in this area.

415 My children's orthodontist or doctor's appointments tend to all be on the other side,

420 they all studied at Mirianopolis. So going from Ville Saint-Laurent where I live through the Mile-End where we do our groceries and all our activities, to a medical appointments and their school for several years now, the mountain is where I transverse the city with most flexibility into our schedules and our timing for many years.

425 So, this summer I found it very difficult, I understood the exercise. Again, like many others, I feel it was done backwards. I think public consultations prior to a test is something we do in project management, something we do in business and something we do in science.

430 So I think, for even the basic reasons, it was done backwards. That being said, it was done and this is where we are today. So going forward, I've heard the presentation of the opposition with his proposals and I think the eco some of the things have stipulated. He's added wood walkways and whatever. So whatever we can manage would be good.

435 I don't think taking cars off the mountain is a solution. It impeded the access to cemeteries and other activities for seniors. People on the west side of the mountain had to actually circumvent through either Sherbrooke or Van Horn or Côte-Sainte-Catherine, which were all under construction for the entire period of the closure. And frankly, I basically avoided the area. i just said: Look, it will be over.

440 I had a doctor's appointment at the beginning of October with my daughter on Atwater and Sherbrooke area and I came off to say: Well we can go across the mountain and I stopped at Beaver lake parking lot and I said take out your phone and look. Cause I'm not sure if it's the first, the tenth, the thirtieth, but I knew it was October. She looked up and she goes: No, it's not for another week. So we U-Turn in the Beaver Lake parking lot, went back down Queen Mary and long Van Horn and all the way back through.

445 So it took us about an extra 20 minutes where it would have been a three minute crossing from Beaver Lake down to Mount Royal and Côte-Sainte-Catherine.

450 So, it's a significant inconvenient for people who are trying to get across the city, especially under construction, but when it's not, the rush hour traffic on Côte-Sainte-Catherine, Van Horn and Sherbrooke are very very busy.

455 So for somebody who's just trying to go from one side to the other and not go to other extremes, or to access highways, I think it was a big inconvenience. You've got a lot of seniors, a lot of other people who access the cemeteries, visitors and you really have to go around the entire city just to get to one activity on either one side or the other.

460 So, for those reasons, I think we can look at other solutions. I'm constantly amazed that drivers who drive towards the Eastbound side and go over that white painted line and I always, I slow down. If there's somebody behind me, I go even slower because I think that's the only way to maybe help teach people. Maybe it's in my own imagination that line is there for everybody's safety and security. It's there for pedestrians, it's for joggers, it's for people with strollers, it's for cyclists.

465 People who are using the mountain for cycling and practicing, if they want to do it at off hours, so we can look at hours maybe where we can restrict that. But there should be a speed limit also because the cyclist who's training is a danger to anybody who's walking. So, they're dangers to each other in intersections.

470 I was on CBC radio just a few mornings ago, on this subject, in their studios. And one of my points is that - and I think it comes down to where all this intersects - is that if we're speaking to each other to convert each other, than we're not having a conversation. But if we're speaking to each other to learn from each other, then we're having a conversation.

475 So I think if anybody comes in, myself including, with a closed mind or not open to alternatives or a variety of different proposals, in business brainstorming is we throw everything on a white board and then you look at what's possible. I think as long as we say no and need to be closed period,

480 I have friends who are friends of the parents and of the young man who died. They took it very, very hard. So, I'm kind of one step removed from the young man, although I did not know him or his family personally. I cycle with people who were associated with him and close to the family.

485 So I felt like it gave me a unique perspective which is why I made an attempt, an effort to come and find the time to at least present that. I think we have options ahead of us. I think that can meet everybody's needs. I think we just need to really spend the time to

490 investigate them and be interested in saying: This is for all Montrealers, for all ages and we
want everybody to be safe. Not just have access but everybody be safe. You're racing down
Mount Royal doing your training, you are not safe to a lot of people, just like you're not if
you're crossing Saint-Viateur and one of the cross streets and not stopping at a stop sign.
Whether you're a car or a cyclist, you're not safe for the pedestrian.

495 I've been on my bike where I've looked at pedestrians and said: You outta stop. I've
been in my car and saying: You outta stop. I've seen pedestrians walk across the streets on
their phones. It's like: put some value on your own life first. And if we think about each
other, if nothing else, this might be good for Montrealers to maybe get in touch with some of
their humanity.

500 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup.

505 **Mme CHERYL BERGER :**

Je peux répondre en français si vous préférez. Il va y avoir des questions, je
comprends complètement.

510 **LA PRÉSIDENTE :**

515 On peut se questionner et se répondre dans l'une ou l'autre langue. Vous êtes une
cycliste entre autres. Vous dites que depuis une année et demie vous vous entraînez.
Parmi les personnes qui sont venues ou des représentants d'organismes qui sont venus
devant la commission, il y a eu un bon nombre de recommandations à l'effet que la vitesse
pour toutes personnes qui se retrouvent sur la route Remembrance et Camillien-Houde, on
ramène les vitesses à, ça allait de 30, 35, 40.

520 Est-ce que pour vous qui êtes une cycliste qui fait du cyclisme d'entraînement, est-ce
que cette vitesse-là – moi je ne fais pas de vélo.

Mme CHERYL BERGER :

525 Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

530 Alors, est-ce que c'est une vitesse réaliste pour des cyclistes dans la partie, dans la descente de Camillien-Houde on peut s'en tenir?

Mme CHERYL BERGER :

535 Oui. Je pense qu'on peut permettre 30 et faire des bandes. Et aussi, si c'est étroit, veut, veut pas dans la vie, si c'est étroit il faut qu'on ralentisse quand même.

540 Alors, avec quelque chose qui partage, où est la ligne blanche, si la ligne blanche était un mur de deux pieds, tout le monde il faut qu'ils ralentissent. Et en l'entraînement c'est plutôt le climb, c'est la montée qui est l'entraînement. La descente puis le contrôle de vitesse ça se fait plus ou moins beaucoup plus facilement.

LA PRÉSIDENTE :

545 Oui.

Mme CHERYL BERGER :

550 L'entraînement c'est la montée, c'est la montée puis le cardiaque, les muscles et tout ça. Ça fait que oui, tout le monde devrait prendre son temps en descente. Si ça leur prend une autre minute à descendre en vélo, un autre deux minutes descendre en voiture là, ça n'augmente pas leur entraînement puis leur répétition de faire cinq, six, sept tours par une minute chaque fois. Ce n'est pas la fin du monde.

LA PRÉSIDENTE :

555 Dites-moi, quel est votre circuit quand vous descendez ou montez à vélo?

Mme CHERYL BERGER :

560 Vélo je ne l'ai pas fait sur la montagne. Je voulais faire cette année, le défi. J'ai deux amis qui voulaient faire avec moi et ça fait que dans le printemps j'ai trois personnes qui vont faire avec moi le mois de mai. Parce que les montées c'est vraiment exigeant. Puis j'ai commencé les montées à Sutton juste en septembre.

565 **LA PRÉSIDENTE :**

Et vous avez fait les descentes peut-être?

Mme CHERYL BERGER :

570 Pas là, mais d'autres descentes, oui. J'ai fait Sutton puis il y a assez de montées puis de descentes.

LA PRÉSIDENTE :

575 Alors, ce que je comprends, vous n'avez pas commencé à faire du vélo sur la montagne comme telle?

Mme CHERYL BERGER :

580 Le vélo sur la montagne, non. Autour de la Ville puis dans les régions oui.

LA PRÉSIDENTE :

585 Merci.

Mme CHERYL BERGER :

590 Mais voiture et à pied sur la montagne.

LA COMMISSAIRE :

595 I'm just gonna ask you about your recommendation. You're talking about a physical
division along the white paint, in the middle all the way along Remembrance and Camillien-
Houde.

Mme CHERYL BERGER :

600 It could be both sides, but I think the biggest part and the biggest danger where
there's speed, it's not the West side, it's the East side. And it's going from the look out
towards Côte-Sainte-Catherine and Mount Royal. So, I think if that was, had, I mean a
605 member of the opposition had said on a radio a couple days ago, I said: well, I'll still come
tonight. But if there was a physical barrier, the white paint. You know on the road we have a
yellow and a white.

LA COMMISSAIRE :

610 In the middle, do you mean the middle?

Mme CHERYL BERGER :

615 Between the pedestrian side and the actually lane that would force cars to stay in that
area reserved for cars, and then the other side is reserved for whatever we want to divide it
or whatever... understanding we want to have for the sharing of pedestrians and cyclists on
the side that's dedicated to non vehicular.

LA COMMISSAIRE :

620 So, would you have pedestrians and cyclists share that side? How do think it would
work?

Mme CHERYL BERGER :

625 There were suggestions by making a raised walkway. So, I mean if you had the cars
and the ciment median, that is wide enough from the lookout down to have the place for the

630 cyclists and then if you make a raised sidewalk for pedestrians, cyclists aren't gonna... the pedestrians are safe and protected against both sorts of traffic. The cyclists, if they can see ahead - cause we always look significantly ahead, road, traffic conditions, other cyclists, they can see what speed and limit themselves accordingly, but they'll have no impact on a pedestrian or on a car. And the cars are physically prevented from getting in contact with either one of those modality.

635 **LA COMMISSAIRE :**

Thank you.

640 **Mme CHERYL BERGER :**

You're welcome.

LE COMMISSAIRE :

645 Bien, vous avez déjà répondu. Moi je voulais vous demander comme vous êtes joggeuse et cycliste. Il y a des gens qui disent qu'il ne devrait pas avoir de la place vraiment pour les piétons sur la voie Camillien-Houde, ce n'est pas beau, c'est trop large, et cetera.

650 Mais si on fait de Camillien-Houde une belle voie, chemin de plaisance comme certains disent, qu'on végétalise, qu'on rend la rue plus étroite, qu'on crée des espaces séparées, et cetera. J'allais vous demander, est-ce que vous pensez qu'il y a de la place, une belle place pour les piétons. Vous venez de dire oui, je pense?

655 **Mme CHERYL BERGER :**

660 Je pense qu'il devrait avoir, parce que la seule autre façon de monter si ce n'est pas en voiture, c'est en autobus, puis prendre un autobus juste pour monter. La plupart des gens à pied vont monter l'autre côté, le côté sur l'avenue du Parc. Il y a plein d'accès là, et Peel et McGill, il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de pistes qui descendent à plusieurs places dans la Ville. Ça fait que la question pour celui-là, la réponse à votre question c'est plutôt combien de personnes qu'on voit qui marchent sur cet accès à la montagne et qui n'accèdent pas la montagne par les pistes directement.

665 Moi, c'est rare qu'on voie quelqu'un, surtout quelqu'un avec une famille, parce que
c'est une montée assez... il faut arriver, pour descendre il faut arriver en premier et arriver à
pied, à pic, ce n'est pas évident.

670 Mais s'il faut que quelqu'un descende parce qu'il y a une urgence ou quelque chose,
on peut trouver une façon, je crois.

LE COMMISSAIRE :

675 Mais actuellement, ce n'est pas très invitant d'aller prendre une marche là. C'est
comme marcher sur une autoroute.

Mme CHERYL BERGER :

680 Oui. Le monde marche même si tu prends Côte-Sainte-Catherine et tu montes entre
la montagne et Côte-Sainte-Catherine où sont les maisons, juste avant d'arriver au
cimetière, il y a des places pour rentrer ici, tu peux croiser... Je connais tous les petits
sentiers. Je suis une petite souris de la montagne. Et vraiment il y a assez d'accès. Moi je
n'aurais jamais marché à pied. Une couple de fois je suis passée, j'ai dit « je ne vais pas
prendre le bus, je vais prendre un sentier ».

685 Et c'était une autre question, parce qu'il y avait deux questions en ligne, puis l'autre,
la question était justement « est-ce que vous pensez un chemin par de quelque chose de
quoi ». Le mot « chemin » ça vous dit quoi. Et pour moi, c'est ça, j'ai marché, un chemin de
parc pour moi dans ma tête ça me parle d'un sentier. Les sentiers ont les a. Ça fait que si
c'est une rue, une rue c'est pavé. Un sentier ce n'est pas pavé quand on y pense. Ça fait
690 qu'un chemin au moins c'est dans la campagne avec du gravier, mais on n'est pas là.
Parce qu'on en a un déjà comme ça, le chemin, ça sera pour moi. Alors la grande piste
dans le milieu de la montagne qui est couvert en gravier.

695 Mais aussi des gens là, il faut faire une compréhension avec tout le monde, parce
qu'il y a plein de monde avec vélo de montagne qui n'ont pas le droit sur la montagne
descendre les sentiers, puis il en descend, un paquet. Alors, il faut avoir une belle
compréhension de la situation et il faut l'appliquer pour tout le monde. Si on fait des

exceptions, là on va faire des exceptions pour tout le monde.

700 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour les vélos de montagne qui descendent en paquet comme vous dites, qu'est-ce que vous recommanderiez?

705 **Mme CHERYL BERGER :**

710 On a des chevaux, on a de la police avec des chevaux qui circulent un peu plus dans ces coins de sentier. J'en ai vu, mais ils sont plutôt sur la grande piste de gravier. J'en n'ai pas vu souvent dans les sentiers, puis là qui sont entre le lookout en direction sud sur le côté ouest, c'est par là qu'ils jouent. Parce que c'est des belles descentes et je comprends. Mais moi je ne savais pas qu'ils n'avaient pas le droit. Un jour il y en avait, je me suis mise de côté. Ils n'ont pas le droit d'être là. O.K. Je ne savais pas.

715 Ce n'est pas marqué, peut-être c'est un petit panneau, mais ce n'est pas marqué. Parce que ça détruit la surface aussi de la montagne. On est en train de remplacer des arbres.

LA PRÉSIDENTE :

720 Alors, je vous remercie beaucoup, Madame Berger.

Mme CHERYL BERGER :

725 Merci pour faire la séance et nous écouter. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

730 C'est à nous à vous remercier. J'inviterais maintenant, madame Anne Pelletier et monsieur David Kaiser de la Direction générale de santé publique de Montréal.

Je pense que ce sont deux madame. Alors, l'une d'entre vous est Anne Pelletier, et madame?

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

735

Véronique Duclos.

LA PRÉSIDENTE :

740

Véronique Duclos?

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

745

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse, c'est pour le bénéfice de la sténotypie qu'on vous identifie bien.

750

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

755

Pas de problème. Donc, Véronique Duclos. Nous on est de la Direction régionale de santé publique. D'abord, pour vous mettre un peu en contexte, la Direction régionale de santé publique a appuyé la démarche d'un projet pilote lors de sa mise en place en avril 2018. C'est un projet qu'on a appuyé par une lettre d'abord, puis on a travaillé avec les gens des services de la Ville pour bien comprendre leur proposition puis le travailler avec eux, travailler avec eux la proposition.

760

La volonté de la direction de santé publique de Montréal c'est d'élargir le débat sur l'accès physique et géographique au parc ainsi que sur la sécurité des déplacements autour du parc du Mont-Royal.

765

Cette prise de position-là nous permet aussi de réfléchir à la place des parcs dans la Ville de Montréal puis à la sécurité qui doit être pour l'ensemble des usagers.

Notre mémoire est construit autour d'une perspective de santé globale de la population puis d'une réduction des inégalités sociales de santé.

Donc, l'objectif du mémoire qu'on...

770

LE COMMISSAIRE :

Précisez votre territoire, le territoire que vous couvrez?

775

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

Nous on couvre le territoire de Montréal, l'île de Montréal au complet, oui. Donc, on est la Direction régionale de santé publique au CIUSSS du centre-sud de Montréal.

780

L'objectif de notre mémoire c'est de présenter une perspective de santé publique pour le mont Royal, dans le but d'orienter le débat vers un parc accessible et sécurité pour tous.

785

Donc, l'argumentaire a été construit autour de cette objection-là. Je vais laisser la parole à ma collègue Anne Pelletier.

Mme ANNE PELLETIER :

790

La raison pour laquelle on souhaite élargir la réflexion, c'est qu'il y a beaucoup de bénéfices associés à la présence d'un parc pour la population en termes d'espace sain et sécuritaire pour être actif. En termes d'espace frais pour gérer la chaleur. Et on l'a connue cet été. En termes d'espace perméable pour gérer les crues. En termes d'espace vert pour améliorer la qualité de l'air. En termes d'espace aussi de rassemblement pour favoriser la cohésion sociale.

795

Alors, la présence de véhicules automobiles à l'intérieur d'un parc peut réduire les bénéfices associés à la présence, tous les bénéfices associés. Donc, au fait d'être dans un parc ou à proximité d'un parc.

800

Notre point de vue s'applique aussi, s'inscrit aussi dans une mouvance où on a étudié ce qui s'est fait ailleurs, c'est-à-dire plusieurs autres grandes villes, principalement aux États-Unis, mais aussi en Europe, ont tenté l'expérience de fermer des routes de parc.

805 On pense à Central Park à New York. On pense à Prospect Park à Brooklyn ce printemps, au Goldon Gate qui ferme la route de son parc à toutes les fins de semaine, tous les samedis et dimanches depuis plusieurs années. À Piedmont Park à Atlanta qui est peut-être un peu moins connu, mais qui le fait aussi, qui l'a aussi fait. Puis à Paris, les berges de la rivière Seine où on a fermé trois kilomètres.

810 Dans tous ces cas, le résultat a été une augmentation de la fréquentation de chacun de ces parcs et le résultat sur la congestion routière était minime, voire absente. Donc, pas plus de circulation aux abords ou très, très peu ou de manière très temporaire.

815 Pour cette raison, notre première recommandation est d'éliminer de manière permanente la circulation de transit automobile dans le parc du Mont-Royal.

820 Un des bénéfices associés à la réduction de la circulation de transit dans le parc du Mont-Royal pendant le projet pilote, c'est la réduction des niveaux sonores. En fait, on a eu l'opportunité avec le projet pilote qui s'en venait, de faire des mesures de son avant et pendant le projet pilote. Ce que je vous présente là ce sont les données de niveau sonore moyen pris juste avant et pendant le projet pilote en heure de pointe du matin.

825 Donc, on voit qu'avant le projet pilote les niveaux sonores étaient beaucoup plus élevés que pendant le projet pilote. Donc, il y a quand même un changement. Si je me souviens bien la norme, ce qui est souhaitable c'est autour de 55 et on est encore légèrement au-dessus, mais c'est beaucoup plus agréable en terme de bruit au niveau de la montagne.

830 On s'est aussi penché sur la zone d'accès au parc du Mont-Royal. Parce qu'on se dit que si on n'y accède pas en voiture, il faut y accéder autrement. On a regardé ce à quoi ça ressemblait en termes de marche. On a tracé un rayon de 15 minutes de marche autour de la montagne. On a calculé que 66 000 ménages résident à l'intérieur de ce rayon de 15 minutes de marche. Donc, pour accéder au parc en terme d'activités de détente, de rassemblement, de loisir, il y a un potentiel immense pour les gens de s'y rendre à pied.

835 Bien sûr, si on parle de 15 minutes au pied de la montagne, pas au sommet. Mais on voit les différents accès qui ont été utilisés.

840 Par contre, un des obstacles rencontrés par les potentiels marcheurs au mont Royal sont les nombreuses routes à traverser, principalement des artères.

845 Ici, on vous présente une cartographie des piétons blessés à l'intérieur de rayon-là. Beaucoup pour illustrer que les problèmes de sécurité ne sont pas seulement sur Camillien-Houde, mais surtout au pourtour de la montagne. Ce qui fait que c'est bien de réduire la circulation à l'intérieur, mais il faudrait penser à ce qu'on fait autour.

850 Pour ça, la Direction régionale santé publique recommande d'implanter des mesures physiques permanentes sur l'axe Camillien-Houde et Remembrance dans le but de contraindre la circulation de transit et d'améliorer la sécurité, la convivialité de la marche et du vélo. Mais aussi d'aménager le parc du Mont-Royal de manière à protéger les piétons et les cyclistes des véhicules motorisés circulant à proximité du parc. On parle des accès au bas de la montagne qui sont des accès souvent très, très larges pour la circulation automobile où la configuration des routes est très difficile à gérer pour un piéton ou un cycliste.

855 Ensuite, on s'est intéressé à l'accès au transport collectif. C'est une carte qui permet de retracer l'accès en autobus, métro. Un trajet de 45 minutes ou moins et on a choisi de le faire le samedi matin, parce que c'est un moment de grande affluence. Donc, plutôt que d'y aller avec l'heure de pointe, on a choisi d'y aller avec un moment où l'affluence au parc est grande plutôt que le service.

860 Les points que vous voyez, les différents points que vous voyez, les différents ronds, ce sont les stations de métro. Le reste c'est le contour qui permet d'accéder en 45 minutes.

865 Notre constat c'est qu'à l'intérieur de ce secteur-là, environ un tiers de la population se déplace en transport en commun régulièrement selon l'enquête origine destination. Pourtant, pour accéder à la montagne on a vu des données de la Ville qui disaient que seulement sept pour cent (7%) des gens qui se sont rendus sur la montagne l'ont fait en transport collectif. Il y aurait donc lieu de proposer une augmentation de l'offre de transport collectif pour créer une alternative efficace à l'automobile.

870 C'est bien de penser à restreindre la circulation automobile, mais il faudrait voir comment on peut améliorer l'accès autrement.

875 Et finalement, j'ai un peu de misère avec la gestion de ma souris. Étant donné qu'on a énoncé d'emblée qu'on voulait élargir la réflexion. Pour nous, il serait important aussi de penser à élaborer des interventions pour les autres grands parcs de Montréal afin d'améliorer l'accès par des modes alternatifs à l'auto ainsi que la sécurité des déplacements pour s'y rendre.

880 La consultation sur le retrait de la circulation de transit sur Camillien-Houde était une opportunité pour réfléchir plus largement à la sécurité des piétons et des cyclistes à l'intérieur des parcs.

885 Donc, un bref rappel des recommandations. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

890 Merci beaucoup, Mesdames. Juste une petite question technique avant de passer la parole à mes collègues.

À la page 11 dans votre mémoire, le tableau sur les niveaux sonores. Vous en avez parlé dans votre présentation. Qui a fait les relevés?

895 **Mme VÉRONIQUE DUCLOS :**

C'est nous.

LA PRÉSIDENTE :

900 La Direction de santé publique elle-même?

Mme ANNE PELLETIER :

905 Oui. C'est nos propres relevés.

LA PRÉSIDENTE :

910 O.K. Merci beaucoup.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

915 Avec des outils standardisés. Je ne sais pas la méthode qui a été utilisée, mais c'est avec des outils reconnus.

LA PRÉSIDENTE :

920 Oui. On va prendre ce que vous donnez là. Notre expertise est certainement moindre que la vôtre.

LA COMMISSAIRE :

925 J'avais une question sur les recommandations. C'était à la page 20. Vous écrivez : « Éliminer de manière permanente la circulation de transit automobile. » Et dans la recommandation qui suit, vous parlez de contraindre la circulation de transit.

Mme ANNE PELLETIER :

930 Bien en fait, on souhaite que ça soit éliminé, mais ça ne se fera pas de manière spontanée s'il n'y a pas de mesures physiques qui sont prises pour contraindre la circulation. On conçoit qu'il y a des gens qui vont quand même continuer à traverser, peu importe. Il y a toujours des réfractaires, des délinquants. C'est sûr que la circulation, s'il n'y a pas de mesures physiques qui sont prises, va continuer quand même, probablement
935 dans une moins grande proportion, mais il y a quand même des gens qui vont s'y risquer.

LA COMMISSAIRE :

940 Est-ce que ce que vous proposez dans ce cas-là c'est vraiment un processus de transition à contraindre et se rendre à éliminer?

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

945 En fait, on pourrait éliminer de manière permanente la circulation de transit automobile par de la signalisation par exemple. On pourrait dire « la circulation automobile est interdite sur Camillien-Houde ». Il y aurait une pancarte qui nous indiquerait ça.

950 Ce qu'on dit dans la deuxième mesure, dans la deuxième recommandation c'est « on doit avoir des mesures physiques qui contraintes ça ». Donc, avoir vraiment une barrière physique qui dit « on ne peut pas traverser de l'autre côté », donc il n'y a pas de circulation de transit qui est possible.

LA COMMISSAIRE :

955 D'accord.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

960 C'est en ce sens-là. Je ne sais pas si ça répond à votre question?

LA COMMISSAIRE :

965 Oui, ça va. Je vais continuer. Si on mettait une barrière physique, les autobus, le transport collectif, qu'est-ce qu'on en, comment est-ce qu'on...

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

970 Bien là, on se ramène à notre autre, c'est augmenter l'offre de transport collectif pour créer une alternative efficace à l'automobile. La barrière elle peut être physique, mais elle n'a pas besoin d'être complète. C'est plutôt, c'est vraiment pour le transit. D'ailleurs, il y a des ingénieurs très qualifiés à la Ville de Montréal qui sont beaucoup mieux, dans une meilleure position que nous pour répondre à ce type d'enjeu là, mais qui connaissent les enjeux que ça peut générer, puis qu'ils ont les solutions à ces problématiques-là.

975

LA COMMISSAIRE :

980 Merci.

LE COMMISSAIRE :

985 Vous dites que pour contraindre la circulation de transit ça prend des barrières physiques. Est-ce que vous appliquez le même raisonnement pour la cohabitation entre les différents modes de transport vélos, piétons, automobiles.

Mme ANNE PELLETIER :

990 Ça prend des aménagements pour encadrer chacun des modes de transport. Est-ce que ça prend un trottoir, une piste cyclable ainsi qu'une route pour les voitures. C'est encore là, une fois à la Ville de décider, mais mieux c'est encadré plus ça va être facile pour tout le monde de comprendre et de trouver sa place.

995 **LE COMMISSAIRE :**

 Mais vous pensez, si je résume, vous pensez que ça prend des aménagements physiques, parfait.

1000 Là, j'ai une question à cinq piastres pour vous autres. On parle d'augmenter l'offre de transport collectif. Alors, moi ça doit faire 40 ans que je m'intéresse au transport collectif à Montréal, puis il me semble que ça fait bien des années qu'on dit ça : « Au mont Royal, ça prendrait une meilleure offre de transport. » Et vous conviendrez probablement que pour éliminer ou pour réduire en tout cas la circulation automobile il faudrait d'abord, je dirais à offrir une alternative valable, pour éliminer des cases de stationnement sur le mont Royal il faudrait d'abord offrir une alternative.

1005

1010 Qu'est-ce que vous suggérez vous à la limite ce que nous on pourrait suggérer pour qu'enfin ça se fasse. Parce qu'on en parle, on en parle, on en parle puis à chaque fois qu'il y a une consultation là-dessus, on se redit la même chose, puis ça n'avance pas.

 Cette année on a eu plusieurs témoignages qui nous disent que l'offre de transport

collectif est encore piètre sur le mont Royal. Alors, qu'est-ce qu'il faut faire pour que ça s'améliore. Avez-vous une réponse à ça?

1015

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

On en a des réponses.

1020

Mme ANNE PELLETIER :

On va y aller une à la fois. Bien, en fait la Ville a pris quand même beaucoup de données, de l'information sur la provenance des gens puis leur mode de transport. Mais ça serait intéressant d'avoir une meilleure idée d'où proviennent les visiteurs du mont Royal. Parce que là, ce qu'on a vu c'est que les deux lignes d'autobus c'est pratiquement des circuits superposés. Ça fait que ce n'est peut-être pas en ce sens qu'il faut aller pour améliorer l'offre ou en tout cas, tenter les gens de l'utiliser davantage. Ça, ça serait une première piste, dans le fond de mieux comprendre, de mieux connaître les usagers du parc puis leur provenance.

1025

1030

LE COMMISSAIRE :

Une enquête origine-destination des gens qui transitent à ce moment par la montagne. C'est ce que vous dites?

1035

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

Bien, ça pourrait être intéressant de l'inclure. Mais il y a aussi de réfléchir le transport collectif autrement que par la demande en transport collectif comme on le fait actuellement. S'il y a une forte demande, il y a une augmentation ou la pression sur le réseau est augmentée. Alors, que dans un contexte comme celui-ci, on devrait plutôt réfléchir le transport collectif d'une manière inversée, c'est-à-dire de voir, on souhaite que les gens se rendent là en transport en commun, on souhaite leur offrir une alternative. Donc, c'est plutôt à l'offre de transport comme un service à la population et non comme une pression sur le réseau à laquelle on doit répondre.

1040

1045

LE COMMISSAIRE :

1050 Donc, améliorer l'offre pour susciter la demande?

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1055 Oui. Il faudrait le voir de manière... Bien, je pense que dans un contexte comme celui-ci, il faudrait le voir de manière inversée pour que l'argumentaire soit mieux construit. Parce qu'il n'y aura jamais de pression sur l'autobus qui part du métro Mont-Royal puis qui se rend en haut de la montagne. Le nombre d'usagers n'augmentera pas. Alors, qu'est-ce qu'on veut c'est un service qui permet de se rendre là.

1060 **LE COMMISSAIRE :**

 Mais je pose ma question, je ne veux pas vous prendre, je ne veux pas vous poser un lapin, c'est pas une question difficile.

1065 **Mme ANNE PELLETIER :**

 Oui. Allez-y.

LE COMMISSAIRE :

1070 Je vous pose la question, qu'est-ce qu'il faut recommander pour qu'enfin ça se fasse? Parce que ça fait longtemps que tout le monde dit : « Il faut améliorer... »

1075 Je vais vous poser une sous-question. Est-ce que là-dessus, actuellement c'est la STM naturellement qui est l'organisateur du transport collectif à Montréal. La STM gère 150 quelques lignes, dont la plupart beaucoup plus importantes quantitativement que celle du mont Royal. Je me demande des fois si la STM a intérêt, pas parce que je juge les gens, mais la manière que le système de gestion est fait, est-ce qu'il y a quelqu'un qui a intérêt vraiment à mettre le paquet pour améliorer le transport collectif au mont Royal, et si la
1080 réponse est non, qu'est-ce qu'on pourrait faire?

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1085 En fait, on pourrait-tu vous faire un autre mémoire?

Mme ANNE PELLETIER :

1090 Je peux souligner en fait que la STM est à revoir son offre de transport collectif actuellement. C'est en consultation, je pense, actuellement. Donc, c'est peut-être le moment d'en parler.

1095 Mais aussi, il faut le voir un peu plus largement, c'est peut-être l'accès au mont Royal oui, mais l'accès à l'ensemble des parcs en transport collectif, parce que je ne pense pas que le mont Royal soit le seul parc où l'accès en transport collectif est déficient. Et est-ce qu'on veut une population en santé, une population qui a accès à ses parcs. Puis comment on veut que la population s'y rende.

1100 Donc, c'est une question beaucoup plus large que la question que vous nous posez en fait qu'on doit se poser en premier lieu, je pense.

LE COMMISSAIRE :

1105 O.K. Je vais aller ailleurs. Vous demandez, vous proposez de d'aménager le parc du Mont-Royal de manière à protéger les piétons et les cyclistes des véhicules motorisés circulant à proximité, donc à l'extérieur du mont Royal. Pouvez-vous expliciter là-dessus s'il vous plaît?

Mme ANNE PELLETIER :

1110 Bien, il y a les entrées de Camillien-Houde et Remembrance en tant que telles. Il y en a d'autres, mais il y a celles-là qui ne sont pas évidentes à manoeuvrer pour les piétons, les cyclistes en termes de configuration où on a du Parc, Côte-Sainte-Catherine, Mont-Royal. On parle d'un six voies d'un côté, quatre voies de l'autre. Ça, c'est aménagé à la
1115 faveur de l'automobile avec des vitesses élevées, peu d'aménagement pour les piétons, les cyclistes qui souhaitent traverser. On propose d'aménager ces entrées-là.

Je pense que du côté de Remembrance il y a carrément rien.

1120 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. Donc, circulant à proximité du mont Royal on s'entend que ça signifie immédiatement, les abords immédiats?

1125 **Mme ANNE PELLETIER :**

On peut aller plus largement, mais de débiter par les accès principaux, ça serait un bon début.

1130 **LE COMMISSAIRE :**

D'accord. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1135

Moi je vais faire une intervention dans la foulée de celle de mon collègue. C'est parce que dans la cartographie pour illustrer cette recommandation-là, la figure 5. On remarque entre autres que bon, dans un rayon de 15 minutes au sud, ça veut dire à peu près à quelle hauteur. Au sud on doit être rendu à René-Lévesque?

1140

Mme ANNE PELLETIER :

Oui, dans ce coin-là.

1145 **LA PRÉSIDENTE :**

Jusqu'à René-Lévesque, oui?

Mme ANNE PELLETIER :

1150

À peu près.

LA PRÉSIDENTE :

1155 J'ai une remarque à vous faire. C'est que si on part, mettons d'Atwater/René-Lévesque, vous pensez que ça prend 15 minutes pour se rendre aux marches, peut-être si on a des jeunes pattes de 15 ans.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1160 On l'a calculé celui-là, parce qu'on a eu le même argument que vous quand on a présenté les premières cartes puis qu'on a réalisé « ah, peut-être que 15 minutes, O.K. » On a réduit le temps de marche à, il faudrait dire le temps, puis il y a un calcul qui a été fait.

Mme ANNE PELLETIER :

1165 C'est un 15 minutes de marche à cinq kilomètres/heure précisément. Donc, c'est une marche...

LA PRÉSIDENTE :

1170 On n'a pas besoin de petit vélo électrique.

Mme ANNE PELLETIER :

1175 Non, non. C'est ça. C'est une marche qui est acceptable, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

1180 Mais peut-être plus difficile pour des personnes d'un certain âge ou qui ont des mobilités...

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1185 Évidemment, je pense que là, la carte est adaptée à la population générale, mais elle ne serait pas adaptée à la population qui aurait besoin...

LA PRÉSIDENTE :

1190 Oui. C'est parce que finalement, en fait peut-être que vous allez dire que je dis une chose outrageante. C'est parce que finalement si on regarde très, très proche de la montagne, le nombre d'endroits où il y a des piétons blessés n'est pas si élevé, c'est-à-dire il y en a une du côté qui serait Parc et avenue des Pins?

1195 **Mme ANNE PELLETIER :**

Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

1200 Après ça, là il y a Peel là, j'imagine, c'est Peel, puis on contourne, là.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1205 Celle-là?

LA PRÉSIDENTE :

1210 Oui.

Mme ANNE PELLETIER :

1215 Puis ici, Parc, Mont-Royal, ça serait l'autre. On parle entre six et dix blessés quand même à chaque fois.

LA PRÉSIDENTE :

Combien?

1220 **Mme ANNE PELLETIER :**

Entre six et dix blessés à chaque fois.

LA PRÉSIDENTE :

1225

Entre?

Mme ANNE PELLETIER :

1230

Six et dix. Si vous regardez la légende, les points ce n'est pas...

LA PRÉSIDENTE :

1235

La taille des points, oui.

Mme ANNE PELLETIER :

Ce n'est pas un point une personne.

1240

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui.

Mme ANNE PELLETIER :

1245

Donc, en fait ça, le point c'était vraiment pour illustrer que le problème de sécurité est très, très large. Aux accès on en a aussi des problèmes de sécurité. Et puis effectivement, vous avez mis le doigt sur le fait que le problème de sécurité est très répandu.

1250

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1255

Et ça, ce n'est pas unique au parc du Mont-Royal.

LA PRÉSIDENTE :

1260 Non, non, effectivement. Puis il n'y en a pas sur la voie de transit.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1265 Il y en a quelques-uns.

LA PRÉSIDENTE :

Il y un petit mini rouge, tout petit, tout petit. Bien alors, une autre question, oui?

1270 **LA COMMISSAIRE :**

Je me demandais si en regardant ces données-là il y avait eu des changements? Alors, vous avez 2006 à 2015, est-ce qu'il y a une augmentation ou une réduction?

1275 **Mme ANNE PELLETIER :**

On n'a pas calculé les tendances.

LA COMMISSAIRE :

1280 Vous n'avez pas calculé?

Mme ANNE PELLETIER :

1285 Non.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1290 Puis le nombre de blessés quand on le prend point par point ne sera jamais assez élevé pour qu'on fasse une tendance, puis ça serait, d'abord ça serait comme intellectuellement un peu malhonnête de faire une tendance point par point. On pourrait le faire globalement sur un chiffre global pour un secteur donné, mais on ne pourrait pas le

1295 faire par intersection, à moins qu'il y ait eu des aménagements puis qu'on veuille évaluer le avant après. Puis qu'on soit vraiment dans un contexte d'évaluation.

Cependant, si on l'avait fait pour ça, on aurait étiré un peu nos données.

LA COMMISSAIRE :

1300 Mais si on avait pu le faire par exemple par population, nombre de blessés par 100 personnes?

Mme ANNE PELLETIER :

1305 Par des taux?

LA COMMISSAIRE :

Oui, un taux.

1310 **Mme ANNE PELLETIER :**

Mais ce n'est pas impossible de le faire, mais dans un secteur aussi petit, je ne suis pas certaine que c'est possible.

1315 **LA COMMISSAIRE :**

O.K.

1320 **LA PRÉSIDENTE :**

1325 En fait, ces données-là c'est un cumulatif des blessés entre 2006 et 2015. C'est qu'on aurait été curieux, et si par hasard vous aviez des données année après année de voir entre autres est-ce qu'il y a eu, c'est en croissance vraisemblablement parce qu'il y a de plus en plus de voitures.

Deuxièmement, est-ce qu'il y a des années comme en 2006, je suis persuadée qu'il y

1330 avait moins de cônes orange dans la ville qu'il y en a en ce moment. En gros, il y a peut-être des éléments de conjoncture qui font que ça occasionne davantage. Et ça aurait été intéressant quand même aussi d'avoir ces données-là. Vous allez peut-être nous dire qu'on outrepassé notre mandat puis avec raison.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1335 Bien non, puis pour nous c'est toujours intéressant de parler des données qu'on est capable d'obtenir et de pouvoir les voir. On a tendance à les mettre plusieurs années, parce que juste une année ça ne veut pas dire grand-chose.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

1340 Puis c'est pour ça que c'est neuf ans. On essaie d'avoir des portraits plus de cette manière-là. Cependant, quand il y a des aménagements qui sont faits sur des territoires on est capable de faire un avant après, mais on va prendre quelques années avant et quelques années après pour s'assurer que ça soit juste pour qu'on n'ait pas juste des accidents, justement des artéfacts de quelque chose qui serait artificiel.

LA PRÉSIDENTE :

1350 Bien. Alors, on n'a pas d'autres questions. Il me reste à vous remercier.

Mme ANNE PELLETIER :

Merci à vous.

Mme VÉRONIQUE DUCLOS :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1360 Bonne fin de soirée. Alors, j'inviterais monsieur Nicolas Zoghby, s'il vous plaît.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1365 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1370 Bonsoir, Monsieur. Prenez place.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1375 Bonsoir. Donc, moi je suis ici en tant que simple citoyen pour présenter mes observations du mont Royal, du projet pilote qu'on a eu cette année. Bien, dans le fond, avant de présenter ce que j'ai à présenter ce soir. Je veux juste vous montrer deux captures-écrans que j'ai prises récemment. Donc, un de votre site Web qui montre qu'environ deux tiers de ces 1 400 personnes sont satisfaites de l'interdiction du transit.

1380 Je sais qu'il y avait beaucoup de pétitions, beaucoup de sondages qui ont donné beaucoup de résultats différents. Donc, c'est un sondage. Ce n'est pas des élections à la grandeur de la ville évidemment. Mais je pense qu'il faut se rappeler de ça à la base et de ce sondage par Radio-Canada qui a été publié sur la page Facebook il y a quelques jours, qui montre le trois quarts des gens qui sont pour l'interdiction. On s'entend, encore une fois c'est 1 000 votes. Ce n'est pas... bon c'est juste ça, mais quand même.

1385 Moi ce que j'ai constaté cet été en allant sur la montagne plusieurs fois, bien des fois juste comme ça pour le fun, mais aussi, je suis guide touristique. Donc, j'y vais souvent avec des touristes. J'amène des gens. Je fais souvent le tour de ville en autocar. Je passe par Remembrance et Camillien-Houde. Donc, on s'arrête des fois au Lac-aux-Castors pour une petite pause. Ensuite, je les amène au belvédère Camillien-Houde. Des fois on s'arrête à la maison Smith aussi puis on les amène jusqu'au belvédère, jusqu'au chalet, jusqu'au belvédère.

1390 Et ce que j'ai remarqué c'est que c'est beaucoup plus paisible qu'avant. On débarque de l'autobus ou on arrive là, on entend les oiseaux. On se sent comme si on était dans un vrai parc. Ce qui n'était pas du tout le cas l'an passé. C'est toute une amélioration.

1400

J'espère, j'ose espérer que la Ville va continuer dans cette direction-là et de finaliser, de faire quelque chose de permanent avec les aménagements temporaires qu'on a vus l'an passé.

1405

Ceci étant dit. Bon, il y a des petites choses à améliorer, c'est sûr. Comme si on pense au transport en commun. En rouge ça, c'est les autobus actuellement ils viennent de l'ouest et de l'est pour amener les gens à la montagne. Donc, moi je me demande pourquoi il n'y a pas de ligne directe vers le centre-ville, à partir du centre-ville. J'imagine qu'il y a beaucoup de gens, surtout des touristes qui veulent visiter la montagne, qui doivent s'amuser à prendre le métro jusqu'à Montréal et puis ensuite prendre un bus. Ce n'est pas toujours simple. Donc, un bus soit à partir de Guy-Concordia ou à partir de la Place-des-Arts.

1410

Donc, quelque chose pour la STM. Je pense que ça, c'est nécessaire d'avoir un lien direct à partir du centre-ville et évidemment davantage de services pour que les gens puissent rejoindre la montagne.

1415

L'accès par l'ouest est aussi difficile. Difficile pour le transport actif, aussi transport en commun si on y vient en autobus puis on débarque la 165 puis on veut marcher jusqu'en haut.

1420

Il ne faut pas oublier qu'en 2011 ou en 2010 il y a eu une tentative de la Ville de Montréal de mettre en place une bande cyclable bidirectionnelle du côté nord du chemin Remembrance. Ce n'était pas protégé par les bollards. Donc, Vélo-Québec avait demandé à la Ville d'effacer ça au plus vite parce que ce n'était pas du tout sécuritaire. Il y a encore quelque chose à faire dans ce bout-là.

1425

Si on enlève le transit automobile, c'est sûr qu'il y a beaucoup moins de voitures qui passent là. Est-ce que c'est toujours pertinent d'avoir un rond-point ou un semi-rond-point comme ça. Donc, il faut que ça nous amène à réfléchir sur qu'est-ce qu'on veut avoir à l'entrée ouest de la montagne. Donc, pourquoi pas une simple intersection classique en T. Donc, c'est la chose la plus simple. Un trottoir ou une piste cyclable. En tout cas, une façon d'y aller de façon plus sécuritaire que maintenant.

1430

Le belvédère soleil que je trouve génial. Je sais qu'il y a beaucoup de commentaires

1435 positifs et négatifs dessus, mais bon, c'est sûr qu'il y a moyen d'améliorer ça du côté esthétique. Puis aussi le fait que bon, ça devient un îlot de chaleur, c'est super chaud avec le bois et le soleil. Donc, peut-être un petit d'ombre ne fait pas de tort.

1440 Ce que j'ai remarqué c'est le passage piéton qui est du côté sud. C'est ça, il est du côté sud en ce moment. Je me demande la pertinence pourquoi pas le mettre du côté nord de la voie Camillien-Houde. La raison pourquoi je dis ça, c'est parce que dans le fond, en le mettant du côté sud, les cyclistes doivent rouler dans la voie, dans la seule voie qui reste pour monter la côte. Tandis que les cyclistes qui descendent la côte ont un accotement plus large. Je me dis que peut-être que les cyclistes qui montent la côte aimeraient plus avoir l'accotement qui est large plutôt que les cyclistes qui descendent la côte, qui roulent de toute façon à la même vitesse ou plus ou moins la même vitesse que les voitures.

1445 Il y a peut-être aussi d'autres détails, mais je me demande pourquoi pas le mettre de l'autre côté de la voie Camillien-Houde.

1450 L'ancien tunnel qu'il y avait là, jadis, il y a longtemps, on s'entend, qui n'existe plus évidemment. Il est étroit. Donc, il n'est pas très large.

1455 Premièrement, une petite parenthèse. Ça serait bien d'avoir des escaliers pour monter vers la boucle de la croix à partir du chemin. Donc, à la droite de la photo. Ça permettrait aux gens de rejoindre, à partir du belvédère Camillien-Houde, bien à partir du chemin de monter plus facilement.

1460 Pour le passage qui est étroit et qui donne en ce moment pas de place aux piétons et même aux cyclistes peu de place. Personnellement, je veux proposer deux solutions que vous allez voir à la prochaine diapositive.

Un, c'est d'élargir l'accotement d'un côté seulement et ne pas avoir l'accotement du côté qui descend. Donc, même concept que tantôt. Les cyclistes qui montent, on donne plus d'espace contrairement aux cyclistes qui descendent.

1465 Et l'autre solution, tout simplement c'est des feux en alternance, soit les fins de semaine seulement, quand il y a beaucoup d'achalandage ou bien en tout temps, un ou l'autre.

1470 Et ça, c'est des schémas. C'est approximatif la largeur de la chaussée. À gauche
c'est les feux de circulation en alternance avec assez d'espace sur le côté comme ça on n'a
pas un autobus qui frôle un cycliste dans l'autre sens. Ou bien tout simplement d'enlever
l'accotement d'un côté et mettre ça juste d'un côté seulement.

1475 À gauche, ce qu'on voit la photo à gauche. Ça, ça permet un petit peu plus de
cohabitation pour les piétons, parce que ça donne quand même deux mètres, plus la zone,
le tampon entre l'accotement et la route. Parce que je pense que c'est primordial d'avoir
accès, pour les piétons, d'avoir accès à partir de Camillien-Houde vers le belvédère Soleil.

1480 Puis en arrivant au belvédère Camillien-Houde, moi je veux faire le commentaire par
rapport au stationnement que vous avez pour les autocars touristiques. Il y a beaucoup,
beaucoup de trafics, d'achalandage d'autocars qui vient là. Et c'est une excellente façon de
montrer la ville à ces gens qui viennent visiter. Et d'habitude ils sont là dix minutes
maximum, dix, quinze minutes.

1485 Ceci étant dit, en ce moment il y a juste une place qui est réservée pour les autocars.
Donc, c'est la place qui est encerclée en rouge.

1490 Il y a souvent des autocars qui sont stationnés en double ou à travers. Il y a des fois
ça peut jouer avec la sécurité des lieux un petit peu. Donc, pourquoi pas quelque chose un
petit peu plus en deux places officielles.

1495 Et puis ensuite, les toilettes publiques. Ça, je pense que c'est quelque chose qui
beaucoup, beaucoup de gens apprécieraient sur le belvédère Camillien-Houde. Je ne sais
pas si point de vue logistique ça se fait ou non, mais je sais que tout se fait.

1500 Si on regarde ce qui s'est passé cet été, on voit qu'il y a beaucoup de gens qui sont
pour. On voit évidemment qu'il y a des gens qui sont contre. Je pense qu'il y a moyen
d'améliorer ça un petit peu et de faire en sorte que bon, le but principal c'est de continuer
l'interdiction du transit à travers l'été prochain. Et peut-être éventuellement que ça soit
quelque chose de permanent, donc à l'année.

Mais aussi d'améliorer les petits trucs, les petits détails. Parce qu'on dit souvent :

1505 « Le diable est dans les détails. » Donc, l'entrée à l'ouest est complètement à refaire. Il y a d'autres petits détails.

Mais sinon, personnellement j'ai été très satisfait de voir ce qui s'est passé puis j'ai hâte de voir l'an prochain.

1510 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est fini?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1515 Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez terminé?

1520 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Oui, oui.

1525 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, on aurait peut-être une première question.

LE COMMISSAIRE :

1530 Pouvez-vous revenir sur le dessin représentant les pistes cyclables avec l'auto. Avant ça, avant ça.

1535 Là, je ne suis pas sûr que j'ai bien compris votre présentation. La piste de droite c'est celle qui monte?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1540 Dans les deux photos, oui c'est ça, dans les deux diagrammes. Oui, oui. À droite c'est celle qui descend.

LE COMMISSAIRE :

1545 Qui descend, O.K.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1550 Oui. Et à gauche c'est celle qui monte.

LE COMMISSAIRE :

1555 Autrement dit, pour qu'on comprenne bien la logique. C'est que vous faites descendre les vélos dans la même voie que l'auto?

M. NICOLAS ZOGHBY :

Oui.

1560 **LE COMMISSAIRE :**

Mais vous faites monter...

M. NICOLAS ZOGHBY :

1565 C'est ça.

LE COMMISSAIRE :

1570 C'est O.K. Je voulais être sûr que j'ai bien compris. Ça paraissait le contraire. Pouvez-vous répéter ce que vous avez dit sur le canyon.

LA PRÉSIDENTE :

1575 Pendant qu'on est sur ce même graphique-là. Les piétons où est-ce qu'ils sont là-dedans?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1580 Bien, ils ne sont pas dans le diagramme ici. Mais dans le diagramme à gauche, puisqu'il y a deux point cinq mètres, c'est sûr qu'il n'y a pas beaucoup d'espace dans ce canyon. Donc, à gauche ça, c'est déjà une nette amélioration à ce qu'on a en ce moment. En ce moment, je ne sais pas exactement, je pense que c'est plus ou moins un mètre qu'on a.

1585

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui.

1590

M. NICOLAS ZOGHBY :

Donc là, à deux point cinq mètres on a déjà un petit peu plus d'espace pour que les piétons puissent marcher du côté gauche, bien du côté extérieur.

1595

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1600

LE COMMISSAIRE :

Pour les autos là, trois point quatre ce n'est pas beaucoup ça, c'est beaucoup ça?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1605

Bien, je sais qu'il y a des rues qui sont... bon c'est sûr que j'ai mis trois point quatre, mais ça peut être...

LE COMMISSAIRE :

1610 Parce que si on met la vitesse plutôt basse, disons 30, même 40 kilomètres. On a besoin de moins large.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1615 Bien, tant mieux si on fait ça.

LE COMMISSAIRE :

1620 Tout le monde souhaite ça ici. C'est ça qu'on a entendu à date. Actuellement c'est 40, mais il y en a qui propose de baisser ça à 30.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1625 C'est sûr que ça fait partie du... je n'ai pas mentionné ça, parce qu'il y a beaucoup de choses. J'ai mis trois point huit mètres en pensant aux autobus qui font les virages et tout ça, donc dans le pire des cas. Puis avec un point cinq juste pour pas que ça touche à l'accotement. Mais effectivement, c'est un peu large trois point huit.

LE COMMISSAIRE :

1630 Oui. Il y a moyen si on fait, par exemple des chaussées surélevées avec une autre couleur, et cetera. C'est sécuritaire sans qu'on ait besoin de mettre un mur nécessairement qui prend lui aussi de la place.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1635 Oui. Bien, c'est ça. Il y a plusieurs solutions. Il y a l'histoire du surélevé. Il faut faire attention avec ça, parce que si l'accotement n'est pas assez large puis il y a une perte de contrôle ou quelque chose, bien le cycliste peut être en danger.

1640 Donc, si on veut faire que ça soit surélevé, il faut qu'on fasse attention à ce genre d'aménagement. Pas que ça soit comme dix centimètres, mais juste une couple de

centimètres.

1645 **LE COMMISSAIRE :**

Oui, mais on en voit à Amsterdam. On en voit dans les villes nordiques.

1650 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Oui. C'est ça, ça se fait.

LE COMMISSAIRE :

1655 Pour le canyon, j'ai perdu votre explication. Pouvez-vous répéter s'il vous plaît, je m'excuse.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1660 Celui-là?

LE COMMISSAIRE :

Oui. Vous avez suggéré des feux de signalisation.

1665

M. NICOLAS ZOGHBY :

Ah, des feux en alternance.

1670 **LE COMMISSAIRE :**

Comme moyen, en alternance. Puis l'autre solution avant c'était quoi? Vous avez suggéré deux choses.

1675 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Oui. C'est soit qu'on met juste un accotement d'un côté qui va être plus large. Donc,

1680 ce qu'on voit à droite, pour que les cyclistes qui montent aient plus de place. Ou les feux d'alternance, dans le fond c'est ce qu'on voit à gauche. C'est pour ça qu'il y a une voie seulement. Donc, les gens doivent attendre, les gens en voiture doivent attendre. Puis c'est comme sur une route provinciale quand il y a de la construction.

LE COMMISSAIRE :

1685 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

1690 Vous dites que vous êtes guide touristique. Cet après-midi, on recevait quelqu'un qui est de l'association des guides, monsieur Houde, qui est un guide privé. Il nous parlait entre autres de la difficulté que ça représentait d'avoir accès uniquement à côté de la montagne, puis parfois les gens se garaient au stationnement du Lac-des-Castors puis les gens voulaient aller à la maison Smith, c'était beaucoup plus long.

1695 Vous, j'ignore à quel titre vous êtes guide touristique, avez-vous connu des difficultés de ce type-là dans votre travail?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1700 Moi, je travaille exclusivement soit à pied ou avec des autocars. Donc, je n'y vais pas avec des petites voitures. Je sais qu'il y en a qui le font. Ça m'est déjà arrivé.

1705 C'est sûr qu'en voiture on a la possibilité de faire le tour par le côté nord, par Outremont. Ce qui n'est pas possible en autocar. Ce qui est interdit. Je ne veux pas me pencher sur... Dans le fond, je ne suis pas contre l'idée de permettre, parce que je connais cette proposition qui a été faite par l'APGT. Je ne suis pas contre cette idée de permettre aux guides dans une voiture de faire le transit, en autant qu'il n'y a pas d'abus. Je ne sais pas comment ça va être contrôlé. Mais c'est pas quelque chose auquel moi...

1710 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va. Je me demandais si vous aviez quelques expériences.

LE COMMISSAIRE :

1715

Si les gardiens, la police exige de voir une carte de l'association, c'est une base solide ça. C'est une carte qui est émise par la Ville, qui est vérifiée par le ministère du Touriste.

1720

M. NICOLAS ZOGHBY :

Oui, oui, oui. C'est la Ville de Montréal qui...

LE COMMISSAIRE :

1725

Donc, si jamais la Ville décidait d'aller vers ça, il y a un moyen facile de vérifier la chose.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1730

Même si c'est quelque chose de permanent éventuellement où est-ce qu'on a des bollards qui sortent de la chaussée pour bloquer la rue. Ce qu'on voit souvent en Europe. C'est sûr que dans ce cas-là il faut une technologie quelconque qui permet aux guides de débloquer le bollard. Et dans ce cas-là, on n'a pas de risque d'abus de gens qui l'utilisent. Parce que si on permet à un groupe de franchir, jusqu'à quel point est-ce qu'on permet.

1735

Mais si avec une technologie comme ça où est-ce qu'on peut débloquer, ces gens-là ont accès à cette carte-là, je veux dire pourquoi pas.

1740

LA PRÉSIDENTE :

Ma collègue va vous poser une question.

LA COMMISSAIRE :

1745

J'avais deux questions. Si j'ai bien compris, vous êtes chauffeur d'autocar.

LA PRÉSIDENTE :

1750 Non, non, guide.

LA COMMISSAIRE :

1755 Guide, excusez-moi, guide. Non, pas chauffeur. Vous arrêtez au belvédère Camillien-Houde, est-ce que les gens sortent et se promènent ou bien ils restent dans l'autobus, regardent?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1760 À moins que c'est le déluge, d'habitude ils débarquent puis ils prennent 10 minutes. Ils restent dans le coin puis ensuite ils embarquent.

LA COMMISSAIRE :

1765 Est-ce qu'ils sont allés au Café suspendu cet été? Est-ce qu'il y avait des gens qui se... parce qu'il y avait un café.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1770 Oui.

LA COMMISSAIRE :

1775 Est-ce que les gens sont allés?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1780 Je ne vois pas toujours, parce que c'est plus en haut, en haut de la côte. Mais des fois, c'est ça, si on a dix minutes les gens ont le temps d'explorer un petit peu, puis oui, à ma connaissance des fois il y a des gens qui montent vers le Café suspendu et tout, si c'est ouvert.

LA COMMISSAIRE :

1785 Il y avait ça aussi. L'autre question c'est le belvédère soleil. Un des problèmes dont les personnes ont parlé c'était le fait que les voitures s'arrêtaient pour regarder. Je ne sais pas si vous avez des idées de ce qu'on pourrait faire pour éviter ce problème-là où les voitures s'arrêtaient pour regarder ou voir ce qui se passait.

1790 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Pour débarquer de la voiture?

LA COMMISSAIRE :

1795 Je ne sais pas si les gens débarquaient ou bien ils s'arrêtaient simplement pour regarder.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1800 Parce que même en autocar on a de la difficulté à voir. Ce qu'on peut faire, bonne question. Non, je n'ai pas de réponse à ça. Mais je sais qu'on ne peut pas tout faire avec une présence policière, mais un petit peu de ça, je pense que ça aiderait. Puis évidemment, aussi c'est toujours une question d'aménagement. S'il y a un accotement qui est super large d'un côté, c'est sûr que ça invite les gens de s'arrêter. En même temps, on a besoin d'un accotement pour les cyclistes, et les piétons ont besoin d'un espace aussi.

1805
1810 Donc, peut-être à ce niveau-là de mettre soit des bollards ou de faire un surélevé, de faire l'accotement un petit peu plus surélevé. Un aménagement physique qui ferait un petit peu les gens de stationner sur l'accotement. Ça peut aider, je pense.

LA COMMISSAIRE :

1815 O.K. C'est tout, merci.

LE COMMISSAIRE :

1820 Je ne veux pas vous coincer avec une question. Si on avait imaginé qu'il y a un service de transport en navette par exemple, une navette très présente qui se promène entre les différents points d'intérêt comme plusieurs suggèrent, est-ce qu'on pourrait dans ces conditions-là interdire carrément le stationnement automobile aux deux belvédères?

1825 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Aux deux belvédères?

LE COMMISSAIRE :

1830 D'après vous, là?

M. NICOLAS ZOGHBY :

1835 Je pense que oui. Bien, c'est sûr que dans mes plus beaux rêves oui. En même temps, je pense qu'avec un système de navette, moi ce que je vois plus, c'est, mettons on voit qu'il y a x cases de stationnement sur la montagne, le Lac-des-Castors, Camillien-Houde et ainsi que maison Smith. On enlève des espaces de stationnement puis on replace la moitié en périphérie de la montagne, comme bon, il y a deux hôpitaux qui sont abandonnés. Je ne sais pas s'il y a un moyen de faire quelque chose soit à l'Hôtel-Dieu soit à Royal Victoria, et d'avoir des navettes qui partent, pas juste de là, mais aussi des stations de métro.

1845 C'est sûr qu'avec juste une navette, je veux bien, mais je ne pense pas qu'on pourrait enlever tout le stationnement sur la montagne. Si c'était ça votre question.

LE COMMISSAIRE :

1850 Non. Ce n'est pas ça que j'ai dit. C'est là où il y a les belvédères, si on interdisait les arrêts des automobiles le plus possible sur Camillien-Houde/Remembrance, dont là où il y a des belvédères qui occasionnent actuellement des problèmes de sécurité importants. Si on veut faire des voies réservées piétons, vélos, autos, en montant et descendant. Il va

manquer de place pour que les autos arrêtent sur l'accotement. Il n'y a plus d'accotement.

1855 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Dans le fond, vous voulez dire pour les belvédères Camillien-Houde et...

1860 **LE COMMISSAIRE :**

Surtout.

1865 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Surtout Camillien-Houde. Je pense que pour les gens qui viennent de l'ouest oui, parce qu'ils s'arrêtent au Lac-aux-Castors, ils font la navette jusqu'au belvédère Camillien-Houde ça va. Mais pour les gens qui viennent de l'est en voiture, qui montent puis ils doivent aller jusqu'à la maison Smith, une navette vers Camillien-Houde. Ça, je pense que c'est...

1870

LE COMMISSAIRE :

Peut-être plus difficile.

1875 **M. NICOLAS ZOGHBY :**

Mais c'est juste, je ne dirais pas que ça ajoute des voitures sur la route. Parce que de toute façon les voitures doivent aller jusqu'à la maison Smith pour faire demi-tour. Mais disons que c'est plus une solution pour les gens de l'ouest.

1880

C'est pour ça qu'avec un stationnement du côté Hôtel-Dieu, peut-être que là, on pourrait enlever Camillien-Houde, laisser quelques espaces pour les autocars touristiques, un arrêt de bus, de taxi et tout, et puis ensuite avoir plus d'espace. Puis là, il y aurait manière de faire quelque chose de méga beau au belvédère Camillien-Houde.

1885

LA PRÉSIDENTE :

1890 Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Zoghby.

M. NICOLAS ZOGHBY :

1895 Merci, bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE :

1900 Alors, on prendrait une courte pause. Je suggère que la pause soit courte, si vous n'avez pas d'inconvénients. Alors, on pourra peut-être finir un petit peu plus tôt tout en allouant le temps prévu à chacun. Merci.

PAUSE ET REPRISE

LA PRÉSIDENTE :

1905 Alors on reprend. Bonsoir, monsieur Chartier.

M. DANIEL CHARTIER :

1910 Je m'appelle Daniel Chartier. Je suis architecte paysagiste. Je travaillais sur le mont Royal pendant 23 ans comme architecte paysagiste pour la Ville de Montréal puis 37 ans ensemble pour l'ensemble de la ville, et depuis je suis à mon compte et j'écris des mémoires, différents documents.

1915 Mon mémoire va porter sur l'amélioration de l'accessibilité du mont Royal, améliorer l'accessibilité globale à la montagne, réorganiser les voies de circulation et les stationnements du parc du mont Royal. Et aussi mettre en valeur les paysages et les patrimoines de la montagne.

1920 Il faut s'inspirer du génial concept de Frédérick Law Olmsted pour mettre en valeur le mont Royal de manière optimale. Il faut aider les visiteurs à se ressourcer pleinement grâce au charme des paysages naturels. Il faut faire découvrir la montagne via une séquence de

1925 paysage complémentaire. Il faut peaufiner une oeuvre d'art global. C'est-à-dire que ce n'est pas juste une juxtaposition de gestes épars, mais c'est vraiment une vision globale. Si on veut que ça soit extraordinaire l'expérience que les citoyens vivent, il faut que ça soit une expérience globale et chaque élément est complémentaire pour participer à cette mission-là.

1930 C'est une montagne pour tous, toutes les classes sociales, toutes les conditions physiques.

1935 J'ai rajouté récemment un item qui n'était pas dans les documents spécifiques au mont Royal, mais qui est constant dans l'oeuvre d'Olmsted, c'est-à-dire séparer les fonctions, les circulations et les styles.

1940 Je reviendrai à la fin, parce que ça peut peut-être poser des problèmes dans le cas qui nous intéresse, mais il faut trouver une manière de gérer les choses. C'est ce que j'ai essayé de retravailler à la fin du document, surtout de voir comment on peut arrimer les différentes orientations.

1945 Il y a deux ans dans le cadre d'une consultation sur le Plan de conservation du mont Royal, j'ai écrit le petit mémoire qui suit. Magnifier et enchanter le mont Royal dans lequel entre autres j'incorpore les éléments, le bilan de 10 ans de consultation publique qui avait été préparé par l'OCPM pour fêter ses 10 ans de toutes sortes de consultations. Ils avaient sorti des trucs, des orientations. Et j'ai fait une espèce de synthèse de toutes les orientations autant du Conseil du patrimoine culturel que de l'OCPM, que de la Ville, et cetera, et du ministère.

1950 Prendre en compte méthodiquement les enjeux de paysage, qu'ils soient évalués correctement, grâce à l'atlas du paysage. C'est quelque chose qui a été développé après le plan de protection et de mise en valeur de 2008. Mais l'atlas fait ressortir des éléments importants pour comprendre les zones dans lesquelles on intervient et les valeurs de ces zones-là et comment ça participe à la valeur de la montagne dans son ensemble.

1955 Je n'irai pas dans les détails. Je n'aurais pas le temps de présenter mes 50 pages de textes, mais je vais m'en tenir aux grandes orientations et surtout développer à la fin ce qui concerne plus spécifiquement le corridor litigieux.

1960

Une montagne bien plus vaste que le mont Royal, que le parc du Mont-Royal met en valeur l'ensemble de la montagne et favoriser son accessibilité.

1965

Pour ça, il y a trois stratégies. Une, c'est rendre conviviaux et attrayants les accès au mont Royal depuis les stations de métro et le REM. Donc, on voit les trois sommets du mont Royal. C'est un dessin qui date de 90, enfin qui était dans la consultation de 90 où on voit les interfaces entre les trois sommets et les interrelations avec les stations de métro qui entourent la montagne.

1970

Dans le document je développe tous les accès, presque tous les accès menant au mont Royal depuis les stations de métro. Et aussi un petit enjeu concernant l'avenue du Parc qui est une barrière majeure à l'accessibilité au mont Royal, et qui est un endroit très dangereux. Il y a deux morts sur du Parc, dont un du Parc et des Pins et l'autre du Parc et Monument Georges-Étienne-Cartier.

1975

Deuxième item pour la valeur globale. C'est compléter le chemin de ceinture du mont Royal. Il manque deux éléments clés, c'est-à-dire l'échangeur Remembrance et chemin Côte-des-Neiges. Passerelle au-dessus de Camillien-Houde à l'autre extrémité, du côté est, c'est-à-dire Remembrance Côte-des-Neiges du côté ouest, passerelle au-dessus de Camillien-Houde du côté est.

1980

Et finalement, le troisième item, c'est consolider et connecter le réseau piétonnier de la montagne. Entre autres, quand on regarde les abords de Camillien-Houde il y a deux grandes zones boisées dans lesquelles il y a une multitude de sentiers piétonniers et il y a des gens qui traversent d'une zone à l'autre. Et donc, il y a cette connectivité-là, mais ailleurs aussi à travers les cimetières, à travers le reste de la montagne.

1985

Donc, il s'agit d'inciter les citoyens qui entrent d'un côté du mont Royal à découvrir les attraits des autres versants.

1990

Deuxième grande orientation c'est alléger la pression sur les stationnements du parc du Mont-Royal en maillant les stationnements institutionnels adjacents. C'est-à-dire qu'avoir des systèmes de navette, avoir des réseaux de sentiers qui partent du Royal Victoria, du Allen Mémorial, de l'Hôtel-Dieu où qu'ils partent de l'Hôpital Général, de l'Université de

1995 Montréal et de Polytechnique vers le parc du sommet d'Outremont dans ce cas-là particulier. Mais les autres hôpitaux c'est vraiment par rapport au parc du Mont-Royal. Et celui de l'Hôpital Général a vraiment un potentiel très important par rapport au secteur du Lac-aux-Castors. Alors, que le Royal Vic puis Allen Mémorial puis l'Hôtel-Dieu c'est plus par rapport au flanc est. Mais s'il y a consolidation de l'offre de service dans l'est, ça pourrait vraiment changer la dynamique de la montagne. Là, tout le monde dit : « Il faut aller en haut. »

2000 Si on consolide l'offre à la base de la montagne, ce qui n'est pas le cas actuellement, il n'y a pas une maudite place pour prendre un café au pied de la montagne. Il faut être dans la ville. Il n'y a rien pour l'interprétation. Il y a donc toute une consolidation là.

2005 Et on arrive au point principal de la présentation, c'est-à-dire optimiser l'expérience de traverser la montagne ou d'accéder au parc du Mont-Royal.

2010 Il y a les constats. Je ne ferai pas la liste des constats. J'en avais trois pages de déficiences dans mon texte. Mais les constats il y a un héritage ambigu à la fois toxique et fascinant. Il y a des enjeux de sécurité puis il y a des situations qui réduisent le plaisir de venir sur la montagne.

2015 Donc, il y a plein de choses à corriger. Je n'ai pas vraiment le temps. Si vous avez des questions à poser là-dessus, j'y reviendrai, j'ai les textes. Je vais me concentrer sur les principes à suivre. C'est-à-dire qu'au niveau des constats, ce qui ressort c'est qu'il y a un problème, il y a des problèmes majeurs, puis il faut que ça change. Je pense que vous l'avez pas mal entendu de la part des citoyens, il faut que ça change, mais il ne s'agit pas que ça change n'importe comment, un ensemble hétéroclite d'intervention potentiellement intéressante une ou l'autre, mais il faut que ça soit cohérent.

2020 Donc, il s'agit d'offrir aux automobilistes toutes les destinations, qu'ils arrivent de l'est ou de l'ouest. Parce que là, actuellement vous l'avez entendu, la litanie de plaintes des citoyens à l'effet que ceux de l'est ne peuvent pas aller au Lac-aux-Castors puis ceux de l'ouest ne peuvent pas aller au belvédère ou au chalet. Il faut offrir des destinations.

2025 Par ailleurs, il faut dissuader le trafic de transit en contrôlant la vitesse, le nombre et la vitesse des véhicules circulant dans le parc du Mont-Royal via une série de mesures.

2030

Les mesures en question ça peut être la réduction significative de la largeur de la chaussée. Tantôt on montrait les trois point huit, mais on peut aller à trois point un, trois point deux puis avec la bande vibrante, ça va ralentir en masse.

2035

Sinuosité accentuée du parcours, des obstacles intimidants à proximité de la chaussée. C'est-à-dire, si la chaussée s'approche des parois rocheuses, c'est sûr que les véhicules vont ralentir. Et si on approche d'un fossé, les gens vont ralentir parce qu'ils vont avoir peur de tomber dans le fossé des arbres, des massifs, présence de feux de circulation, des arrêts obligatoires à certains endroits. Peut-être des surfaces texturées, encore que surfaces texturées ça augmente le bruit. Mais peut-être qu'à certains endroits c'est vraiment essentiel d'aller vers des surfaces texturées. Et il y a des aménagements dissuasifs divers.

2040

Si ça, ça ne suffit pas, ce programme-là ne suffit pas, incluant des boucles sur lesquelles je reviendrai près des parkings et ailleurs, l'entrée, un contrôle des entrées. Bien, s'il faut tarification au passage ou un système d'identification des plaques mesurant la durée des traversées de la montagne infligerait une contravention à ceux qui vont trop vite, qui traversent trop vite la montagne.

2045

2050

Il y a eu toutes sortes de propositions. La ville a travaillé depuis 10 ans, depuis le plan de protection et de mise en valeur, entre autres concernant le secteur du Lac-aux-Castors. Il y a eu toute une analyse puis aussi au niveau de Côte-de-Neiges. Il y a eu toutes sortes d'analyses qui n'ont pas été rendues publiques dans le cas présent, mais qui aideraient les citoyens et les organismes à collaborer avec la Ville, à réinterpréter, à développer des solutions plus pertinentes.

2055

Des systèmes de boucles qui tournent. Le troisième point c'est on continue dans aménager les voies de stationnement pour offrir des services et paysages plus appropriés.

2060

Il ne faut pas utiliser les recettes qui sont associées aux rues et aux boulevards. Les chemins piétonniers ne doivent pas être des trottoirs, même séparés par une bande verte. Il faut vraiment créer quelque chose d'autre.

Au niveau des lacs, les questions des ronds-points, mais moi je voyais plus des très grands ronds-points qui sont plus en lien avec le paysage. J'en ai montré un dans le cas de

l'échangeur Remembrance/Côte-des-Neiges.

2065 Et finalement, les deux derniers points. Favoriser et protéger systématiquement les usagers les plus vulnérables. C'est-à-dire les piétons d'abord, les cyclistes ensuite les automobilistes.

2070 Aménager voies, stationnements et abords pour offrir les services et les paysages les plus appropriés.

Et finalement, ne pas aménager Camillien-Houde comme un centre d'entraînement pour les vélos de route. Ça, c'est les principes généraux, le programme fonctionnel.

2075 Les principes généraux au niveau de l'écologie et du paysage puis du développement durable, magnifier et enchanter la montagne, gérer les eaux de surface selon les principes de développement durable, d'écologie et de paysage.

2080 Ça, c'est un élément qui est oublié, mais dans le cas de l'entrée Peel, on a réussi à transformer ce qui était un problème en attrait et il y aurait moyen de faire en sorte, il y a des cascades qui arrivent, si on regarde Camillien-Houde en bas, il y a deux endroits où il y a des cascades qui descendent juste aux abords. Et donc, il y a tout un travail à faire. Et dans le cas de Remembrance aussi il y a moyen de réinterpréter la gestion de l'eau pour en tirer parti.

2085 Réaménager le territoire en optimisant les liens entre le paysage et l'écologie. Éclairer les voies et les stationnements avec des stricts principes paysagers et durables. Adapter les pratiques aux changements de saisons.

2090 C'est-à-dire qu'en été ou en hiver, ce n'est pas les mêmes usages dans le parc. Ce n'est pas les mêmes modes d'accès. Quand les gens viennent patiner ou skier, en patin c'est bien difficile quand il fait moins vingt de marcher très loin. C'est très différent l'hiver.

2095 Si on regarde les propositions par secteur d'intervention. Remembrance et stationnements. Il faut d'abord annoncer le changement de paradigme dès l'intersection en haut, dès Remembrance et Côte-des-Neiges. Je montrais une espèce d'ovale ou un autre forme, mais il faut vraiment faire en sorte qu'on ne soit plus incité à rentrer rapidement dans

2100 le parc. En plus, c'est un système de contrôle. Ça, ça doit être conçu comme étant un système pour vraiment limiter l'accès selon le temps que tu peux tourner, ça décide du nombre de véhicules qui rentrent dans le parc. Avec ça, tu peux contrôler strictement.

Transformer la voie du chemin Remembrance, la voie nord du chemin Remembrance en partie du chemin de ceinture du mont Royal.

2105 Rendre fonctionnels et agréables les stationnements du Lac-aux-Castors. Réduire significativement la superficie et réorganiser les stationnements de la maison Smith.

2110 Ça peut être quasiment la moitié. Le stationnement de la maison Smith ça devrait être réduit de moitié. Et tout ça pour mettre en valeur le pôle stratégique. Il ne s'agit pas de planter le maximum d'arbres comme bien du monde pense, mais c'est vraiment mettre en valeur le paysage, l'écologie et autres. C'est des objectifs de pôle écologique et non de biomasse. On n'est pas dans la biomasse. On est dans le paysage et dans l'écologie.

2115 Au niveau des secteurs d'intervention, Camillien-Houde et belvédère penché. Il s'agirait de transformer en voie véhiculaire simple alternative, c'est-à-dire que transformer le col situé entre les belvédères. Là, où était l'ancien tunnel en une voie véhiculaire simple qui circule dans un sens d'abord et ensuite dans l'autre. Le tout réglé par des feux de circulation aux deux extrémités, c'est-à-dire les extrémités aux deux belvédères, les deux belvédères de cet été, le belvédère penché et le belvédère soleil. Qu'il y ait des systèmes de feux.

2125 Il y a des gens qui suggéraient des ronds-points à cet endroit-là, mais qu'il y ait des systèmes pour contrôler et c'est simplement le flux. Donc, à quelque part si t'es pressé, bien de toute façon il va falloir que tu attendes c'est un et ensuite l'autre. Ce qui permettrait d'avoir des chemins pour les piétons et les cyclistes. Je ne dis pas qu'il y ait un sentier piéton et cycliste de chaque bord. Ça, on pourra en discuter après.

2130 Repenser les interfaces du belvédère Camillien-Houde avec le réseau véhiculaire et piétonnier.

Au niveau piétonnier, pour aller vers le bas, le belvédère Camillien-Houde c'est vraiment très inconfortable, c'est mal arrimé. C'est fait pour les autos. Moi j'ai aménagé

2135 dans le temps un sentier, mais depuis il a été dégradé énormément. Ça fait 20 ans, 25 ans. Il est temps vraiment de passer à autre chose et de réinventer, grâce entre autres en modifiant les tracés de la rue, en modifiant le tracé c'est entre autres tirer partie de la sinuosité qui est au pied du belvédère Camillien-Houde. Il y a déjà un espèce de sinus. Il y aurait moyen de l'accentuer pour faire en sorte que les autos aillent passer plus proche de la paroi rocheuse au pied du cimetière Mont-Royal, et se faisant déjà ça ralentirait un peu le trafic avant d'arriver à la courbe dangereuse dans le milieu de laquelle il y a un new jersey.

2140 Ça permettrait de mettre en valeur le paysage. Ça permettrait de dégager de l'espace pour connecter, mieux connecter les sentiers piétons et l'aménagement.

2145 Ralentir les faux plats. La semaine passée il y a des gens qui parlaient de la vitesse dans le faux plat, c'est-à-dire entre les deux grandes courbes. Il y a un faux plat, c'est-à-dire que là, les véhicules roulent très vite, mais il y a un endroit là-dedans qui devrait être une traversée piétonne et en ce moment c'est facile à voir, on voit les traces, le piétinement dans la neige. Ailleurs, il n'y a pas de piétinement, mais à cet endroit-là il y a...

2150 Il y a des gens qui connaissent l'endroit sécuritaire, mais moi j'ai déjà vu des groupes de garderies qui arrivaient là puis qui traversaient à des endroits ahurissants, ils auraient pu en tuer dix d'un coup sec, un automobiliste. Ça n'avait pas de sens. Donc, à quelque part il faut que ça soit vraiment repensé, réorganisé en lien avec la forêt des deux côtés.

2155 Et finalement, annoncer le changement de paradigme de Camillien-Houde dès Parc, Côte-des-Neiges, Côte-Sainte-Catherine, Mont-Royal.

2160 En conclusion, il faut que la Ville poursuive avec détermination, diligence et concertation la nécessaire optimisation de l'accessibilité sur et autour de la montagne.

Là, j'ai rajouté des items. C'était déjà un peu implicite dans le texte, mais je l'ai explicité.

2165 Préparer une vision globale du corridor Remembrance/Camillien-Houde. Pour ça, il faut analyser soigneusement les caractéristiques du territoire visé. Il y a déjà des études qui ont été faites, mais il faut vraiment les renforcer, les rendre publics.

2170 Développer des scénarios incorporant les bonnes idées. À quelque part il va y avoir un tri, vous allez travailler là-dessus, mais la Ville va devoir travailler là-dessus. Développer des scénarios. À quelque part ce n'est pas juste une accumulation d'un check-list puis dire, il y a une solution qui marche d'un bout à l'autre. Il y a peut-être des solutions qui marchent à un endroit, mais ils ne marchent pas à l'autre.

2175 Il faut vraiment développer les scénarios et ensuite il faut les évaluer à la lumière de critères et de pondérations préétablies. C'est ça dire qu'on fait appel à des experts puis là, on établit des critères, des pondérations puis là, on peut juger les différents scénarios puis dire « bien, il faut peut-être améliorer ci ou cela », pour améliorer la programmation des travaux.

2180 Et ensuite, quand on a tout fait ça, on met en valeur collégialement l'ensemble de la montagne, c'est-à-dire avec les parties prenantes qui sont les universités et les hôpitaux, tous les partenaires, les institutions, la société civile et la ville et même le gouvernement du Québec. Tout ça pour finalement viser et atteindre l'excellence. Puis on crée une séquence ciblée d'actions concertées. Tout ça pour qu'au final le mont Royal, se rende à l'idée que le mont Royal est un bien commun de l'humanité reconnu par l'UNESCO.

2185

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Chartier.

2190

LA COMMISSAIRE :

Première question. Parmi vos recommandations, c'est de ne pas aménager Camillien-Houde en centre d'entraînement pour le vélo de route.

2195

Est-ce que vous pourriez expliquer un peu comment vous êtes arrivé à cette conclusion, à cette recommandation?

M. DANIEL CHARTIER :

2200

C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de... Il y a moyen qu'il y ait de l'entraînement, mais spécialiser l'espace pour faire en sorte qu'il corresponde à cette mission-là, que ça

devienne une mission prioritaire. Ce n'est pas la mission prioritaire. C'est une mission accessoire.

2205

Il y a deux aspects, c'est-à-dire il y a la fédération internationale de Cycliste qui a ses exigences quand il y a des compétitions. Ce qui peut être très limitatif sur les aménagements à réaliser dans le parc. À quelque part il faut voir comment le parc, non seulement le parc, mais l'ensemble doit être aménagé de façon optimale pour les différents usagers, incluant les cyclistes. Il ne faut pas que le site soit conçu comme étant un site d'entraînement de cyclistes.

2210

Il s'agit de conserver une géométrie minimale permettant la tenue de compétition internationale à moins que les contraintes ne soient exagérées pour la jouissance paisible du parc en temps normal. Hors des compétitions internationales, éviter de favoriser une quasi-appropriation de la voie Camillien-Houde par le vélo de route.

2215

Parce qu'actuellement c'est ça le conflit entre les deux. Qui peuvent l'utiliser c'est une chose, mais que ça devient une appropriation quasi exclusive et entre autres les fins de semaine quand les gens ne peuvent pas se rendre en transport en commun au chalet ou à la maison Smith. Les gens de l'est ne peuvent pas aller au chalet puis à la maison Smith, parce que les cyclistes prennent la place. Bien, c'est de l'appropriation exclusive. On n'est pas dans la convivialité avec les autres citoyens.

2220

2225

LA COMMISSAIRE :

Alors, est-ce que c'est surtout ce genre d'évènement dont vous parlez?

2230

M. DANIEL CHARTIER :

Il y a les évènements, mais il y a aussi les aménagements.

LA COMMISSAIRE :

2235

Et est-ce que vous pensez qu'on s'en va dans cette direction-là en terme d'aménagement?

M. DANIEL CHARTIER :

2240 Je n'ai aucune idée de quelle direction on s'en va. Moi ce que je dis c'est qu'il faut
qu'on établisse des scénarios. À quelque part, il va falloir je pense qu'on teste les
différentes solutions ou qu'il y ait des amalgames pour que la partie... qu'on développe une
vision globale, mais les parties peuvent avoir des solutions A, B ou C, et qu'on évalue la
2245 compatibilité d'un A avec deux B puis deux C, et cetera, mais avec une analyse par critère
et pondération.

LA COMMISSAIRE :

2250 D'accord. Merci.

M. DANIEL CHARTIER :

2255 J'ai oublié de rajouter qu'on fasse appel aux plus grands spécialistes de l'oeuvre
d'Olmsted, des Parkway et autres. On a une expertise à Montréal, mais à quelque part, je
pense que dans ce cas-là ça vaut la peine d'aller chercher ailleurs. Puis même les gens de
la Ville actuellement, ils sentent que le fardeau est lourd. Ils ont travaillé fort. Mais à
quelque part ils ont besoin d'être assistés, ça prend des ressources supplémentaires. Si on
veut qu'enfin, ça fait 30 ans qu'on dit qu'on va le faire. Il est temps de le faire puis il faut
2260 mettre les ressources pour le faire puis pour le réussir, il faut mettre les ressources, il faut
faire appel à plein de monde, puis on va y arriver.

Moi ma peur c'est que la cristallisation, le durcissement des deux options fasse en
sorte que toute l'affaire dérape puis on dit : « On n'y touche plus. »

2265 Moi quand je suis rentré à la Ville c'est ça qui s'était passé en 90. Il venait d'avoir une
chicane là-dessus et moi j'ai passé 25 ans par après à essayer de réconcilier ce qui
semblait inconciliable. Et là, on serait reparti dans la cristallisation. Ça n'a pas de bon sens.
Il faut que ça change.

2270 **LE COMMISSAIRE :**

Oui, parce qu'il y a beaucoup de convergence dans tout ce qu'on entend. Si on

2275 regarde la question de transit, les pours, les contres, qu'on soit pour ou qu'on soit contre on entend des gens dirent la même chose à propos de la sécurité, la cohabitation, à propos de la vitesse, à propos de la beauté du paysage, comment reprendre le chemin Camillien-Houde pour en faire quelque chose à l'image d'Olmsted. Parce que là, il y a beaucoup de convergence dans ce qu'on entend.

2280 Je suis d'accord avec vous. C'est qu'il y a une opposition en ce moment qu'il ne faudrait pas que ça se transforme en contradiction irréductible. Ça serait un peu ridicule.

2285 En parlant de contradiction, vous savez votre ancien collègue monsieur Décarie, un expert aussi, qui est venu nous voir il y a une couple de jours, puis lui, je lui ai posé la question « si on prend un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation, réduire la vitesse, ramener le chemin plus étroit et créer des nouvelles courbes un peu plus accentuées, et cetera. Est-ce que ça ne va pas en soi dissuader les transiteurs et puis ça ne va pas régler le problème automatiquement.

2290 Lui il croit que non. Vous, vous venez de nous dire que oui. Vous croyez à ça. Sur quoi vous vous basez pour dire ça, vous?

M. DANIEL CHARTIER :

2295 Bien, c'est-à-dire, ce que je disais à un moment donné c'est qu'on bloque le transit ou qu'on ne le bloque pas, c'est quasiment les mêmes aménagements que ça prend. Donc, il faut à quelque part, il faut planifier les aménagements qu'ils puissent finir avec des cul-de-sac qui ont du bon sens. Ce qui n'était pas le cas cet été. Ça finissait dans un capharnaüm. Ce n'était pas évident à comprendre comment ça fonctionnait.

2300 Donc, il faut que ça soit réaménagé de façon à pouvoir créer des boucles qui permettent de repartir de chaque côté aux besoins et des boucles où les gens peuvent être débarqués.

2305 Il faut penser aussi que dans dix ans, déjà les navettes autonomes vont commencer à fonctionner de plus en plus. Donc, à quelque part les parkings vont réduire. Mais la notion de dire débarquer des gens qui viennent d'une place ou l'autre, ça va rester. Parce que monter la montagne, ce n'est pas tout le monde qui est capable de faire ça. Puis on donne

2310 des exemples de toutes sortes d'autres villes, c'est facile d'accéder. Tandis que la montagne, le 15 minutes de marche comme vous disiez, Madame Brodeur, le 15 minutes de marche à partir du centre-ville ils ont fait ça. Ils ont regardé la distance des gabarits normaux quand on est à plat, pas quand on monte comme ça sur Peel.

2315 Mais il y a des aménagements à faire et si ça ne marche pas, si ça ne diminue pas assez, on pourra fermer ne serait-ce que les fins de semaine. Moi je dis dans mon texte les fins de semaine de grande affluence, de toute façon il faut le bloquer, parce que c'est bloqué actuellement, entre les deux parkings là, tout le monde est stationné, mais sur la voie puis attendre. Ça prend une demi-heure pour passer du coin de Lac-aux-Castors à la maison Smith. Ça fait que ça ne donne rien d'avoir du transit sur la montagne le jour de la Saint-Jean-Baptiste ou à la fête du Travail, ça ne passe pas. Puis le transport en commun non plus.

2320 Ça fait que le transport en commun il est pris pendant une demi-heure, trois quarts d'heure, peut-être une heure pogné dans le trafic. Ça fait qu'il n'y en a pas de service pour les citoyens. Personne ne peut se rendre au coeur de la montagne actuellement de la manière que c'est.

2325 Il y a certains moments où ça devrait effectivement être bloqué au transit. Peut-être que ça devrait être plus souvent. Puis ce que je disais, bien peut-être qu'à un moment donné les lecteurs de plaque. Si quelqu'un passe à travers c'est deux piastres ou tu payes à l'entrée. Qu'il y ait des systèmes par lecture de plaque, pas une guérite, mais qu'il y ait des systèmes. Il faut voir comment l'impact sur l'aménagement, parce que des fois l'idée peut sembler bien intéressante. Mais si finalement t'es obligé de créer une guérite avec l'entrée de Disney World, ça ne marchera pas. J'exagère, là.

2335 **LE COMMISSAIRE :**

Vous proposez une meilleure utilisation des feux de circulation aux entrées pour limiter l'accès.

2340 **M. DANIEL CHARTIER :**

Mais le réaménagement aussi, les deux extrémités, là. Les deux extrémités méritent

des réaménagements majeurs.

2345 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. Mais j'ai de la misère avec celle-là. Parce que notre mandat c'est d'accroître l'accès, ce n'est pas limiter l'accès. Pouvez-vous vous expliquer un petit peu là-dessus?

2350 **M. DANIEL CHARTIER :**

Les gens qui veulent aller au mont Royal, le transit c'est une chose.

2355 **LE COMMISSAIRE :**

Oui.

2360 **M. DANIEL CHARTIER :**

C'est une question de vitesse, de temps qu'ils sauvent qui fait qu'ils vont décider de passer là. Quelqu'un qui veut aller sur la montagne, si ça lui prend deux minutes de plus, ça va lui prendre deux minutes de plus. Quelqu'un qui est pressé, qui dit : « Ah là, moi je n'ai pas le choix, moi je suis pressé. Je vais passer à travers. » S'il faut qu'il attende deux minutes de plus, bien là, c'est un emmerde. « Je vais passer tout droit puis je vais me trouver un autre trajet ».

2365

Donc, à quelque part il y a cette notion-là. Mais il y a aussi le fait que pour avoir travaillé avec des ingénieurs, à un moment donné ils disent : « Oui, mais là il y a plus que le chiffre X véhicules, on ne peut pas mettre de stop s'il y a plus que tant de véhicules à l'heure. » Donc, il faut que tu contrôles tes deux extrémités pour dire « on n'a pas plus que tant de véhicules à l'heure qui passe là », sinon t'es obligé d'avoir des aménagements qui changent de gabarit. Et il y a plein de choses qu'ils ne peuvent pas faire, supposément ils ne peuvent pas faire. Ils disent : « Ah là, on ne peut pas. »

2370

2375 **LE COMMISSAIRE :**

Vous avez rapidement évoqué l'idée des minis giratoires. À la sortie puis à l'entrée

du belvédère Camillien-Houde. Est-ce que ce n'est pas une solution intéressante à regarder les minis giratoires?

2380

M. DANIEL CHARTIER :

Peut-être, mais ils vont être petits les giratoires, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'espace. Alors, qu'à Remembrance il y a de la place. D'ailleurs, l'aménagement optimal est un ovale qui tire partie de la topographie existante puis de la végétation existante. N'en déplaise à certain qui pense qu'on est obligé de tout couper. On rase tout puis on recommence à neuf. Il y a moyen, en rehaussant un petit peu le terrain.

2385

Mais dans le cas du belvédère Camillien-Houde, il y a peut-être moyen, mais c'est un peu serré. Il y a vraiment un travail très soigné. Parce qu'effectivement l'entrée et sortie, est-ce qu'il faut que ça rentre aux deux bouts ou juste à un bout comme actuellement? Moi je n'ai pas travaillé là-dessus. J'ai travaillé sur les secteurs des parkings puis tout ça. Et l'accessibilité maison Smith, Lac-aux-Castors qu'on a tout fait toutes sortes de scénarios qui n'ont pas été rendus publics, mais il y a plein de scénarios qui ont été étudiés par les gens de la Ville et par des privés, par des firmes qui ont été engagées aussi, mais ça n'a pas été rendu public. Mais il y a une démarche qui avait été faite, qui avait été arrêtée avant monsieur Coderre.

2390

2395

LE COMMISSAIRE :

Mais on convient qu'il y a un problème de sécurité puis il faut trouver une solution.

2400

M. DANIEL CHARTIER :

Oui, c'est ça. C'est pour ça que je dis qu'il faut faire les scénarios puis les tester pour vrai, parce que ce n'est pas évident. C'est facile à dire qu'on fait un rond-point, mais encore faut-il avoir la place. Juste à côté il y a de la pente, il y a du roc sur un côté puis il y a une pente forte de l'autre.

2405

2410

Donc, il faut trouver la manière de faire les choses correctement.

LE COMMISSAIRE :

2415 O.K. Mais je vais m'arrêter là, pour ne pas prendre toute la veillée, mais je vais relire votre document qui est plein d'informations intéressantes.

LA PRÉSIDENTE :

2420 Je voudrais qu'on en vienne au stationnement. Vous proposez de créer un seul stationnement.

M. DANIEL CHARTIER :

2425 Au Lac-aux-Castors.

LA PRÉSIDENTE :

2430 Oui. Ah oui, oui. O.K.

M. DANIEL CHARTIER :

2435 C'est le Lac-aux-Castors, au lieu d'avoir deux stationnements qui soient bloqués tout le temps. À ces endroits-là il y a vraiment des incivilités sévères. J'ai déjà vu une limousine qui rentre dans le petit stationnement collé sur le lac, là il n'y a plus personne qui rentre puis qui sort pendant une demi-heure, trois quarts d'heure. La limousine elle-même elle n'est pas capable de sortir. Tout le monde est bloqué. Il faut vraiment que ça soit réaménagé, ça n'a aucun bon sens.

LA PRÉSIDENTE :

2440 Oui. Quand vous dites pour le stationnement du Lac-aux-Castors, le seul stationnement qu'il y aurait là, de forcer ou d'offrir des points de vue vers le Lac-aux-Castors. Qu'est-ce que ça veut dire précisément, ça?

2445

M. DANIEL CHARTIER :

2450 Bien, c'est-à-dire que le trajet de Remembrance dans ce coin-là, il y a deux sections
actuellement, c'est-à-dire qu'il y a le vieux chemin Shakespeare qui longe le cimetière et il y
a Remembrance créée par Clarke et Rapuano. Mais il y aurait moyen de faire en sorte que
2455 le trajet soit sinueux en s'inspirant puis en tirant parti des attraits développés par Clarke et
Rapuano, mais en faisant une nouvelle réinterprétation de tout ça pour faire en sorte que
les gens circulent de façon plus sinueuse.

LA PRÉSIDENTE :

2460 Et plus proche du lac?

M. DANIEL CHARTIER :

Non, non, non.

2465 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a un boisé là.

M. DANIEL CHARTIER :

2470 On reste dans l'emprise actuelle.

LA PRÉSIDENTE :

2475 Dans l'emprise actuelle.

M. DANIEL CHARTIER :

2480 Actuellement, c'est parce qu'on envoie les gens directement sur Shakespeare,
presque d'un bout à l'autre. Et là, ça devient une ligne droite. On n'est pas dans la
découverte des paysages. Quand tu veux faire du kiss and ride, débarquer quelqu'un, ce
n'est pas convivial, faire le demi-tour ce n'est pas convivial ou en auto, en autobus et autre.

2485 Donc, si on veut que ça puisse fonctionner avec des demi-tours en créant des cul-de-sac, il y a vraiment un système en boucle à créer et qui peut se connecter entre Lac-aux-Castors et maison Smith, il y a le cimetière aussi, là. Mais c'est ça, il faut vraiment créer, faire en sorte que ça puisse être opérationnel, que tu puisses fermer plus fonctionnellement que ça l'était cet été, parce que ça ne marchait pas.

2490 Moi, j'avais écrit un texte avant pour dire le diable est dans les détails. Parce que je disais, les gens vont se taper dessus si ce n'est pas fait comme il faut.

LA PRÉSIDENTE :

2495 Effectivement. Merci.

LA COMMISSAIRE :

2500 Moi j'avais deux questions sur les deux belvédères. Camillien-Houde vous ne parlez pas de réaménagement. Vous acceptez que les voitures continuent à l'utiliser. Il y avait un Café suspendu cet été. Est-ce que vous avez des...

M. DANIEL CHARTIER :

2505 Vous parlez du belvédère penché ou du belvédère soleil?

LA COMMISSAIRE :

2510 Camillien-Houde. Celui qui regarde vers l'est.

M. DANIEL CHARTIER :

2515 O.K. Le belvédère Camillien-Houde. Bien, il aurait besoin d'un réaménagement entre autres comme le monsieur tantôt soulignait, la question des autobus. Moi j'ai déjà vu neuf autobus en ligne. Quand on est à la fête du Travail, le dimanche, le samedi ou le dimanche de la fête du Travail il peut y avoir beaucoup d'autobus. C'était assez bordélique cette fois-là.

2520 Mais l'espace est quand même limité. L'entrée et les sorties sont peut-être à repenser. Il y a la question des services, mais il n'y a pas d'aqueduc, il n'y a pas d'eau potable à côté, sinon il faut vraiment faire un tuyau d'un kilomètre.

2525 Mais même chose au niveau de la gestion des eaux de surface. Les surfaces asphaltées sont tellement grandes sur Camillien-Houde, que là, ça crée des problèmes de gestion des milieux naturels, ça crée de l'érosion. Ça met une quantité incroyable de sel de déglacage dans le milieu naturel, et cetera. Donc, il y a tout un système de gestion.

2530 Le pire c'est que la Ville impose aux propriétaires institutionnels, l'Université de Montréal, McGill puis tout ça, des critères incroyables pour la gestion de leur route. Mais les routes de la Ville eux autres ils peuvent faire n'importe quoi. On n'a pas besoin de s'occuper de l'environnement. Ça n'a pas de sens. Il faut à quelque part qu'il y ait une gestion durable des eaux de surface dans ces chemins-là. Et je ne suis pas convaincu que la Ville s'enligne pour en tenir compte. Il y avait bien de la résistance.

2535 **LA COMMISSAIRE :**

J'avais une autre question, c'était le belvédère soleil qu'on a érigé cet été. Est-ce que vous aviez des commentaires?

2540 **M. DANIEL CHARTIER :**

2545 Bien, c'est ça. Dans un cas comme dans l'autre, l'idée d'avoir des structures surélevées, des patentes, je m'excuse, qui sont en total désaccord avec le reste de la stylistique du parc du Mont-Royal, ça n'a pas de sens. À la limite que ça soit des choses un peu surbaissées, quitte à faire du dégagement, de la gestion des percées visuelles. L'atlas du paysage dit qu'on peut le faire, puis il y aurait moyen de le faire. Mais là, c'est une espèce de vision : « Ah bien, on ne peut pas. Le monde ne sera pas content si on coupe des arbres. »

2550 Mais à un moment donné, il y a les percées visuelles, on ouvre une percée, simplement cette percée-là puis on va planter 1 000 arbres ailleurs. Ce que j'ai fait. Moi j'ai planté des dizaines de milliers d'arbres dans le parc, au fil des ans et des centaines de

2555 milliers d'arbustes. Mais à quelque part, à des places si on veut avoir des percées visuelles il faut les ouvrir, ne pas dire : « Bien, on va construire plus haut, puis plus haut, puis plus haut, puis plus haut. On va faire des patentes qui n'ont pas leur place dans le parc du Mont-Royal. Ils ne sont pas en lien stylistique... »

2560 Je voyais les commentaires des citoyens cet été à un moment donné, les suggestions de la Ville. Puis là, il y a des gens qui réagissaient de manière vitriolique contre ça, dire « bien, ça n'a pas de bon sens, ça n'a pas sa place là. C'est peut-être correct dans le Plateau ou dans les quartiers, mais ça n'a pas d'affaire sur la montagne. Sur la montagne c'est des éléments plus épurés, c'est le paysage qui doit dominer, la montagne. Ça a-tu un lien avec la montagne. Mais il ne s'agit pas de faire un bel aménagement
2565 « avez-vous vu comme je suis bon, j'ai réussi à faire quelque chose que tout le monde sait que moi j'ai fait ».

Moi j'ai travaillé sur la montagne, j'essayais d'être discret. Ce n'est pas tout le monde qui a cette vision-là.

2570 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être une dernière question. La passerelle que vous suggérez du côté du chemin Camillien-Houde, à quelle hauteur vous la voyez?

2575 **M. DANIEL CHARTIER :**

À l'origine il y en avait une au niveau du tramway qui était très près du mont Royal. Moi je la vois à mi-chemin entre Mont-Royal et la courbe, pour des raisons pentes. Parce que si on la met plus proche de Mont-Royal entre le chemin de ceinture actuel, ce qui a été
2580 aménagé dans le bois que vous voyez là, dans le bois inférieur, le long du boulevard Mont-Royal.

LA PRÉSIDENTE :

2585 Oui.

M. DANIEL CHARTIER :

2590 Il y a un sentier qui a été aménagé, ça a été la croix et la bannière. Ça a pris trois ans
de discussion avec les citoyens, c'était rendu au ministère. Il a fallu avoir des lettres de
toutes les organisations, les Amis de la Montagne, Héritage Montréal, le CREM, les
citoyens, des consultations, des consultations, des consultations. On l'a fait puis ça a été
d'accord.

2595 Mais là, maintenant il faut connecter, puis là pour connecter, si on arrive au coin de
Mont-Royal, la pente va être un peu trop forte. Il faut aller à mi-chemin entre les deux, là où
il y a encore de la paroi rocheuse, un surélevé il y a moyen de faire ça. Mais ça devrait faire
partie d'un concours ou de la création d'un grand geste, d'un grand seuil.

2600 Parce que tout à l'heure les gens de la Santé publique parlaient, montraient les gens,
vous regarderez cette carte-là, vous regarderez Outremont, Mile-End, Rosemont-Petite-
Patrie, tout ça. C'est un 150 000, 200 000 personnes qui rentent dans le coin là,
normalement. Ça fait que ce coin-là devrait avoir une signature, autre chose qu'être juste
un gros tas d'asphalte comme c'est le cas actuellement.

2605 Il y a une requalification de tout ça dans le cadre du réaménagement Jeanne-Mance
Côte Placide, mais il y a tout un travail à faire.

2610 C'est ça. Ce n'est pas juste une passerelle, dire on va faire une passerelle flashée. Il
faut que ça fasse partie d'un grand geste.

LA PRÉSIDENTE :

2615 Alors, merci beaucoup, Monsieur Chartier. J'inviterais maintenant, monsieur Pierre-
Louis Houle, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2620 Bonsoir, Mesdames, Monsieur les commissaires. Bien que je sois membre à vie du
comité citoyen Milton parc, j'enseigne aussi à l'Université de Montréal. J'étais ici l'autre soir
à la consultation. Je suis venu tout simplement présenter mon point de vue de citoyen, de

résident.

2625 J'aimerais parler peut-être en premier lieu d'accessibilité et peut-être de sécurité aussi.

2630 Accessibilité. Plus jeune et en meilleure santé, je l'ai escaladé la montagne à pied et en vélo, à l'époque on appelait ça une bicyclette. Mais cet été, enfin j'ai subi une chirurgie pour le genou, ce qui a limité ma mobilité et puis qui m'a surtout sensibilisé à la situation des personnes plus âgées, à mobilité réduite.

2635 Et si on regarde, je crois que la vision de monsieur Olmsted pour la montagne, c'était d'offrir à tout le monde accès à la montagne. Actuellement, avec le projet de cet été ça a été réduit en grande partie à une certaine élite, jeune, en bonne santé avec une bonne mobilité et à des cyclistes de compétition plus qu'avant.

2640 Ces temps-ci, l'accès à la montagne, je l'utilise à partir d'où j'habite, dans le coin de Milton parc. Premièrement, à la fin d'une soirée, je donne un cours du soir, de revenir en fin de soirée en voiture, parce que je transporte mon matériel de classe, à traverser la montagne. Et d'en apprécier même en tant qu'automobiliste la beauté, la sérénité comme chemin pour regagner la maison à partir de l'Université de Montréal. Mais aussi, surtout pour la fréquenter en famille.

2645 J'ai deux enfants, un chien et puis souvent, quelque soit la saison, bien que cet été ça a été assez difficile, on se rend, peut-être après le souper, la famille en voiture avec le chien. Donc, pas de possibilité de prendre le transport en commun. En soirée, l'offre est réduite. Je ne crois pas que les chiens soient admis dans les autobus. Pour aller se promener autour du Lac-aux-Castors.

2650 Pendant tout ce projet pilote là, on a été obligé de contourner la montagne. Ce qui faisait un grand détour. Ça faisait deux ou trois fois plus de temps et de roulement en voiture que tout simplement de monter la montagne par l'avenue du Parc pour aller vers le Lac-aux-Castors. Et puis, donc pris dans les embouteillages. Parce que les contournements de la montagne étaient souvent en construction, même en temps normal, c'est un grand détour à travers des secteurs résidentiels, à travers des universités, des écoles. Ce qui n'a pas de sens. Et puis, pris dans le trafic sur l'avenue des Pins, Cedar, il y

2660 avait beaucoup de construction là, pour revenir par docteur Penfield, c'était bloqué une grande partie de l'été. Même Côte-Sainte-Catherine il y avait de la construction puis encore des feux mal synchronisés à la hauteur de Laurier et puis St-Joseph vers l'ouest.

2665 Tout ça pour dire qu'on était pris dans le trafic. Donc, on faisait rouler les monteurs, encore plus et encore plus longtemps que tout simplement pouvoir accéder à notre destination le Lac-aux-Castors.

2670 À ça j'aimerais aussi – j'en ai parlé la dernière fois que je suis intervenu – parler de l'accès au cimetière. Alors, pour les gens qui viennent du côté ouest, un peu plus forte contenance anglophone, qui vont vers le cimetière du Mont-Royal, bien là c'était bloqué. Il fallait encore contourner la montagne avec les problèmes que j'ai mentionnés.

2675 Moi, mon père, mes grands-parents, ma cousine sont enterrés au cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Et j'ai en effet rendu visite moins souvent soit en personne ou avec ma famille. Et cet été en fait, ma mère est décédée et les funérailles ont eu lieu à la chapelle qui est au cimetière Notre-Dame-des-Neiges, et puis on a eu de la difficulté nous et surtout les invités aux funérailles à se rendre. Il y en a plusieurs qui se sont rendus même en retard pour les funérailles.

2680 Je ne sais pas à quel point cet aspect-là a été soulevé, mais l'accès au cimetière de l'un et de l'autre.

2685 Et c'est une voie est-ouest qui contourne le parc du Mont-Royal, comme le fait l'avenue des Pins et Cedar et puis qui sert de voie de communication entre l'est et l'ouest. Et un peu dans ce sens-là j'aimerais peut-être faire la paraphrase d'une parole historique qui avait été adressée à Mikhaïl Gorbatchev : « Mister Ferrandez, tear down this wall ». Et puis l'histoire notera que monsieur Gorbatchev avait acquiescé, tout le monde était content et puis il a même gagné le prix Nobel.

2690 Cet aspect culturel là aussi, les deux solitudes. J'enseigne, en fait l'anglais. Les deux solitudes dont parlait l'auteur Hughes MacLennan, l'est et l'ouest, qui se trouve encore avec ce projet-là, la façon qu'il a été exécuté, se trouve séparé. Une voie de communication et oui, de transit, que ça soit pour les cimetières, pour les visites entre amis, familles, tout ce que vous voulez. C'est une entrave à l'accessibilité, non seulement à la montagne, mais

des deux côtés de la montagne, des populations qui habitent des deux côtés de la montagne.

2695

Pour toutes ces raisons-là et d'autres, je vais respecter le temps, j'aimerais plaider pour que le transit ne soit pas bloqué entre l'est et l'ouest, qu'on puisse se rendre.

2700

Ce qui m'amène peut-être à mon deuxième volet, la sécurité. Alors, c'est un très bon objectif de favoriser une sécurité accrue pour les usagers de la montagne. J'avais souligné que la sécurité, le partage de la route commencent par le respect du code de sécurité de la route. Et puis il y a des délinquants certainement parmi tous les usagers, des piétons qui traversent n'importe où, des automobilistes qui vont trop vite ou qui font encore des demi-tours dangereux. Mais per capita, ceux qui respectent le moins le code de la sécurité routière sur la montagne sont les cyclistes. Et puis ce n'est pas des cyclistes de randonnée. Ça, il y a le chemin Olmsted qu'on peut prendre. C'est vraiment des gens qui utilisent cette voie-là comme piste d'entraînement pour la course.

2705

2710

La montagne ne devrait pas servir de piste d'entraînement pour qui que ce soit, pour la compétition, que ça soit les automobilistes ou les cyclistes.

2715

Alors, comment améliorer la sécurité et réduire cette utilisation comme piste d'entraînement pour la course, pour la majorité des cyclistes qui prennent ce chemin-là plutôt que le chemin Olmsted.

2720

2725

J'avais suggéré des bollards, des bollards qui séparent les voies d'automobilistes des voies à côté pour les cyclistes. Je pense que les uns et les autres en viendraient à réduire leur vitesse et réduire le risque de s'accrocher ou d'accident l'un avec l'autre.

On voit qu'il y a déjà eu quelques bollards d'installés surtout pour l'accès et la sortie du belvédère Camillien-Houde, mais c'est dans la voie centrale. Moi ce que je propose c'est des bollards qui séparent les voies d'automobilistes avec à côté les voies pour cyclistes. Donc, ils se trouveraient à ne pas emprunter la même voie et cela fait l'un et l'autre serait contraint à réduire leur vitesse à une vitesse plus sécuritaire. Parce que surtout que depuis que la vitesse a été baissée à 40 kilomètres à l'heure dernièrement, il y a eu un panneau d'arrêt supplémentaire d'ajouté. Et bien, les automobilistes ralentissent un peu, font en général plus souvent leurs arrêts obligatoires. Les cyclistes non. Panneau

2730 d'arrêt on peut en mettre tant qu'on veut, ils vont passer tout droit dans la majorité des cas. Et dans la grande descente de la voie Camillien-Houde, on se fait dépasser plus souvent et à plus grande vitesse que même auparavant.

Donc, avoir ces bollards-là sur les côtés qui sépareraient, qui garderaient en sécurité les uns et les autres et qui réduiraient la vitesse des uns et des autres.

2735 Il y a peut-être d'autres choses, mais là, je vais m'arrêter là, puis si vous avez des questions, ça me fera plaisir de répondre.

LA PRÉSIDENTE :

2740 Alors, merci beaucoup de votre présentation.

LA COMMISSAIRE :

2745 Vous avez parlé de vitesse, d'autres sont venus nous parler de vitesse encore, mettons 30 kilomètres à l'heure. Est-ce que ça, ça changerait vos habitudes si le chemin était beaucoup plus lent comme façon de vous rendre à l'Université de Montréal par exemple?

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2750 Non. En fait, ce n'est pas pour passer rapidement à travers, c'est pour en jouir de la montagne. Il y avait un intervenant la dernière fois qui avait dit : « Les automobilistes sont aussi des citoyens et pas des citoyens de seconde classe. » Même si on est en voiture et des fois plus parce qu'on y a accès en voiture plus facilement pour certaine personne dont
2755 j'ai parlé, qu'autrement.

Les automobilistes ne sont pas des citoyens de seconde classe. Eux aussi peuvent profiter, jouir de la montagne. Pas besoin d'aller vite, au contraire, c'est pour l'apprécier, sa beauté, sa sérénité, c'est en y allant tranquillement.

2760

LA COMMISSAIRE :

2765 O.K. C'est beau. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2770 Merci beaucoup, Monsieur Houle, de votre présentation, qui référait à votre expérience personnelle, c'était très clair.

M. PIERRE-LOUIS HOULE :

2775 C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Irwin Rapoport, s'il vous plaît.

2780 **M. IRWIN RAPOPORT :**

Good evening.

LA PRÉSIDENTE :

2785 Good evening.

M. IRWIN RAPOPORT :

2790 One of the words Montreal's motto is Concordia, which is harmony. And yet this project brought on by mayor Plante, Luc Ferrandez and Sue Montgomery as only brought the furies and deceit and discord on a subject that should have united Montrealers, cause they all love this mountain.

2795 It's a real pity that we've lost sight of what needs to be protected, which is the ecosystem and biodiversity. This whole situation was bundled from the start. Instead of asking, instead of telling Montrealers there is a problem with the mountain, the mayor said:

2800 oh, we're gonna do a pilot project without setting any benchmark as to what will make it a success. They didn't provide any of the questions, any of the data people would need to know whether it was a success. Luc Ferrandez and the mayor said: it's a success.

2805 In fact, it's a real tragedy because we know what needs to be done. We shall get into it later on, but when you look at this photo here, you see a road which Mayor Camillien Houde completely opposed and thousands of Montrealers opposed, because they knew what the disaster would be. This would become a thoroughfare, split the park and then you have mayor Drapeau killing thousands of trees.

2810 And when you look at this photo here, 30 percent of those trees are Norway maples which are invasive. And you have the ash trees which may be another 20 percent or 30 percent which are dying and need to be replaced. We need to have all native flora, trees, shrubs.

2815 And also the big question that was partially raised, we love this mountain to death. There's too many visitors on the mountain. There's a reason why parks such in Serengeti in Africa limited the number of visitors, because the wild life needs room to survive. The ecosystem needs to survive and you put too much pressure on it and it's lost.

2820 We're seeing that now with the mountain and I said it, people opposed this road from the beginning, Camillien Houde. I believe Remembrance road was there before and when you look at the development of the mountain, the graveyards were obviously there in the 1830's, 1840's, and we know of the catholic issues with the barriers and the whole history of Montréal, it's quite an interesting one.

2825 So. What do we do about this? Well, the easiest solution. I don't know what the actual solution for the road is. I would love to see this road eliminated completely. And I would like to see the tramway put up there. Similar to what they have in Darjeeling with the train that reaches the city from the bottom of the Himalayas.

2830 And, there was a road there and reaching Darjeeling before the railroad but I think what we could do is eliminate the road to all automobile traffic, have a bike path. We should reduce the speed somewhat, but it would be a scenic road.

2835 What we should do within the next two years is have a public commission - not
commission, it's the wrong word. A project where people can be consulted to send in ideas
of what they have for the mountain.

2840 So we can have three or four possibly five options and people could vote in a
referendum in 2021, to determine the future of the mountain. Including the road, protection
of biodiversity, and the whole ecosystem in itself. This would take the pressure of having
the pilot project. We can do various pilot project, now and then, and do the proper study so
we know what's going on.

2845 So, we have this opportunity to do the right thing and let's try to take advantage of it.
So, I'm gonna go through some points here. You've read the brief and I appreciate that. So,
the questions, the benchmarks and the questions that should have been asked to
Montrealers were not asked. So this pilot project was flawed and again it was imposed.

2850 As great as these hearings are, these hearings should have been held before the
pilot project and... So, we know, as the brief says, there's a good number of questions that
need to be addressed.

2855 So, I'll also mention very quickly, Montrealers are very worried by what the Plante
administration is doing. It's doing a lot of great things for the environment, but the complete
destruction of the softball field at Jeanne-Mance park, which was done without any
consultation whatsoever, and now they're having a consultation after the damage was done.
It's similar to this.

2860 And it expressed that attitude that was common in the Coderre administration we
know best: don't ask any questions. And unfortunately, the Plante administration on this, is
doing the same. Even more so.

2865 So, people enjoy this mountain whether they live in the East or in the West end, north
or the south, everyone has memories. I was there for my high school graduation, we all
gathered there. People love to drive across the mountain, going up to Westmount. It holds
for a lot of power of Montrealers.

2870 And it's disturbing that when the closure for the road was pointed out as a good, as something to do, it was based on a 10 year old study that the OCPM did, I believe, which was out of date. Not that the comments made weren't genuine, but putting something into action, especially with the mountain that unites all Montrealers, you have to be careful because when you have people from the administration saying: oh, they don't live near the mountain.

2875 Well, I don't have to live near the mountain because I pay taxes and it means something to me and the people who live in the suburbs. They pay taxes too to pay for this because it is called a shared service. So it's not fair to say that no one has a right to say anything. So you have de 25 000 people sign the petition saying don't close the road and 7 000 to do so.

2880 So, what do we do? As mentioned, this road never should have been built in the first place. Can we get rid of it? That could be a referendum question. A referendum question on this would certainly bring more people to the poles in 2021.

2885 So right now, I'm not sure what the administration has in mind, but there should be a no closure of this road until 2021, in a referendum. So, and as mentioned earlier, there should be a challenge to get people to propose a design for the mountain and have suggestions.

2890 Stephen Colbert on the *Colbert Report* has Green Screen Challenges, which generated hundreds of thousands of responses and people created videos. People care and they actually did something to make a point.

2895 So, noting that this project itself was a failure, I believe because it didn't say what the benchmarks were and we don't know what the measures of success are. Let's note that this pilot project didn't protect cyclists cause the area where the cyclist was killed by the motorist who made an illegal U-Turn, knowingly, still doesn't have a barrier fence to protect it. And the U-Turn signs are there and the double lines are there. It's the same in California where the motorist comes from. As in here, you don't make a turn.

2900 It's a tragedy that the City didn't challenge the Crown attorney's office in saying that we are not gonna prosecute because they declared an open season on cyclists cause...

2905 anyway. Say: yeah, I made an illegal turn, I'm sorry, I didn't see the person. If they really do care about cyclists, do something on that. And again, I'm not being hard on the Montréal administration because they've done some great things with the Anse-à-l'Orme and the park out in the West Island and they had great hearings on that, I participated in that.

2910 So, now that we know the cost of this pilot project, what it cost and we know that people are still doing illegal U-Turns, and frankly, it was a mess, but that's one thing. So, let's go on to what we need to do about the mountain. As mentioned, we need to get rid of the invasive species, we need to restore wildlife, we need to restore the fauna and flora that was there before development.

2915 One of the things we should do is ban smoking drugs and tobacco on the mountain. We just had a - I forget where I mention it in the brief - but there's one park in Montréal where they're going to... ah, the beach in Verdun. They're gonna ban smoking there. So that would be a good thing. We could ban... dogs should be allowed on leashes, but they shouldn't be there during nesting season, during the breeding season for the birds.

2920 And the dog, the animal inspector should never be there as well. They shouldn't issue tickets, issue warnings. And they do target people who use the park and it does ruin the experience for that.

2925 So, do I have like four minutes left?

LA PRÉSIDENTE :

Yes.

2930 **M. IRWIN RAPOPORT :**

2935 Okay, I just wanted to make sure. So, you know, mayor Coderre spent 3.45 million dollars for 27 granites stumps in the mountain. Money that should have been used to restore fauna, flora, improve the mountain. That was a complete waste of money.

As we get people to provide information on what kind of a road we want and what kind of road system we need for the mountain, there's arborists, horticulturalists, naturalists

that can provide information and plans on how to restore wildlife, how to restore the mountain to its natural glory.

2940

We can start this work now, cause we know the trees that are there, Montréal has the Botanical Gardens, we can go to the Morgan Arboretum. We can start growing the trees to plant. So when we divide the mountain in sections, you take out and put in. And volunteers definitely can help on that.

2945

We need more wetlands and ponds on the mountain, which could be created. We could get help from Parks Canada, Provincial Park system, the American Interior department. This mountain is a key stop from migrations of birds going north and south. So there's things we can do on that one.

2950

We should do a survey on protects of wildlife, the flora that are there. We should have more nest boxes, we should built caves for bats, a safe one where we can protect them and monitor them.

2955

We should have some pollinator gardens. We need to plant lots of land weed, the destination of insects worldwide is a fact and you know, we can do our pit with the green space that we have.

2960

Too many people use this park. Not that people shouldn't use the park, but we are loving it to death. So that means that we have green spaces to create nature parks all across the city. You guys are having the hearings on the park for the Falaise, Turcot, oui. So that's one park and falaise need to be restore. We need to create the Meadowbrook Nature park as 57 hectares.

2965

So both the falaise, the Turcot park and Meadowbrook would be a nature spot for hundreds of thousands of Montrealers and a project is looking to create the nature park at the golf course in Anjou. So that would reduce the traffic going to Mount-Royal, because Mount-Royal is the only place we have.

2970

It's really green and really natural. I mean, sadly we are losing the Technoparc, wetlands which are pretty much the wilderness. But this can be restore to a great wilderness.

2975 Also part of protecting Mount-Royal is getting rid of the mountain bikes that are causing severe damage. Everyone knows that. They're creating trails that shouldn't exist. They should be banned, ticketed and that's an issue that has to come up.

2980 As the *Gazette* recently pointed out, Montréal lacks green space for its citizens. The Canadian average is 473 hectares per 100 000 residents. We're at 250. We're gonna need several Mount Royals.

So, as mentioned - do I have a minute or two left?

LA PRÉSIDENTE :

2985 Oui.

M. IRWIN RAPOPORT :

2990 Okay. So basically my solution is let's find the various options that people can vote for in a referendum in 2021. We can do it, we have the time. Let's ask, let's put together a really good plan explaining what problems the mountain has, what are the possible solutions, what are the ones that can be done easily, but don't impact many... what are the ones that will impact. I love this road, but I'd be glad to see Camillien-Houde closed completely, restored to nature, have the tramway. I'm not sure, was there a tramway before? So that can be restored.

3000 And Montrealers really want to do this right and we shouldn't rush into things. So, I appreciate your patience if it was a little disjointed, but I know people have made some great comments over the hearings and I just hope that we can take what we have and put it into good use and find an equitable solution for all.

LA PRÉSIDENTE :

3005 Thank you. We have a few questions.

LA COMMISSAIRE :

3010 You had so many ideas. If you had to choose two or three priorities, which ones would they be?

M. IRWIN RAPOPORT :

3015 First priority is restoring the ecosystem and protecting biodiversity. We know it's been lost. We know it has to be restored. Through this survey of wildlife that's there now, the Smith House has the history of wildlife at the park. So we know it can be done. Second part is the road. As I mentioned, I would see this road closed. It's not probably gonna happen. People accept this road as being there and when you look at the map, it's very clear the damage that's been done. The road cuts a huge slough through it. The graveyard's fine, but it's extended too much and we saw the problem with building the crematorium. So that would be second, dealing with the road. The third point is making people, all Montrealers aware of the fragility of the ecosystem and having discussions right across the island to say: this is what we can do, we need your help, what is your suggestions? So that would be my three points.

3020

3025

LA PRÉSIDENTE :

3030 So, thank you very much for your brief. Alors, avant de conclure, j'aimerais savoir si la Ville souhaite faire des rectifications. Ça va? Merci beaucoup.

3035 Alors, la soirée est donc terminée. Après les séances d'audition, mes collègues et moi de même que notre analyste commencerons à analyser l'information reçue et les opinions qui nous ont été communiquées que ce soit par le biais des questionnaires, de la plateforme de consultation, des ateliers créatifs, des opinions en ligne, de vive voix ou encore à l'aide des mémoires.

3040 Le rapport de la commission, comme je vous l'ai indiqué, sera transmis par la présidente aux élus municipaux au printemps et sera rendu public deux semaines plus tard.

La commission a un rôle consultatif. Ce n'est pas l'Office qui prend les décisions concernant le projet sur lequel vous êtes consultés. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus.

3045 Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission ce soir, la sténographe, le responsable du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie aussi le représentant de la Ville.

3050 Je suis reconnaissante aussi à tous ceux et celles qui sont venus présenter leur mémoire ou qui ont pris la peine d'en écrire un, de même que toutes les personnes qui se sont déplacées pour assister à cette rencontre. Je veux saluer aussi votre courtoisie et votre patience.

I thank you for coming this evening and also for your courtesy and your patience.

3055 La prochaine séance des opinions aura lieu demain le 4 décembre, c'est aujourd'hui le 3, en après-midi à 13 heures. Il y aura une séance aussi à 19 heures en soirée.

The next meeting will take place tomorrow December 4, at one o'clock in the afternoon. And the evening at seven o'clock.

3060

Bonne fin de soirée, merci. Have a good night, thank you.

AJOURNEMENT

3065

* * *

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

3070