

**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 6

Séance tenue le 4 décembre 2018, 13h

OCPM

1515, rue Metcalfe

14^e étage, Métro Peel

Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 4 DÉCEMBRE 2018

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION, Mme Nicole Brodeur 1

PÉRIODE DES QUESTIONS

Mme Diane Bernier 4
M. Victor Balsis 13
M. Benoit Simard, Mme Lina Gravel, Syndicat du cimetière de Notre-Dame-des-Neiges 29
Mme Coralie Deny, Conseil régional de l'environnement de Montréal 39
Mme Suzanne Lareau, Vélo Québec..... 50
Mme Marie-Claire Saint-Georges 62
M. Michael Kary, Ad Hoc Bicycle Advisory Group..... 72
Mme Janick Perrault, Mme Jennifer Petrela, M. Jeffrey Baker, Collectif de voisines 86
M. James Hillman 94
M. Marc-Antoine Desjardins, Cyclovia Camillien-Houde 104
Mme Wanda Potrykus 125

DROIT DE RECTIFICATION PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

Mme Josée Froment..... 133
M. Cédric Chassaing Cuvillier 134

MOT DE LA FIN 135

AJOURNEMENT

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Mesdames et Messieurs. Good afternoon Ladies and Gentlemen. Je vous invite pour ceux qui n'auraient pas pris place, à le faire.

5

Je me nomme Nicole Brodeur. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. Mes collègues, madame Luba Serge et monsieur 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. Nous sommes secondés par madame Élise Nault, qui est à notre droite, et qui est secrétaire de la commission et son analyste. 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.

10

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

15

Nous accueillons, cet après-midi, les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur les voies d'accès au mont Royal.

20

Il est à noter que cette phase de la consultation se déroule entre les citoyens et la commission. Les représentants de la Ville ne participeront pas aux échanges. Nous avons tenu au total 7 séances d'audition des opinions, soit, la semaine dernière, mercredi le 28 novembre en soirée, jeudi le 29 novembre en soirée, vendredi le 30 novembre en après-midi, hier, le 3 décembre en après-midi et en soirée et aujourd'hui le 4 décembre en après-midi et en soirée. Donc, au total sept séances d'audition, durant lesquelles 64 citoyens et représentants d'organismes sont venus nous présenter leur mémoire. La commission a reçu plus de 485 opinions.

25

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.

30

Ils ont aussi le droit de faire connaître leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à ces projets.

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

40 Quant au déroulement la séance de cet après-midi, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire et dont vous avez sans doute pris connaissance. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun et à chacune pour présenter leur opinion et dix autres minutes pour un échange avec les commissaires. Je serai aussi assez stricte sur la durée, compte tenu du grand nombre de personnes qui ont demandé à présenter leur mémoire.

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

50 Les mémoires seront rendus publics sur le site internet de l'Office le lendemain de la dernière séance d'audition, c'est-à-dire demain, durant la journée du 5 décembre. Il se peut que ça prenne un peu plus de temps, comme il y en avait beaucoup. Mais, normalement, c'est la journée de tombée.

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

60 Compte tenu de la quantité importante d'opinions verbales et écrites que nous avons à traiter et à analyser, nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps. C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les quinze jours suivants son dépôt. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus, comme vous le savez.

65 Vous noterez la présence, à la gauche, de madame Louise Philibert, qui est la sténographe, et du responsable de la sonorisation, à droite, monsieur Yvon Lamontagne. Comme 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 environ.

70 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 eu l'occasion de rencontrer en arrivant; par madame Amélie Brunelle Bourque, qui est chargée de la logistique.

75 La séance de cet après-midi devrait prendre fin vers 15h15, au plus tard 15h30, si tout se déroule comme prévu. Nous prendrons une pause d'une dizaine de minutes à mi-parcours.

80 Comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je 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 et feront l'objet d'une intervention de ma part.

85 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 cet après-midi, les représentants de la Ville pourront user d'un droit de rectification. C'est la présidente, c'est-à-dire moi, qui leur a accordé la possibilité d'exercer ce droit à 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.

90 Alors, sur ce, j'invite immédiatement, madame Diane Bernier à venir à l'avant, s'il-vous-plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Madame.

95

Mme DIANE BERNIER :

Vous m'entendez bien?

100

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme DIANE BERNIER :

105

Alors, je vais ramasser mon courage et ma mémoire. Je suis une simple citoyenne de 78 ans. Le projet pilote était bien réussi. Bravo! Mais, j'aimerais vous expliquer pourquoi je pense que la fermeture de Camillien-Houde au transit devrait être limitée juillet et août.

110

Je suis âgée. Je ne fais plus de vélo. Je ne fais plus de longues marches. Je me déplace en transport en commun ou en voiture. La mienne est petite et hybride. Je fais attention à l'environnement, à la montagne, parce que je la chéris depuis très longtemps. Quand j'avais 30 ans, je faisais trois-quarts d'heure de ski sur la montagne, avant d'aller travailler. Je me déplaçais, évidemment, avec ma voiture. Aujourd'hui, je suis retraitée et j'habite du côté ouest. J'emprunte occasionnellement le chemin Camillien-Houde. Je ne l'emprunte pas tous les jours, parce que je suis retraitée, mais je l'emprunte pour goûter la nature, surtout l'hiver, puisque je ne fais plus de ski alpin. Je visite aussi le cimetière Mont-Royal, où j'ai acheté un lot pour ma vie future, et j'aime m'y promener et marcher dans le cimetière, c'est gratuit, ailleurs ça ne l'est pas.

115

120

L'hiver, la fin de semaine, le stationnement, du Lac aux Castors est plein, dès 10 heures

le matin. Je le sais, j'y suis allée à quelques reprises. Il faut donc, se déplacer pour rejoindre l'autre stationnement, près de la maison Smith., et, de là, je peux marcher ou faire de la raquette. Malheureusement, j'utilise ma voiture pour m'y rendre parce que c'est plus facile et plus rapide.

125 Je possède une voiture. Je crois que nous sommes plusieurs personnes âgées à nous prévaloir de ce privilège. Je ne vous ennuierez pas avec les statistiques sur la population vieillissante, vous les connaissez. Et d'autres vous parleront des embouteillages monstres que la fermeture au transit crée en période scolaire.

130 Quant aux cyclistes qui veulent s'entraîner en tout temps, c'est leur privilège, mais faut-il pour autant priver plusieurs milliers de personnes de la facilité de circuler? Il y en a 38 000 qui ont signé la pétition contre. En plein hiver, ils vont sûrement s'entraîner ailleurs. Alors, pourquoi ils ne commencent pas un peu plus tôt?

135 Moi et les gens de ma génération, nous sommes âgés, mais nous existons. Nous payons nos taxes et nous aimerions profiter facilement des plaisirs de la montagne. Vous savez, quand on vieillit, il faut faire beaucoup de deuils. J'en ai fait plusieurs. Mais celui-là en coûte beaucoup.

140 En ces temps de travaux multiples et de cônes orange à profusion, est-ce le bon moment pour rajouter des entraves à une circulation difficile pour tous et, bien sûr, pour les gens de mon âge? À 78 ans, on s'adapte et on fait des compromis. Est-ce que les personnes de ma génération seraient les seules à en faire?

145 Alors, je propose donc d'ouvrir tout le chemin Camillien-Houde aux automobilistes en dehors de juillet et août, pour que les citoyens plus âgés puissent aussi profiter plus simplement et plus facilement de la montagne.

LA PRÉSIDENTE :

150 Merci beaucoup, Madame Bernier, on aura quelques questions. Peut-être une première que je vous poserais qui concerne votre expérience de personne qui conduit une voiture. Avez-

155 vous, soit avant ou après le projet pilote et même pendant le pilote, connu ou remarqué des problèmes de cohabitations, de côtoiement, de partage de la route entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons? Et, si vous aviez des suggestions là-dessus?

Mme DIANE BERNIER :

160 Hum...

LA PRÉSIDENTE :

Non. Avez-vous des suggestions? Vous vous déplacez à l'intérieur de la montagne...

165 **Mme DIANE BERNIER :**

Hum, hum.

LA PRÉSIDENTE :

170 ... vous avez parlé d'un stationnement à l'autre, mais sur le site comme tel du parc. Avez-vous des recommandations que vous pourriez nous faire en regard des personnes plus âgées ou dont la mobilité peut être un peu plus réduite?

175 **Mme DIANE BERNIER :**

Bien...

LA PRÉSIDENTE :

180 Des choses que vous aimeriez voir changer?

Mme DIANE BERNIER :

185 Moi, je suis venue ici pour parler en mon nom et au nom des personnes de ma
génération, les autres...

LA PRÉSIDENTE :

190 Oui, mais je vous interroge comme une personne....

Mme DIANE BERNIER :

Oui.

195

LA PRÉSIDENTE :

... comme représentant d'un groupe d'âge.

200

Mme DIANE BERNIER :

Bien, les personnes qui ont une mobilité réduite, elles se promènent... oui, il y en a qui se
promènent en autobus, mais il y en a beaucoup qui se promènent en voiture.

205

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme DIANE BERNIER :

210

Et la voiture c'est plus facile pour aller d'un stationnement à l'autre que de faire un grand
détour. Je le sais qu'on peut faire un grand détour par l'auto, mais ça me prend 25 minutes de

215 plus, si je fais le grand détour. C'est plus rapide et plus facile d'aller d'un stationnement à l'autre.
Et j'ai pensé aussi au père de famille, l'hiver, qui vient avec sa luge puis ses trois enfants; il vient pas en autobus, il vient en voiture, et, s'il arrive après 10 heures, il ne peut pas stationner. C'est trop petit, c'est rempli à 10 heures le matin les fins de semaine.

LA PRÉSIDENTE :

220

Parfait.

Mme DIANE BERNIER :

225

Alors, il fait quoi? Rembarquer tout son monde et faire un grand détour pour aller dans l'autre stationnement? Franchement.

LA PRÉSIDENTE :

230

Ça va pour moi.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

235

Vous avez dit que vous utilisez le transport en commun aussi. Est-ce que vous l'utilisez pour vous rendre sur la montagne ou à ...

Mme DIANE BERNIER :

240

Non.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Non?

245 **Mme DIANE BERNIER :**

Non. Je l'ai pris pour venir ici, mais quand je viens au centre-ville, je viens en transport en commun. Mais la montagne, là, je pourrais, je le sais bien, mais je ne le fais pas.

250 **Mme LUBA SERGE, commissaire ::**

Vous n'êtes pas loin de l'autobus 11? Ce n'est pas un trajet qui vous intéresse ou c'est difficile?

255 **Mme DIANE BERNIER :**

C'est parce que la 11, il faut être fort en technologie pour savoir quand il passe, parce qu'il ne passe pas souvent.

260 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

O.K.

Mme DIANE BERNIER :

265

L'aller, ça peut toujours aller, en calculant bien ses affaires. Mais le retour, c'est plus compliqué, il faut être un expert en...

Mme LUBA SERGE , commissaire :

270

Et l'autre question : vous seriez d'accord d'arrêter la circulation en transit...

Mme DIANE BERNIER :

275

Oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

... durant les mois de juillet et août?

280 **Mme DIANE BERNIER :**

Oui. Pour les cyclistes, s'ils veulent s'entraîner, je n'ai pas d'objection. Il faut faire des compromis dans la vie.

285 **Mme LUBA SERGE, commissaire ::**

Alors, pour vous c'est vraiment un compromis?

290 **Mme DIANE BERNIER :**

Oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

295 Durant l'été, est-ce que vous êtes allée sur la montagne...

Mme DIANE BERNIER :

Non.

300

Mme LUBA SERGE, commissaire :

... ou c'est plutôt l'hiver que...

305 **Mme DIANE BERNIER :**

Non, plutôt l'hiver.

310 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Oui, d'accord. Ça va pour moi. Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

315 Bien, peut-être une précision. Je vous écoutais parler, puis vous parliez comme si d'après vous le transit c'est quelque chose d'acquis, mais c'est pas acquis. Il n'y a rien d'acquis pour le moment. La Ville réfléchit à cela. Elle nous a donné le mandat de réfléchir avec les citoyens. On fera des recommandations. Puis je peux pas vous dire quelles seront les recommandations, on verra dans le temps comme dans le temps. Mais, après, la Ville décidera.
320 Alors, pour l'instant il n'y a rien d'acquis.

Mme DIANE BERNIER :

325 Monsieur Ferrandez est derrière le projet, et je ne me fais pas beaucoup d'illusions. Il est très puissant, lui. Il est contre les automobilistes. Tout le monde le sait. Moi aussi je le sais.

LA PRÉSIDENTE :

330 Mais, madame Plante qui a donné le, qui a invité, le comité exécutif...

Mme DIANE BERNIER :

Je le sais.

335 **LA PRÉSIDENTE :**

... a donné le mandat à l'Office et ce pourquoi on vous consulte, c'est pour faire un rapport avec des recommandations.

340 **Mme DIANE BERNIER :**

Je l'apprécie. C'est pour ça que je me suis déplacée.

345 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Alors, il me reste à vous remercier d'avoir pris la peine, d'avoir pris l'autobus...

350 **Mme DIANE BERNIER :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

355 ... pour être venue nous rencontrer et nous faire part de votre expérience. Écoutez, est-ce que je peux vous proposer, je vois que votre présentation est sur papier...

Mme DIANE BERNIER :

360 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

365 ... que vous la déposiez...

Mme DIANE BERNIER :

Oui.

370 **LA PRÉSIDENTE :**

... auprès de madame Nault, qui va voir à ce qu'elle apparaisse sur le site internet de l'Office.

375 **Mme DIANE BERNIER :**

D'accord.

380 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame Bernier, d'être venue. J'appellerais maintenant monsieur Victor Balsis, s'il vous plaît.

385 **M. VICTOR BALSIS :**

Bonjour.

390 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Monsieur. Allez-y.

395 **M. VICTOR BALSIS :**

Mon nom est Victor Balsis, je suis résident de l'arrondissement Ville-Marie, dans le secteur Est, dans le district de Sainte-Marie. Je vais présenter mon mémoire. J'ai fait une petite présentation qui ajoute quelques images et quelques autres concepts de mon mémoire écrit que j'ai déposé.

400 Je veux juste commencer par ce matin, j'ai vérifié sur le site de l'arrondissement et j'ai vu qu'il y avait un communiqué pour la journée internationale des personnes handicapées. Vu que mon mémoire traite essentiellement l'idée de l'accès universel à l'intérieur du parc mont Royal, notamment au belvédère Kondiaronk et son chalet, je trouvais cela très curieux que cela passe la journée après la journée des personnes handicapées. Je vais lire juste une ligne, un paragraphe dans le communiqué :

405 « *La Ville de Montréal déploie beaucoup d'énergie et de moyens pour rendre ses services, programmes et lieux publics universellement accessibles. Il reste toutefois encore des défis à relever pour que chacun, même avec une limitation fonctionnelle, puisse avoir accès de manière sécuritaire, en tout temps et de manière autonome à tout ce qui contribue à sa qualité de vie. Pour y arriver, nous allons y mettre du cœur, du sérieux, et redoubler d'ardeur, a déclaré la mairesse Plante* » .

410

La dernière ligne :

415 « *La Ville de Montréal reconnaît que toute personne, à tout âge, est susceptible de connaître des limitations temporaires ou permanentes aux plans moteur, visuel, auditif ou cognitif. À Montréal, une part importante de la population connaît une limitation fonctionnelle.* »

420 Alors, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt cette consultation et je trouvais désolant dans les dernières semaines, ou même depuis l'annonce du projet pilote, que toute l'attention, toute la préoccupation était autour du transit d'autos et pas à l'accès des personnes au Parc. Alors, je trouvais cela très désolant. C'est comme si les autos avaient un... c'est une espèce d'être supérieur. Alors, je trouve qu'il faut vraiment regarder ça et penser aux piétons en premier, si on veut accéder. Le transit, ça peut venir, moi je ne touche pas à cette question-là, parce que

425 je suis vraiment préoccupé à l'accès au mont Royal.

Alors, je ne représente aucun groupe. Je viens vraiment à titre de citoyen des choses

430 que j'ai remarquées, ces choses que, moi, je me sens personnellement. Mais pour moi, j'aimais le terme « accès universel », je ne sais pas la description, la définition propre à ce terme-là, mais, moi je trouvais que c'est inclusif. Alors, pour moi, l'accès universel c'est les aînés, les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite, des jeunes familles avec des carrosses ou avec des jeunes enfants qui n'ont peut-être pas la capacité de faire de grandes marches, de monter des pentes aussi facilement que des gens plus en forme.

435 Alors, j'ai pas besoin de dire combien on aime notre montagne. Moi, j'habite près du Pied-du-courant, le pont Jacques-Cartier. J'essaie de marcher au moins deux fois par semaine au Centre-Ville jusqu'à environ la rue de la Montagne et je reviens à pied. Je me considère pas la personne la moins en forme. Je m'entraîne depuis des années. Je ne fume pas. Mais
440 quand je regarde la montagne, quand on est sur la rue de la Montagne et qu'on regarde la montagne, on peut voir le belvédère, c'est plein de monde. J'ai envie de monter, mais chaque fois, c'est pas facile quand on arrive du côté sud, du côté du Centre-Ville. J'ai bien essayé, mais une journée chaude avec juste la pente de la rue McTavish, qui est maintenant une rue piétonne, après la moitié, je commence à avoir des difficultés.

445 Et comme j'ai dit, j'ai pas vraiment de problème, c'est juste l'âge qui nous pogne à un moment donné. Ensuite, il faut monter soit le chemin serpentin pour arriver au chemin Olmsted ou bien, le raccourci, c'est les 339 marches, qui est peut être un raccourci pour certains, mais impossible pour d'autres. Alors, vous savez que la Ville en 2017 a inauguré ce
450 chemin-là pour mettre en valeur un peu l'entrée au pont et le lier avec le fleuve. Moi, personnellement, je remarque que souvent, même s'il est au cœur du Campus McGill et le Mille carré doré, il est relativement désert durant l'été. J'imagine que c'est parce qu'il y a moins d'étudiants.

455 Comme la dame avant moi, elle parlait, l'accès c'est pas facile. Avec la 11, il nous laisse de toute façon un peu loin du belvédère. Comme c'est écrit même sur le site de Les amis de la montagne, le chemin Olmsted c'est vraiment en poussière de roches. Alors, si on est en fauteuil roulant, ce n'est pas idéal.

460 Comme je l'ai mentionné, sur le flanc sud, c'est presque impossible, il y a pas
beaucoup de stationnements pour les gens qui arrivent par cette façon-là. Alors, les
stationnements sont au cœur de la montagne, et c'est là que c'est plus facile. En d'autres
mots, on dit : « prenez votre auto, si vous désirez aller à la montagne ». Je ne sais pas si
c'est vraiment le message qu'on peut envoyer? Est-ce qu'on veut plutôt améliorer les accès
465 pour les piétons, surtout du côté sud? On sait qu' il y a beaucoup d'investissements dans le
Centre-Ville. Il y a de plus en plus de personnes qui vont habiter aussi vers le sud. Alors,
pourquoi ne pas améliorer l'accès de ce côté?

Comme je le disais, avec Google j'avais essayé juste pour voir la pente. Je veux dire :
470 est-ce que c'est normal que j'aie tant de misère à monter? Il y a cinq ans, dix ans, j'étais
capable. Et j'ai vu que c'était à peu près entre Sainte-Catherine et le belvédère, si on le fait à
pied, la différence en élévation, c'est à peu près comme un peu plus haut que la Place Ville-
Marie. Alors, c'est comme on monte lentement, mais sûrement. C'est tout un défi pour
beaucoup de personnes de la population, vous pouvez imaginer.

475 J'ai aussi fait le test avec Google et le site de la Société de transport, pour voir si on
peut pas le faire à pied, est-ce qu'on peut le faire avec le transport en commun? Et vous
voyez, le chemin si on passe par l'est, je pense que c'est trois autobus et ensuite il faut
marcher. Comme je l'ai dit, la marche à la fin du trajet, ce n'est pas facile.

480 Du côté ouest, vous voyez on est à A, à B et, là, il faut faire un grand chemin dans cet
exemple-ci, c'est quatre autobus. Il faut noter que si on est en fauteuil roulant, on ne peut pas
prendre le métro parce qu'il n'y a pas d'ascenseur. Alors, imaginez, il faut attendre, il faut
vraiment, comme la dame a dit, ce n'est pas évident essayer de coordonner tout ça. Puis on
485 sait que l'humain c'est comme ça. Si c'est très difficile, on n'ira pas. Sur le site de Google, on
calcule 23 minutes de marche, je pense, à partir de l'arrêt de la ligne 11, sur le chemin
Remembrance. Alors, pour quelqu'un en forme, j'imagine.

490 Alors, j'ai essayé de voir qu'est-ce qu'on pouvait faire, si j'avais des pistes de
suggestion que la Ville pourrait regarder pour améliorer le transport. Je trouve que si on crée
des accès universels à l'intérieur du parc, de promouvoir une porte d'entrée du côté sud, qui
pour le moment n'est pas accessible par tous, ajouter le transport en commun qui offre des
expériences, des nouvelles expériences et ainsi, peut-être réduire des îlots de chaleur et notre
495 dépendance à l'automobile. Si c'est plus facile d'y accéder, peut-être qu'il y aura moins de
personnes qui seront obligées de prendre leur auto. Voilà, je pense que c'est trois
suggestions.

Je suggère une navette électrique à partir de la ligne 11 pour nous amener jusqu'au
belvédère Kondiaronk. Alors, on passe le Lac aux castors, maison Smith et ça c'est le chemin
500 qu'on suggère de marcher dans 17 minutes, dans ce cas-ci. Si c'était une navette électrique,
possiblement autonome, ça pourrait au moins servir une partie de la population qui l'évite
complètement, parce que ce n'est juste pas possible pour eux.

Ici, c'est une autre suggestion que je fais. C'est vraiment pour améliorer l'accès du
505 Centre-Ville. Alors, la montagne qu'on voit, mais qu'on ne peut pas vraiment accéder, pas par
tous. Je suggère une navette à partir peut-être du Square Dorchester, en partie sur la rue
McTavish et là, on pourrait entrer sur le site de l'Institut Allan Memorial. J'ai surveillé le site et
voyez en haut, où c'est inscrit « lien, navette », on pourrait possiblement ouvrir le chemin
pour laisser la navette accéder le chemin Olmsted et directement au belvédère.

510 Ça, c'est le chemin, une image existante, derrière l'Institut Allan Memorial. Puis où
vous voyez des escaliers, on va vers la droite, c'est un peu le chemin Olmsted, mais pour la
propriété de McGill. Mais si on va à gauche, on pourrait créer un nouveau lien pour accéder la
montagne.

515 À plus long terme, je pense que c'est quelque chose que la Ville devra étudier, c'est la
possibilité d'ajouter un funiculaire entre la route Olmsted et le belvédère, ça limiterait la

520 nécessité de faire le tour. Comme je vous dis, ça pourrait régler certains problèmes pour les gens qui ont des problèmes de mobilité.

525 J'ajoute une dernière suggestion, c'est le funiculaire souterrain qui coûterait sans doute très cher. À partir de l'avenue des Pins, ça éviterait la nécessité d'avoir une navette pour faire un peu le tour. C'est la plus coûteuse des options. Alors, dans les avantages, c'est faciliter l'accès surtout au belvédère pour les personnes à mobilité réduite. L'opportunité à tous les montréalais et visiteurs de participer pleinement aux activités.

530 On pense à l'OSM qui fait des concerts à chaque année et je pense aux personnes qui ne peuvent pas y aller. C'est très difficile, c'est très compliqué les autobus. Je ne sais pas si vous avez vu, il y a des navettes à partir du métro Papineau. C'est plein à craquer. C'est très populaire. C'est pas tout le monde qui peut attendre en ligne pour prendre des navettes comme ça. Il faut vraiment penser à ouvrir la montagne de différentes façons. Alors, évidemment, s'il y avait un funiculaire, ce serait un nouvel attrait touristique. L'achalandage au chalet surtout pendant toutes les saisons, parce que je pense que même les marches sont fermées durant les périodes de gel l'hiver, la neige. Alors, s'il y avait un moyen de transport, ça pourrait fonctionner toute l'année. Plus de personnes pourraient en profiter toute l'année et on pourrait imaginer d'autres usages plus permanents au chalet.

540 La promotion de transport collectif comme je l'ai dit tantôt, plus de collectif, moins d'autos privées. On pourrait possiblement aussi, reboiser les stationnements en surface. J'ai lu récemment, aux États-Unis, je pense qu'il y a quatre fois plus de stationnements pour 25 %. Les autos, la proportion entre la disponibilité des stationnements et le vrai nombre d'autos, c'est ça, c'est, admettons 25 millions d'autos, il y a de la place pour 100 millions. Alors, il y a quelque chose à vérifier là-bas. Je crois que c'était la même chose au parc Jean-Drapeau. Il y a beaucoup de stationnements, c'est des îlots de chaleur et c'est même pas utilisé. Il y en a trop pour la demande, malgré que la demande augmente tout le temps.

545 Aussi, j'ai pensé quand j'ai mentionné la navette sur la rue McTavish, ça pourrait aussi

550 servir comme transport pour les gens qui habitent dans le secteur et sécuriser les lieux aussi.

En conclusion, je trouvais aussi très intéressant que le REM s'installera à McGill Collège. Alors, c'est vraiment l'occasion de profiter de cette consultation pour regarder la question d'accès au mont Royal de manière plus globale, de modifier les possibilités de
555 découvrir le parc, en ajoutant des options qui répondent aux principes d'accès universel. C'est très important. Réfléchir à une meilleure promotion de la montagne et accroître la fréquentation et aussi attirer une nouvelle clientèle à partir du Centre-Ville, parce que s'il y a des gens, moi j'adore la montagne, j'adore le Centre-Ville, mais je n'y accède pas, parce que ça demande un peu trop d'énergie.

560 Alors, c'est ça, je pense qu'on devrait adopter le réflexe, comme on parle dans le communiqué. Je pense qu'en d'autres mots, il faut adopter le réflexe d'inclusion, d'accès universel. Ce n'est pas comme installer des ascenseurs dans les métros, on dit que c'est impossible, ça va prendre dix ans ou plus. Je pense que les mesures que je suggère, et je ne
565 suis pas un expert dans le domaine, les experts pourront probablement choisir d'autres options encore plus intéressantes. Mais je pense que le moment est vraiment venu pour regarder cet enjeu-là. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

570 Merci beaucoup, Monsieur Balsis. Juste avant qu'on vous pose des questions, je voudrais vous faire préciser, précisément sur cette dernière image. Là, il y a le funiculaire du chalet et du belvédère Kondiaronk, ce funiculaire partirait de la hauteur de l'avenue des Pins?

575 **M. VICTOR BALSIS :**

Non, non. Ça c'est en moyen terme, c'est le même niveau que où on va rejoindre l'escalier.

580 **LA PRÉSIDENTE :**

Le grand escalier?

585 **M. VICTOR BALSIS :**

Oui...

LA PRÉSIDENTE :

590 Oui.

M. VICTOR BALSIS :

... qui...

595 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui est sur le chemin Olmsted?

M. VICTOR BALSIS :

600 Sur le chemin Olmsted, oui.

LA PRÉSIDENTE :

605 Exactement.

M. VICTOR BALSIS :

610 Ça se peut qu'il faut se rendre jusque là...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

615 **M. VICTOR BALSIS :**

620 ... alors, c'est pour ça que s'il y a une option comme ça, on aura encore besoin d'une navette à partir du Centre-Ville pour laisser des gens au grand escalier et aussi possiblement au funiculaire, ou continuer. On pourra peut-être continuer, parce que peut-être qu'il y aura des coûts supplémentaires pour le funiculaire. Mais si la navette est gérée par la STM, il n'y aura pas de coûts additionnels pour les personnes qui arrivent en métro et en autobus. C'est intermodal, si vous voulez.

625 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Sur la même image, je vois aussi que vous avez agrandi le belvédère en direction de la sortie du très grand escalier.

630 **M. VICTOR BALSIS :**

Ici?

LA PRÉSIDENTE :

635 Oui.

M. VICTOR BALSIS :

640 Ça c'est, on est loin du grand escalier.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais c'est la sortie du...

645 **M. VICTOR BALSIS :**

C'est le grand escalier, je pense qu'il y a un certain chemin...

LA PRÉSIDENTE :

650

Oui.

M. VICTOR BALSIS :

655

... à faire avant, peut-être que c'est plus clair pour vous, mais la dernière fois on sort et il y a quand même une assez bonne distance à faire avant d'arriver au belvédère.

LA PRÉSIDENTE :

660

Mais il y a un agrandissement du belvédère?

M. VICTOR BALSIS :

665

Oui, bien, ici, je pense que je sais de quoi vous faites référence. C'est où la personne en fauteuil roulant est située?

LA PRÉSIDENTE :

670

Oui.

M. VICTOR BALSIS :

675 Normalement, il y aurait des marches probablement. Je pense qu'il y a des marches
actuellement. Moi, j'ai continué la plateforme pour... comme je vous dis, je ne suis pas expert,
mais je vous dis...

LA PRÉSIDENTE :

680 Non non, mais il faut que...

M. VICTOR BALSIS :

685 ... ça prend des rampes. Là, c'est pas juste des marches. Ça prend des rampes, si on
veut accommoder des personnes en fauteuils roulant ou même des gens qui ont de la
difficulté à monter des marches. Alors, des autobus, des funiculaires, des rampes, et, pas des
pentes, pas trop.

LA PRÉSIDENTE :

690 Ça, on a compris ça. Est-ce qu'il y a des questions?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

695 La navette, dans le fond, vous venez de le mentionner, la navette a l'avantage sur le
funiculaire : un, c'est beaucoup moins cher; deux, ça peut relier plusieurs points d'intérêt sur
le mont Royal...

M. VICTOR BALSIS :

700 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

705 ... dont d'éventuels stationnements périphériques si on enlevait une grande partie des cases de stationnement, par exemple, à la maison Smith...

M. VICTOR BALSIS :

710 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

715 ... comme plusieurs le suggère, et comme les chiffres semblent le confirmer, comme vous avez dit « il y beaucoup trop de places pour rien », sauf les fins de semaine, l'après-midi, en haute saison.

M. VICTOR BALSIS :

720 Entre 2 heures et 4 heures.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

725 Bien, ça, on peut utiliser d'autres stationnements à l'extérieur. Mais, là, il faudrait ramener les gens en navette. C'est une bonne idée la navette. Vous, vous suggérez la navette qui serait raccordée au circuit 11 de la STM?

M. VICTOR BALSIS :

730 Moi, je le partirais du coin Dorchester, le bureau de tourisme.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

O.K.

735 **M. VICTOR BALSIS :**

Et, là, on pourrait aller rejoindre, là, quand ça monte vers le nord, ça pourrait aller chercher des gens du métro Papineau qui passent par Metcalfe, Peel, qui est vraiment juste côté d'intermodal. Je sais que la station REM va être souterraine et va être reliée à la Place Montréal Trust, par exemple. Alors, on n'est pas vraiment loin. Idéalement, si ça passait par là
740 aussi, ça pourrait, comme je l'ai mentionné, aller chercher vraiment une autre clientèle. Faire profiter les gens qui arrivent, c'est sûr que quand arrive de l'aéroport, on a nos bagages et tout, on n'ira pas tout de suite voir la plus belle ville à Montréal. Mais, évidemment, si on peut tout relier, parce que l'humain c'est comme ça, il faut que ça soit facile. Je sais qu'il y a des gens
745 qui font de la course à la montagne, qui font la course sur les pentes, mais ce n'est pas tout le monde. Alors, nous on cherche facile.

Comme j'ai mentionné dans mon mémoire, c'est plus facile pour les gens de payer pour aller prendre l'ascenseur pour monter jusqu' à la Place Ville-Marie, ou la tour du Stade
750 Olympique, parce que c'est plus facile. Donc, les gens vont se déplacer parce que ça prend moins d'effort. Alors, si on avait la navette, là-bas, moi, je suis convaincu que le mont Royal profitera à tous les montréalais, avec plus de services, parce qu'il faut améliorer les services, là. Il n'y a pas de toilettes, il y a pas assez de toilettes publiques, c'est toute cette question-là.

755 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Vous, vous faites sortir la navette du parc. À date, quand j'entends parler de navette, j'entends parler « dans le parc ». C'est intéressant votre idée. Faudra la regarder. Vous la faites partir de McTavish, il y a d'autres destinations aussi...

760 **M. VICTOR BALSIS :**

Oui, l'autre modèle qui... je ne voulais pas le prendre, parce que je sais que c'est

765 quelque chose comme ça... mais je sais qu'il y a déjà eu des suggestions pour les
téléphériques et toutes sortes de choses entre la montagne et l'Île Sainte-Hélène. Moi,
personnellement, je trouve que c'est pas ma préférence. Alors, j'hésitais à démontrer des
choses, mais je voulais montrer... on est capable de construire un tunnel sous la montagne.
On est capable de creuser, je ne sais pas combien de mètres, pour aller chercher une station
770 du REM. J'imagine qu'on pourrait faire ça, si la volonté était là. C'est sûr qu'il y a certains
avantages que je ne veux pas énumérer à nouveau. Mais je pense que les coûts, l'autre que je
suggère c'était comme je faisais référence tantôt, c'était sur la rue Olmsted, et l'exemple que
j'ai pris, parce qu'il était disponible, c'était l'exemple du funiculaire à Montmartre, à Paris, pour
monter la côte, là-bas. Alors, j'ai trouvé que c'était simple. Quand on regarde les anciennes
775 images des funiculaires, dans le temps, ça passait toujours par le chemin Olmsted et tout ça,
et je trouvais que visuellement c'est pas intéressant, mais quand on pense à l'accès universel,
il faut aller au-delà. Alors, là, on pense à permettre l'accès à tout le monde. Mais, un cas
comme ça, une petite partie, ça serait moins imposant, je trouvais.

780 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Je voulais, encore une fois, la navette que vous proposez au Lac aux castors jusqu'au
chalet et peut-être la même chose pour la rue McTavish...

785 **M. VICTOR BALSIS :**

Oui.

790 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

... comment cette cohabitation avec les piétons, les deux pour l'instant c'est des... si
finalement on ne...

M. VICTOR BALSIS :

795

Bien, je veux dire, je pense qu'en Europe, il y a plein d'exemples de la cohabitation dans les rues. Mais, il va y en avoir aussi. Il va y avoir une cohabitation entre une rue presque piétonne, peut-être. C'est sûr qu'il faut contrôler la vitesse et aussi, je pense, je ne sais pas, là, mais je ne pense pas qu'il va y avoir des autobus qui vont passer tous les 5 minutes. Alors, moi si on passe à vitesse lente, comme je disais tantôt, c'est peut-être même un avantage pour ce petit bout de rue-là, parce que ça va être plus sécuritaire. Des gens sont vulnérables, surtout au coucher du soleil, c'est peut-être intéressant de savoir quels autobus passent là. Ça donne un peu, ça ajoute à la sécurité du secteur, parce qu'après 9 heures ou après les cours, ou l'hiver, il n'y a pas vraiment beaucoup de personnes qui circulent dans ce secteur-là. Alors, moi, personnellement, je trouverais ça sécurisant si des autobus passaient de temps en temps. Est-ce que ça répond à votre question ou c'est pas vraiment ça que vous vouliez dire?

800

805

Mme LUBA SERGE, commissaire :

810

Non, c'était un peu, parce que quand on pense à la piste qui se rend au chalet, il n'y a pas vraiment beaucoup de véhicules qui passent, comme McTavish qui vient de devenir...

M. VICTOR BALSIS :

815

Oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

... il y a pas de, encore une fois, il y a pas de...

820

M. VICTOR BALSIS :

Bien, vous voyez, j'ai pris cette photo-là, un dimanche, il y a une couple de mois, puis il

825 y a personne. Je veux dire, je ne vois pas le problème pour avoir une navette électrique,
comme je dis, possiblement autonome, parce qu'on veut expérimenter avec autobus
autonomes qui passent là, à vitesse lente. Encore, je ne suis pas un expert en transit, mais j'ai
fait le tour parce que je le proposais, mais je sais qu'il y a une dénivellation sur Dr Penfield et,
là, il faudrait faire le tour pour entrer dans le chemin. Mais, je sais pas si vous l'avez fait, mais
830 la pente que j'ai mentionné, de bas en haut c'est vraiment quelque chose. Puis si on ajoute la
chaleur, c'est pas pour tout le monde. Moi, j'étais à bout de souffle à mi-chemin.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

835 O.K. Ça va. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

840 Je vous remercie. Je vous dirais que je suis une sympathisante de ces pentes-là,
parce que je les fais.

M. VICTOR BALSIS :

845 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas facile.

850 **M. VICTOR BALSIS :**

O.K. *Great.*

LA PRÉSIDENTE :

855

Merci. Maintenant, pour le Syndicat du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, Mesdames Lina Gravel, Ariane Bolduc, de même que messieurs Benoit Simard et Charles Sainte-Marie.

860

Alors, pour la sténographie, je vous demanderais de vous identifier avant de parler, parce que j'ai invité quatre personnes et vous n'êtes que deux.

M. BENOIT SIMARD :

865

Mon nom est Benoit Simard, je suis président du Syndicat des employés des opérations au Cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

Mme LINA GRAVEL :

870

Lina Gravel, vice-présidente du Syndicat de bureau du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

LA PRÉSIDENTE :

875

Alors, bienvenus et, allez-y.

M. BENOIT SIMARD :

880

Bonjour tout le monde. Nous sommes ici pour représenter nos membres. Pour les opérations c'est environ 128 membres et, au bureau, ils sont environ 22. On est ici parce que la fermeture du chemin Camillien-Houde pour nous ça touche environ 45 employés qui passent par là chaque matin. Et ça touche quand même tous les autres membres, parce qu'il y a des répercussions sur plein de sphères, autant sur la clientèle, les ventes et tout, et l'accessibilité.

885 Pour nos employés qui passent par là, ça cause un 30 à 40 minutes minimum de voyage
de plus, et, sûrement ce serait pire l'hiver, en connaissant les rues de Montréal. Ça crée un
impact assez élevé sur les familles endeuillées. Ça crée des retards dans les cortèges. Il y a
des cortèges qui s'égarerent en contournant la montagne et ça fait des familles pas toujours
satisfaites. Plusieurs familles ont acheté des lots, en conséquence qu'il y avait une entrée sur
890 Camillien-Houde, donc, c'était un élément dans l'achat de leur lot. Et la plupart de nos lots à
venir dans le futur, quand on parle de terrains vacants et qu'on va vendre, sont tous près de
cette entrée-là. Les deux autres entrées principales du cimetière, ce sont des plus vieux
terrains. On a beaucoup moins de lots à vendre par là. Donc, nos futurs clients vont tous être
près de l'entrée Camillien-Houde. Donc, c'est un élément pour nous.

895

Mme LINA GRAVEL :

Pour ce qui est des, c'est sûr qu'étant au bureau, je représente, comme Benoit a dit,
autour de 22 personnes, oui, il y a des retards pour se rendre et revenir du travail. Il vous disait
900 30 à 40 minutes, ça c'est matin et soir. Donc, des fois ça peut prendre 1h30 de plus par jour,
non seulement à cause qu'il faut contourner la montagne, mais c'est qu'en ayant tout
contourné sur les côtés. La rue Descelles, on n'arrive même plus à sortir par nos autres
sorties, parce qu'il y a trop de trafic, dont une que c'est un arrêt, c'est pas une lumière et
qu'une voiture réussit à passer aux 5 minutes. Mais une fois le stress de réussir à arriver au
905 travail passé, au bureau on a le stress tout le reste de la journée, parce que, disons, l'été on a
entre 20-25 funérailles par jour.

C'est sûr que 20-25 funérailles autour de deux groupes de 10 cendres - les 2/3 sont
des cendres - il n'y a plus beaucoup de cortèges avec le cercueil. Mais, comme Benoit le
910 disait, les familles endeuillées arrivent en retard. Ça crée des retards pour les autres familles,
parce qu'on est cédulé assez vite pour être capables de servir tous ces gens-là. Puis, on se dit
« bon, un retard, c'est peut-être rien », mais on sert des familles qui sont en deuil. Quand on
est en deuil, on a des étapes psychologiques qu'il faut passer. Et souvent, quand elles arrivent

915 aux funérailles, le déni est passé, on est en tristesse, on est en colère et chaque petit événement devient très agressif, agressant et on se fâche, et on s'est fait engueuler tout l'été par les clients. Même si c'était pas nous, on essayait d'expliquer qu'est-ce qu'ils pouvaient faire, de venir à la commission, de présenter leur opinion. Mais, les gens, nous criaient après et en même temps qu'on se faisait crier après, nous, il fallait qu'on réussisse à gérer comment
920 on allait les replacer pour réussir à servir les 6- 7 autres familles qui allaient venir après, parce que tout décalait. Il fallait essayer de tout remettre en ordre.

Ça vient stressant pas juste pour arriver, puis aller au travail, mais durant toute la journée de gérer ça, parce que même si on veut fermer cette route-là, on a un accès au
925 cimetière qui est important, qui a été fermé. Les gens ne savent plus où passer. C'est pas simple, il n'y a pas une rue parallèle qui nous dit « bien, passez par là, puis venez au cimetière ». Contourner la montagne, c'est quand même assez compliqué. Et quand on a la tête, oui des fois ce sont des funérailles... qu'on a perdu tante Antoinette qui avait vécu une belle vie, puis on est correct, puis on est capable de prendre un peu de retard en riant. Mais
930 quand c'est des suicides, quand c'est des enfants, nous on a affaires avec ces familles-là, et c'est pas toujours facile de réussir à calmer ces gens-là, quand ils vivent de quoi de terrible dans leur vie. Donc, tout ce surplus-là, se retrouve sur nous. On n'a pas de solutions à leur offrir. On ne sait plus par où les faire passer.

935 C'est sûr que des fois c'est juste des gens qui sont perdus, parce qu'il y a à peu près 90 % de la population pense qu'il n'y a un seul cimetière sur la montagne, quand en fait il y en a deux. Puis on essaye de leur dire « bien, non, puis, là, vos funérailles que vous allez être en retard, vous allez vous dépêcher pour aller au cimetière Mont-Royal », mais on n'a plus le droit de faire le lien entre les deux, c'est bloqué maintenant. Donc, c'est un peu le problème
940 qu'on essaie d'apporter ici.

M. BENOIT SIMARD :

945 Dans le fond, on aimerait que tout le monde prenne en considération que les employés

du cimetière, et leur donner accès à la voie Camillien-Houde pour se rendre à leur travail. Le projet ne vise pas les travailleurs de la montagne, car nous n'utilisons pas la montagne aux fins de transit. Au contraire, la montagne est notre lieu de travail au même titre que les policiers, les cols bleus ou les employés du cimetière Mont-Royal présents sur la montagne.

950

L'impact de laisser passer les employés serait minime, car plus ou moins 45 voitures en tout entre 6h00 et 7h00 a.m. et 4h30 et 5h00 p.m., ce n'est pas grand-chose. Par contre, fermer Camillien-Houde nous oblige à être plus longtemps dans le trafic en contournant la montagne et en polluant davantage.

955

Mme LINA GRAVEL :

Un dernier élément. Les familles endeuillées n'utilisent pas non plus la voie Camillien-Houde comme transit, mais elles veulent se diriger dans le cimetière. Donc, c'est pas pour couper la ville, mais vraiment pour se rendre à un emplacement sur la montagne. On se rend rarement aux funérailles avec une urne en autobus ou en navette.

960

Donc, dans les solutions, pour nous ça serait de vous demander de rallonger la portion qui a été ouverte pour se rendre au cimetière Mont-Royal à partir de l'est. De la rallonger jusqu'à notre entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, qui est l'entrée en face du Lac aux castors, l'entrée Camillien-Houde, et reconnaître les travailleurs comme personnes autorisées à utiliser la voie Camillien-Houde tout comme le sont les autres travailleurs, dont Mont-Royal, qui ont eu ce droit-là.

965

970

M. BENOIT SIMARD :

Et dans tous les cas, on dit du sens si c'est maintenu ou pas. On pense que de ravoir la signalisation pour permettre une sortie sécuritaire et efficace des voitures aux sorties et au contour de la montagne serait très important. On a eu pendant l'été, quand le projet a été en

975

fonction, beaucoup de problématiques à sortir à nos sorties, nos deux autres sorties. Étant donné que le projet était fait et qui a, à ma connaissance, eu aucune modification à la signalisation, ou exemple au temps des lumières de signalisation, bien notre sortie, exemple, Descelles, on avait de grosses problématiques pour sortir pour notre heure de pointe, qui est l'heure de pointe de tout le monde.

Donc, nous, tout le monde quitte à 4h30, donc, on n'est pas loin de 160 employés qui sortent par deux des trois sorties. Puis, une des sorties ,c'était la cacophonie, c'était très compliqué, là, celles de Descelles et de Queen Mary. Puis, il a fallu qu'on passe par un accès qu'on a avec l'Université de Montréal, qu'on n'a pas eu nécessairement d'autorisation, mais qu'on prenait quand même, même si l'employeur à n moment donné ne voulait pas, on passait quand même par là, parce que c'était trop problématique aux deux autres sorties. C'est pour ça qu'on n'est pas en accord avec le projet pilote.

Mme LINA GRAVEL :

Tel qu'il est présenté.

M. BENOIT SIMARD :

Tel qu'il est présenté.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci. On aura peut-être quelques questions.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

D'une façon beaucoup plus large, on pose des questions en termes de transport en

commun. Les gens qui travaillent chez-vous, est-ce que les autobus, le 11, le 711, ne conviennent pas? Les gens doivent utiliser leur auto?

Mme LINA GRAVEL :

1010

Quand j'en parle avec les gens, ou même, je vais parler pour moi-même. Si je prends les transports en commun, je l'ai fait l'essai, et ça me prend environ 3 heures par jours : 1h30 le matin, 1h30 le soir. En ce moment, ça me prend autour de 35 minutes; j'ai deux heures de plus avec mes enfants, à m'occuper d'eux, à prendre ma voiture en ce moment. S'il avait une
1015 amélioration du transport en commun à Montréal, peut-être. Mais, pour l'instant, la plupart des gens, il y en a qui viennent de quand même assez loin. Ils ont la chance, il y en a qui, bien vous, vous commencez plus tôt à l'extérieur, donc ils sont un peu avant le trafic. Mais il y a des gens qui viennent de Saint-Esprit, c'est quand même assez loin autour de Montréal. Donc, ça vient plus compliqué prendre le transport en commun. Il y a en quelques-uns qui sont plus
1020 près, que oui, ils prennent le transport en commun.

Mais encore-là, dans le cimetière, nous on doit se diriger à l'intérieur du cimetière. Il n'y a pas de transport en commun à l'intérieur, là. Il faut comprendre qu'il y a 56 kilomètres de route dans le cimetière. Le bureau principal, le garage des opérations ne sont pas à l'entrée.
1025 Donc, il faut marcher 15-20 minutes à l'intérieur du cimetière pour se rendre au bureau. Ça aussi c'est un facteur qui fait que certaines personnes ne prennent pas les transports en commun.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

1030

O.K.

M. BENOIT SIMARD :

1035

Et pour nous, aux opérations, on a certains employés, comme madame dit, qui

1040 habitent plus loin. Nous, nous commençons beaucoup plus tôt. On a des employés qui commencent même à 6h30, dont tout le reste à 7h00. Donc, il y a des personnes qui habitent un peu plus loin, bien disons sur les rives de Montréal, que de venir en autobus et métro, c'est quasi impossible. Si je me trompe pas, même le métro je crois que ça commence vers 6h00. Je ne sais pas si ça a changé, mais c'était compliqué.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

1045 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1050 Ce que je comprends, s'ajoute aux distances extérieures au cimetière, les distances à l'intérieur du cimetière qui est un facteur important.

1055 Moi, j'aurais une question concernant l'interface entre le cimetière et le parc. Est-ce que, comme les employés fréquentent parfois le parc? Ou si vous considérez que le cimetière est en soi un espace naturel assez...

Mme LINA GRAVEL :

1060 Non. Je dirais plus que ce sont les gens du parc qui continuent dans le cimetière en croyant qu'on est un parc.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien correct. Merci.

1065 **M. BENOIT SIMARD :**

Non. À ma connaissance, on n'utilise pas vraiment le parc. C'est sûr que oui, comme madame a dit, il y beaucoup d'utilisateurs du parc qui viennent dans le cimetière. On fait partie du parc, mais est quand même un endroit distinct et privé.

1070

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1075 **M. BENOIT SIMARD :**

On est une grosse partie de la montagne, je crois. Surtout avec les deux cimetières ensemble. Puis, on est un élément, je pense même une grosse attraction quand même pour la montagne. On est un cimetière qui a beaucoup de vécu, beaucoup d'histoires. Mais, non, on n'a pas vraiment, on ne va pas vraiment sur la montagne.

1080

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

1085

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Dans l'éventualité où la Ville maintiendrait le transit, éventuellement, ce qui n'est pas acquis, il n'y a rien d'acquis pour le moment, mais éventuellement, si la Ville maintenait le transit, est-ce que vous revendiquez, donc d'être reconnus, d'avoir une reconnaissance spéciale qui vous permettrait de passer dans la zone le « *no man's land* »?

1090

Puis, pourquoi, cette année, d'après vous, à votre connaissance pourquoi est-ce qu'il n'y a pas eu moyen de s'entendre avec la Ville pour faire une entrée là, vous donner un privilège, si

1095

je peux dire, ou un droit, au cimetière Notre-Dame-des-Neiges, comme ça été fait avec le cimetière Mont-Royal? Et je vous préviens, on a posé la question à vos patrons la semaine passée, puis on a eu une réponse. Mais, vous, pourquoi vous pensez que ça s'est pas fait?

1100 **M. BENOIT SIMARD :**

Bien nous, par rapport à la première, on a eu des discussions, mais on sait pas exactement ce qui s'est dit, ce qui a été présenté. C'est sûr qu'on a entendu beaucoup d'histoires pendant l'été. C'est une chose qui a créé de la frustration chez nos membres. C'est qu'on attendait parler de vignettes, d'accès spéciaux pour ceux du Mont-Royal, puis les policiers. Honnêtement, on n'a jamais eu de preuve et d'heure juste. Ça fait que pour nous, c'est des ouï-dire. Ça fait que moi, en étant président, j'ai entendu plein de choses, mais je n'ai pas eu de preuve. Sauf que c'est une chose que j'aimerais, c'est sûr, c'est qu'on soit peut-être mis au fait ou consultés lors de choix, peut-être, pour ce qu'il va en venir du projet.

1110

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Parce qu'à date, la réponse qu'on a eue, franchement, c'est que ça serait une question strictement de budget. On peut en penser ce qu'on veut, c'est pas la fin du monde faire une brèche dans un terre-plein. Alors, on se demande pourquoi le cimetière Côte-des-Neiges n'a pas pu s'entendre avec la Ville de Montréal? Le savez-vous?

1115

M. BENOIT SIMARD :

1120 Ça, moi, je ne pourrais pas répondre parce que...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Non, je comprends que vous ne pouvez pas répondre à la place de vos patrons, non plus.

1125

LA PRÉSIDENTE :

Ça, ça n'a pas rapport au niveau de notre niveau.

1130

M. BENOIT SIMARD :

Cet été on avait déjà fait préparer des vignettes avec notre effigie de notre syndicat, au cas où on aurait un accord de vignettes. On a essayé de faire des démarches pour nous, c'était plus compliqué parce qu'on n'est pas les propriétaires du cimetière. J'ai eu l'occasion, j'aurais pu avoir une rencontre avec monsieur Fernandez, que je n'ai pas cru bon de faire. J'aimais mieux attendre la fin du projet.

1135

Mais, honnêtement, c'est sûr qu'on devrait être consultés peut-être ou avoir nos opinions, émettre nos opinions par rapport à ce qui va arriver, parce qu'on est quand même laissé à nous autres. On n'avait aucune précision. On n'a jamais eu de vent de si c'était vraies les histoires de vignettes. Il y a des policiers qui ont parlé à des employés disant que ceux du cimetière avaient des permissions spéciales. Mais, honnêtement, on n'a jamais eu de preuve tangible. Ça fait que j'aime mieux pas m'enligner sur ça.

1140

1145

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

1150

Mme LINA GRAVEL :

C'est certain qu'à l'extérieur, ils voient peut-être moins cette portion-là, mais pour nous, au bureau, on trouve que les vignettes pour les employés, ça ne règle qu'une partie du problème. Ça ne règle que notre entrée, notre sortie pour la moitié des employés du bureau. Mais ça n'aide pas toutes nos familles qui, elles, veulent venir au cimetière pour des funérailles, ou qu'on doit

1155

1160 rediriger à l'autre cimetière, parce qu'elles se sont trompées de cimetière, puis doivent se dépêcher parce que les funérailles sont là. Ça ne fait régler qu'une partie du problème. Et si on parle de pourquoi on n'a pas eu cet accès-là, cet été, moi, je ne suis pas au courant. C'est en haut de nous. C'est à demander aux personnes responsables.

LA PRÉSIDENTE :

1165 Parfait. Alors, je vous remercie beaucoup. J'inviterais maintenant pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), madame Coralie Deny, s'il vous plaît.
Bonjour, Madame.

Mme CORALIE DENY :

1170 Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Alors, on vous écoute. Allez-y.

Mme CORALIE DENY :

1180 Très bien. Merci beaucoup de nous entendre aujourd'hui. Alors, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, au fond, nous considérons d'emblée que l'axe Camillien-Houde-Remembrance, c'est là-dessus que notre mémoire a porté, même s'il y a eu d'autres éléments qui ont été ajoutés. Donc, nous considérons que cet axe-là c'est un élément vraiment indissociable du parc du mont Royal.

1185 En ce sens, il doit subir des transformations majeures pour mettre davantage en valeur l'usage parc. Nous parlons beaucoup, ça fait partie du titre de notre mémoire, de « l'expérience parc ». Pour nous, Camillien-Houde c'est vraiment un axe important pour plusieurs raisons.

1190 C'est un axe qui offre des, et je parle en termes de parc bien évidemment, il offre deux entrées principales au parc, donc, d'un point de vue vers mont Royal et vers Côte-des-Neiges. Il offre aussi un accès privilégié à des points vues uniques qui sont à la fois actuels et à en devenir. On parle, entre autres, du belvédère Soleil qui pourrait voir le jour dans des prochains aménagements. Et, aussi, il permet d'accéder à des éléments hautement attractifs du parc : qu'on parle du chalet et du belvédère Kondiaronk, qu'on parle de la maison Smith, qu'on parle du Lac aux castors.

1195 Alors, pour nous, c'est vraiment un élément clé du parc du mont Royal. On a bien conscience que ça fait partie de la montagne. Quand on parle de la montagne, on parle plus du grand périmètre de territoire protégé depuis plusieurs années, comme patrimoine naturel et bâti du mont Royal, qui est beaucoup plus large que le parc du mont Royal. Mais, pour nous, ce dossier-là est vraiment en lien expressément avec le parc, et oui, c'est un peu une colonne vertébrale du parc, pour les raisons que j'ai mentionnées.

1200 Alors, dans cette perspective-là, pour nous ça vaut vraiment la peine collectivement, parce qu'on le regarde de ce point vue-là. On comprend qu'il y a des intérêts particuliers que l'on entend tout à fait, que ça soit des gens qui habitent d'un côté de la montagne et qui veulent prendre cet axe-là tous les matins ou tous les soirs pour aller travailler au Centre-Ville ou *vice versa*. On comprend qu'il y a une volonté de prendre ce raccourci-là, qu'il y a d'autres enjeux. Il y a des gens, juste avant moi, qui parlaient aussi de leur accès.

1210 Mais, on considère que la voie Camillien-Houde, c'est au cœur de notre mémoire, devrait devenir, alors, nous on l'a nommé « l'allée » de parc. Une allée de parc. Pourquoi? Parce que c'est un assentiment qu'au-delà de la circulation automobile, ce qu'il faut c'est le réaménager. Ce n'est pas normal qu'encore aujourd'hui, alors qu'on a même déposé une demande pour avoir une reconnaissance à l'UNESCO internationale pour l'ensemble de la montagne, que le parc, qui en est le cœur avec son axe qui est Camillien-Houde/Remembrance, soit encore une espèce d'autoroute non aménagée.

1215

1220 Pour nous, ce qui s'est passé cet été, le projet pilote, a fait une certaine démonstration de la pertinence d'éliminer la circulation de transit. Et, là, nous avons le sentiment qu'il y a eu beaucoup de mépris sur le terme « transit ». Transit, c'est vraiment les gens qui n'ont pas d'intérêt au mont Royal, mais qui ont simplement besoin de passer d'un endroit à un autre dans la Ville et qui se servent de cet axe-là pour s'y rendre. C'est ça que l'on appelle « la circulation de transit ». Et, en ce sens-là, pour nous, ça n'a pas lieu d'être dans un parc.

1225 Pour nous, c'est d'autant plus important que si on veut vraiment collectivement aménager de façon majeure cet axe-là, tant au niveau de nouveaux belvédères, de renforcer aussi l'expérience des gens qui feront du vélo, qui voudraient marcher, qui sont d'un côté de cet axe-là et qui voudraient se rendre de l'autre côté, parce que dans certains cas, il y a même des sentiers qui sont de l'autre côté et auxquels vous n'avez pas accès, si ce n'est que de traverser
1230 actuellement quelque chose qui est dangereux. Ce n'est pas normal, on est dans un parc.

Les arrêts d'autobus sont loin d'être à la hauteur de ce qu'ils devraient être quand on est sur le mont Royal, avec tout le prestige qu'on lui accorde et toute l'importance qu'on lui accorde. Donc, en conséquence, la circulation de transit est un élément majeur. Parce que si on ne la retire pas, on va se retrouver avec une circulation tellement importante, qu'on ne pourra pas se donner les occasions et l'opportunité de réaménager pour calmer vraiment. Parce que la question est de calmer la circulation automobile, la circulation routière pour permettre un usage plus partagé de cette voie-là, donc, piétons, cyclistes et voitures, autobus, transport collectif. Alors, nous on croit vraiment que la circulation de transit doit être absolument éliminée.

1240 Ce qui s'est passé cet été, même si on considère, en effet, que les aménagements comme tels c'était du temporaire. Alors, ça avait des valeurs de temporaire. Il faut se projeter dans l'avenir pour voir à quoi ça pourrait ressembler si on rétrécissait, si on mettait des arbres, si on mettait une allée pour des piétons.

1245 On propose que dans le goulot d'étranglement, qui est la partie la plus délicate parce qu'elle est très étroite, mais que là on pense dans une perspective où peut-être mettre des feux

1250 de circulation de part et d'autre pour faire en sorte que la circulation soit dans un sens
uniquement permise et puis ensuite ça passe dans l'autre sens pour favoriser justement le
partage de cette rue et s'assurer qu'on sécurise et on rend ça plus convivial. Mais la question de
la quantité de véhicules qui y circulent est majeure. Parce que si vous voulez une allée de parc,
vous ne pouvez pas avoir des milliers de personnes qui circulent à l'heure de pointe le matin, qui
sont pressées de passer d'un côté et de l'autre, parce qu'ils veulent aller travailler.

1255
Alors, pour nous c'est clair et le projet pilote a eu ça de très bon, de faire la
démonstration que malgré toutes ses faiblesses, malgré le fait qu'il a encore manqué
probablement de communication, j'entendais justement, juste avant moi, les gens parler au
niveau du cimetière, il y avait des choses, les gens étaient pas au courant qu'il fallait faire le tour.
1260 Je pense que c'est sûr que, quel que soit le choix d'aménagement qui sera fait ultérieurement, il
va falloir faire un gros travail de signalisation et de communication, beaucoup plus que ce qui a
été fait. Mais, ça a fait la démonstration qu'on a réduit de façon drastique la circulation de transit
et ce que cela a amené, c'est beaucoup plus de calme dans un secteur, comme je le disais, qui
est majeur, si on parle des secteurs parmi les plus achalandés, les plus prisés du parc du mont
1265 Royal.

Alors, pour nous, c'est vraiment essentiel d'aller dans cette voie-là. Le Conseil régional
de l'environnement de Montréal, comme je l'ai mentionné d'ailleurs dans notre mémoire, a mis
une série, probablement pas tout à fait exhaustive, mais une série d'interventions qu'on a faites
1270 sur le mont Royal. On fait partie de la Table de concertation du mont Royal depuis ses tout
début. On est rendu à la quarantième rencontre et je pense que si on faisait le décompte, le
CRE-Montréal a été présent à quasi la totalité. Nous avons été de ceux qui étaient là au
sommet du mont Royal en 2002. Alors, vous voyez, on est au cœur de ce concept de la
montagne dans sa globalité avec tous ses enjeux.

1275
Bien sûr, comme je le disais, nous on voit la nuance quand on parle du parc *versus*
vraiment de la montagne au sens large du terme donc, dans sa topographie que l'on voit,

1280 évidemment, avec tous ses propriétaires qui s'y retrouvent et ses usagers. On pense en priorité aux usagers du parc, avec les activités qu'on fait habituellement dans un parc. Et aussi, dans une perspective, on sait qu'on veut la mobilité durable, on veut Vision zéro pour la question des accidents, on veut, en même temps, s'assurer que les personnes se déplacent de plus en plus en transport collectif. C'est sûr qu'il va falloir faire les efforts à cet égard-là en conséquence.

1285 Alors, bien sûr, pour nous ça devient une question de cohérence aussi d'aménagement. Quand on sait que la population et aussi l'usage qui est fait du mont Royal et la présence de plus en plus importante de touristes sur le mont Royal, ça met des pressions. Alors, si on continue à vouloir laisser ouvert de plus en plus la voiture sur le mont Royal, bien, c'est sûr qu'on va se retrouver avec un flux de voitures qui va être en augmentation, et notamment avec la circulation
1290 de transit, si les populations qui habitent au pourtour augmentent et se disent « bien, finalement je peux passer par le mont Royal ».

Alors, voilà, nous on pense que c'est vraiment important de faire ça pour diminuer les vitesses, pour s'assurer d'une qualité de la beauté et qu'on pense que les efforts qui sont
1295 demandés de façon individuelle, ces personnes vont être vraiment pour un bien collectif qui est le parc du mont Royal que je pense que tout le monde, tous les gens qui viennent ici, aujourd'hui et les autres jours, très probablement sont des amoureux de la montagne, j'en doute pas.

Donc, le mont Royal est vraiment important et pour nous le parc en est le cœur et il faut
1300 prendre certaines décisions, même si cela a certaines incidences pour certains usagers. Et, dans ce cadre-là, nous considérons que la circulation de transit devrait, en effet, être éliminée.

De quelle façon? Est-ce que c'est la façon dont ça été fait cet été? Nous, dans notre document , on évoque potentiellement d'autres façons. Il est clair que l'aménagement va faire
1305 une grosse différence. Si on avait vraiment un ralentissement majeur, un rétrécissement du verdissement, du partage piétons-cyclistes, une façon de sécuriser, comme je le disais dans le goulot d'étranglement, et puis faire aussi en sorte que, par exemple, vous payez, vous diminuez

1310 le nombre de stationnements aussi de places de stationnement, mais à l'intérieur du parc vous faites payer l'entrée du parc aux deux entrées Camillien-Houde/Remembrance, ça viendrait certainement contribuer à diminuer ça, et permettre de faire ces aménagements qui, pour nous, sont très intéressants pour un parc du prestige du mont Royal.

LA PRÉSIDENTE :

1315
Merci. Alors, on avait des questions à vous poser.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

1320 Vous avez des propositions pour le belvédère Soleil qui a été érigé cet été. Je ne sais pas si vous pouviez expliquer un peu la façon que... je sais que vous avez identifié des problèmes...

Mme CORALIE DENY :

1325
Oui, bien en fait, pour le belvédère Soleil, il y avait l'aspect esthétique. C'est sûr, comme je le disais, c'était du temporaire, puis avec du temporaire c'est sûr qu'on peut pas faire du permanent. Alors, le premier élément, on disait qu'il fallait s'assurer que le permanent soit à la hauteur de la qualité des lieux et de la particularité des lieux, tant en termes d'esthétisme que de
1330 matériaux, etc. Après ça, nous, évidemment dans ce secteur-là, tel que ça été fait d'un point de vue temporaire, c'était quand même assez dangereux pour les piétons, les voitures s'arrêtaient quand même.

1335 Alors, il y a vraiment un travail à faire pour s'assurer qu'on ne soit pas dans ce cas-là, une fois que ce sera pour nous du permanent, parce que c'est un lieu extraordinaire. Vous avez un couché de soleil que vous ne pouvez pas voir à beaucoup d'endroits, sur un beau paysage, une partie de Montréal. Donc, ça vaut vraiment la peine de l'aménager. Évidemment, qu'on

1340 prend aussi le fait de comment on l'aménagerait, pour respecter qu'il y a un cimetière en
contrebas avec l'usage qu'on connaît. Donc, respecter aussi les gens qui viennent en contrebas,
pour que ça soit pas un endroit qui génère beaucoup de bruit, etc. Donc, dans un esprit trop
festif, mais contemplatif, probablement plus. Aussi, on se disait « bien, peut-être que c'est à
imaginer ». On n'a pas nécessairement cette solution, mais ce qu'on proposait c'est se dire
1345 « bon, ça été fait d'un côté de la route, mais par exemple, est-ce qu'on pourrait le penser aussi
de l'autre côté? » Peut-être que ça pourrait justement éviter certains désagréments laissés dans
une perspective de réflexion, pour s'assurer que les piétons et les cyclistes aient accès tout ça.

Donc, en fait, de revoir la forme et la taille de l'espace dont on dispose avec les
contraintes pour le faire au mieux et s'assurer qu'on ait une belle vue, mais bien ancré dans le
1350 paysage du mont Royal. Alors, c'était ça un peu notre proposition.

C'est sûr que nous on pense qu'il pourrait y avoir un débarcadère, par exemple, on
pense aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite, c'est clair, pour qu'elles puissent
descendre, un arrêt d'autobus. Mais on pense que si on veut vraiment s'assurer qu'il y ait un bel
1355 aménagement, ça ne serait pas le lieu d'avoir un stationnement supplémentaire pour permettre
aux gens de s'y arrêter. Il faut trouver d'autres façons de faire. On est au 21^e siècle, il y a plein
d'autres façons d'amener les gens.

Parce que c'est sûr qu'on comprend que tout le monde ne pourra pas y aller à pied. Soit
1360 un stationnement en bas ou, comme je disais, au moins un débarcadère. Les gens, après,
peuvent aller s'arrêter ailleurs, ceux qui peuvent marcher. Et puis, il y aurait d'autres moyens pour
y monter. Donc, nous, ça serait de s'assurer de le rendre le plus contemplatif et le plus agréable.
Et c'est sûr que, selon nous, c'est pas en rajoutant un stationnement à cet endroit-là, qu'on
pourra y arriver.

1365

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Merci.

1370 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

J'aurais voulu parler du belvédère, moi aussi, je pense que je vais parler d'autres choses. C'est une bonne idée, en tout cas, de regarder de mettre de l'autre côté de la voie. Ça élimine plein de problèmes de sécurité, puis ça permet aux montréalais de pouvoir profiter, en effet, de ce bel endroit pour regarder les couchers de soleil.

Mais je vais vous faire parler de transport en commun. Je suis un partisan du transport en commun. Regardez, j'ai ma carte (carte Opus). Puis, je ne veux pas avoir l'air de *bash*er la STM. La STM fait des choses magnifiques, fait rouler un métro extraordinaire qui est en compétition avec les meilleurs métros au monde, puis qui est vraiment en bonne position. Mais, franchement, l'offre de service sur le mont Royal, ça fait dur. On peut le dire comme ça. Maintenant, vous savez que je ne suis pas un STM *bash*eur.

Il y a une petite ligne 11 qui a des fréquences qui sont pas assez grandes à mon goût et au goût de beaucoup de personnes qui sont venues nous le dire, ici. Je n'invente rien. Puis le représentant de la STM est venu nous dire humblement et correctement que, franchement, leur taux de fiabilité est beaucoup trop bas. Mais, là, ça fait plusieurs années, moi, ça fait à peu près 40 ans que je m'intéresse au transport public à Montréal, il me semble que ça fait 10-15 ans qu'on entend ça, que l'offre de transport sur le mont Royal est pas assez bonne. Si on veut éliminer des stationnements, demander aux gens de laisser leur voiture chez-eux, créer d'autres pôles d'attractions, etc., sur le mont Royal, il faudrait offrir une alternative. Je dirais même peut-être d'abord offrir une alternative valable.

Comment on fait? Qu'est-ce que vous recommandez, vous? Je ne sais pas si je vous lance une grosse question là. Qu'est-ce qu'on peut recommander pour qu'enfin la STM, enfin les autorités organisatrices de transport public placent le mont Royal au centre de leur préoccupation, ce qui ne semble pas être le cas, actuellement. La STM gère 159 lignes, je pense, à Montréal, toutes plus importantes que la petite ligne numéro 11.

1400 Alors, comment on fait pour placer le mont Royal au centre des préoccupations des décideurs de transport public ? Parce que, sinon, tout ce que vous proposez, et que beaucoup d'autres personnes proposent en effet, sera difficile à réaliser, si on n'a pas une bonification sérieuse de l'offre.

1405 **Mme CORALIE DENY :**

 Bien, c'est certain qu'il faut bonifier de façon très importante le transport collectif pour se rendre à ces points-là, sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance, parce que les autres, ce sont d'autres types d'accès. On en a par des lignes sur l'avenue du Parc ou de par le Centre-Ville. Je
1410 pense qu'il y a eu des personnes avant moi aussi qui parlaient de propositions. Il y a eu toutes sortes de propositions, de navette, ou de faire certains crochets avec des autobus pour s'assurer de déposer aux différentes entrées qu'on retrouve sur le pourtour, avec aussi un travail de signalisation, encore une fois.

1415 Maintenant, sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance, il est clair que ça va avec. On peut pas demander de vouloir réduire les stationnements, de favoriser le transport collectif sur le mont Royal à ces endroits-là, sans avoir une augmentation majeure de l'offre de transport collectif, spécialement dans les moments qui sont très achalandés. Parce que, tout à l'heure, j'entendais parler des stationnements, en effet, de façon générale, les stationnements c'est comme les
1420 autoroutes, c'est toujours calibré, pensé pour le jour ou le moment de la pointe. C'est-à-dire là où ça va être le plus achalandé. C'est clair, puis c'est sans fin, on peut penser qu'on pourrait avoir des besoins croissants. Si on veut aller dans une tendance inverse sur le mont Royal au niveau des stationnements, il va falloir offrir d'autres façons de faire pour les citoyens. Alors, il y a, à la fois, des stationnements qu'on voit qui sont possiblement récupérables en dehors du parc ou aux
1425 abords du parc, qui sont sur la table, qui pourraient être du partage de stationnements pour des usages multiples, pas seulement pour des usages parc, mais quand les gens viennent au parc. Et puis dans le parc, c'est sûr que la solution va être, bien sûr, d'avoir des navettes plus fréquentes.

1430 Là, comment faire? C'est une grande question. Je pense que si, plus il va y avoir des gens qui vont venir demander l'accès et vouloir y aller en transport collectif, parce que, c'est aussi une chose de dire qu'il faut du transport collectif, il faut aussi que les gens le prennent.

1435 Je pense que sur le mont Royal, il y a eu une augmentation dans les dernières années, quand même, les belles journées, les fins de semaine, du transport collectif, et c'est plein. Alors, je pense qu'il y a un besoin d'augmenter ça. Il y a peut-être aussi besoin de l'adapter aux besoins des gens qui y viennent. Je pense à ceux qui viennent faire du pique-nique, ceux qui viennent avec plus d'enfants, etc. Peut-être que ces bus-là, un peu comme on a le 747 qui est adapté pour aller à l'aéroport, bien, que les bus du mont Royal, les fins de semaine par exemple, il y en a plusieurs qui devraient peut-être répondre à des besoins supplémentaires pour s'assurer que ces gens-là puissent venir en autobus.

1440 Donc, c'est clair qu'il va falloir augmenter. Puis je pense que c'est un peu ça sur quoi on se dirige, parce que si on veut parler de mobilité durable à Montréal, il va falloir que ça se traduise, bien sûr, on pense à des nouvelles lignes de métro, mais concrètement, pour amener à l'intérieur des secteurs, il va falloir plus d'autobus. Maintenant, il peut y avoir des petites navettes. Peut-être qu'à un moment donné, il va falloir moins de gros autobus, puis plus des bus plus petits à certaines heures, pour que la fréquence soit au rendez-vous et moins, même s'ils sont moins remplis que si c'étaient des grands, donc, plus des petits. Ça peut être tout ça.

1450 Je pense que ça va être à regarder. Puis, ce que l'on entend, c'est que l'administration publique est interpellée par le mont Royal, l'améliorer; que Camillien-Houde il va y avoir quand même aussi Remembrance qui va être complètement refait. On va enfin faire tomber ce qui est presque du ressort d'une autoroute, c'est-à-dire, l'échangeur pour faire quelque chose. À quoi ça va ressembler? On ne le sait pas exactement, mais ça va certainement ressembler à quelque chose qui est beaucoup plus approprié pour un parc, qui va permettre de faire le lien aussi davantage avec le parc Summit. Alors, c'est sûr qu'il va falloir revoir les routes. C'est la 11 qui fait ça. On sait qu'il y a aussi des demandes pour qu'il y ait de plus en plus d'autobus qui relient à l'Oratoire Saint-Joseph aussi, puis aux différents métros. Il y a plusieurs lignes de métros, il n'y a

1460

pas juste le métro Mont-Royal pour essayer de désengorger.

1465 Alors, il y a probablement lieu de s'assurer que les gens en autobus aient plus d'accès.
Pourquoi pas, à un moment donné, certains autobus viendraient même du Centre-Ville vers
Côte-des-Neiges, qui feraient un petit crochet au moins jusqu'au Lac aux castors, puis qui
pourraient repartir par exemple. Donc, je pense qu'il y a des routes qui pourraient être modifiées.
Puis, il y a très certainement, un besoin d'augmenter la fréquence. Parce que ça, c'est un des
enjeux majeurs.

1470

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1475 Les stations du REM aussi, qui vont se rajouter aux stations de métros dans un rayon de
peut-être de 1 kilomètre autour du mont Royal. Il y a finalement beaucoup de points de
ralliements.

Mme CORALIE DENY :

1480 D'accès.

1480

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Merci.

1485 **Mme CORALIE DENY :**

Ça me fait plaisir.

1490 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, il me reste à vous remercier, Madame.

Mme CORALIE DENY :

1495 Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1500 J'invite maintenant madame Suzanne Lareau, s'il vous plaît.

Mme SUZANNE LAREAU :

Bonjour.

1505 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour Madame.

Mme SUZANNE LAREAU :

1510 Merci de me recevoir aujourd'hui. Je me présente, Suzanne Lareau, je suis présidente, directrice générale de Vélo Québec. Vélo Québec est une organisation cycliste qui a été fondée en 1967 et qui est appelée régulièrement à intervenir sur des questions d'aménagement urbain pour favoriser les déplacements à vélo.

1515 Alors, le mont Royal. Je vous dirais que notre position est assez connue, mais je vais vous la résumer, encore aujourd'hui, parce que je pense qu'on en a entendu parler amplement dans les médias, dans les derniers mois. Donc, pour Vélo Québec, le mont Royal c'est un lieu emblématique et protégé. C'est un arrondissement historique, qu'on a décidé de protéger. Je
1520 parle de la Ville, bien sûr.

1525 Nos recommandations sont connues depuis longtemps, elles vont dans le sens de la protection de l'arrondissement historique du mon Royal et des gens qui le fréquentent ce parc. Le débat a commencé dans les années 90, sous Jean Doré. Les gens pensent que le projet pilote qui a abouti cet été est un peu sorti du triste décès de Clément Ouimet, qui a eu lieu à l'automne, l'année passée. Mais, non, ça fait presque 30 ans qu'on parle du transit sur le mont Royal, qu'on parle de notre parc qui est envahi de voitures.

1530 C'est important de remettre dans le contexte que, entre autres, sous Jean Doré, au début des années 90, il y avait eu des consultations publiques qui avaient fait ressortir l'importance de tenir des activités qui étaient en lien et compatibles avec le milieu naturel de la montagne et que fermer le transit serait une de ces solutions-là. Cela avait été proposé textuellement à l'époque. Là, on parle du début des années 90.

1535 Donc, ce n'est pas une idée nouvelle que de parler de l'arrêt du transit pour aller sur le mont Royal et, même, je vous dirais qu'avec le son de cloche que GIEC nous a donné il y a quelques semaines et qui, dans le fond, nous interpelle sur notre inaction à faire des choix qui vont réduire entre autres notre empreinte carbone et surtout toute la question des déplacements. Je pense que plus que jamais, il faut penser à l'arrêt du transit sur le mon Royal, aussi en lien
1540 avec toutes les actions qu'on doit faire comme société, pour répondre aux enjeux climatiques qui se présentent à nous.

1545 Ce n'est pas un luxe de penser à apaiser le mon Royal. Vous savez, c'est sorti encore récemment, on vit dans un milieu urbanisé, on le sait tous. Il s'ajoute sur l'Île de Montréal 15 000 nouvelles voitures chaque année. C'est 40 000 nouvelles voitures dans la grande région métropolitaine qui s'ajoutent chaque année. Alors, dans la région métropolitaine, en 10 ans, c'est 400 000 voitures de plus sur les routes et ça ne cesse d'augmenter. Et à un moment donné, il faut se dire : c'est assez ! Il y a des endroits où la voiture ne sera plus autorisée, comme elle
1550 souhaiterait y aller, comme bon lui semble.

1555 Alors, pour des montréalais, la campagne est rendue de plus en plus loin. Elle est loin en temps, parce qu'avec plus de voitures on est moins rapide à se déplacer en voiture, comme montréalais, quand on veut sortir de la Ville. Et elle est de plus en plus loin en kilomètres parce que la grande région de Montréal s'est agrandie, la banlieue est de plus en plus loin. Et donc, notre petit bout de campagne en ville, qui est le mont Royal, il est précieux pour les montréalais. Il est vraiment précieux.

1560 Donc, pour nous, quand on regarde la fermeture du transit sur le mont Royal, il y avait deux objectifs : Le premier, c'était de retrouver un chemin de parc sur la montagne, qu'on redonne au mont Royal un véritable chemin de parc; et le deuxième objectif était d'améliorer la sécurité des usagers. Et ça, la Ville de Montréal a d'ailleurs annoncé, tout récemment, qu'elle adhéraient au principe de Vision Zéro et ce principe-là, donc, veut que ce qu'on cherche à faire, c'est d'améliorer la sécurité de tous les usagers sur les routes, parce que d'avoir des blessés graves et des morts, c'est inacceptable.

1565 Donc, pour nous, le projet pilote ça été un succès, côté apaisement du mont Royal, bien certainement. Je rappelle que le mon Royal est resté accessible à tout le monde. La coupure du transit n'a empêché en aucun temps les automobilistes d'accéder à la montagne, en passant soit par Camillien-Houde, ou soit par Remembrance. Donc, on a entendu beaucoup de gens dire :
1570 « on n'avait plus accès », l'accès était toujours possible; c'était le transit qui n'était plus possible. Donc, la montagne est restée accessible.

1575 Ce projet-là, par contre, n'a pas permis de régler les problèmes de sécurité. Et les problèmes de sécurité, et moi je fréquente la montagne à vélo, donc, je les vois régulièrement, les problèmes de sécurité sont les demi-tours illégaux que font les automobilistes. Demi-tours illégaux qui sont souvent causés tout d'abord par Camillien-Houde, c' est une route très large qui a été aménagée à la fin des années 50. Donc, évidemment, une route très large, quand vous êtes un automobiliste, même si vous n'avez pas le droit, vous regardez à droite, vous regardez à gauche, vous dites « bien, j'ai de la place, je peux faire mon demi-tour ».

1580

Évidemment, le projet pilote ne pouvait pas toucher à la taille de la largeur de la rue Camillien-Houde, donc, on n'a pas empêché les gens de faire des demi-tours illégaux. Le belvédère est une source de demi-tours incroyable. Les gens entrent d'un bord, de l'autre sortent du mauvais sens. C'est affolant. Et quand on regarde ça, quand j'ai regardé les chiffres que vous aviez publiés, je pense que c'est à l'OCPM ou à la Ville de Montréal, il ya eu en 5 ans, 137 accidents, collisions, sur le mont Royal. Des piétons, des cyclistes, des automobilistes, là-dedans, il y a eu un mort, le jeune cycliste, des blessés graves. On a tout un problème de sécurité sur le mont Royal et c'est vrai que le projet pilote n'a pas encore réglé ce problème-là, parce qu'on n'a pas pu intervenir sur le calibre de la route.

D'ailleurs, je rappelle le 19 novembre dernier, quand la mairesse, Valérie Plante, a lancé l'adhésion de la Ville à Vision Zéro, je la cite :

« Il ne faut pas perdre de vue que le privilège de se déplacer rapidement et facilement, ne doit jamais se faire au détriment de la sécurité des autres usagers de la route. La Vision Zéro guide chacune de nos initiatives en matière de transport et d'aménagement. »

Et donc, on a là une très bonne raison d'intervenir sur Camillien-Houde si on veut rejoindre le principe de Vision Zéro. Parce que 137 accidents en 5 ans, c'est énorme. Les chemins Camillien-Houde et Remembrance devraient avoir le statut pour nous de rues locales et non pas d'artères ou de rues collectrices. Une rue locale, bien, c'est plus étroit, c'est moins large et l'aménagement invite à ralentir. En ce moment, l'aménagement de Camillien-Houde invite à la vitesse, et c'est absolument pas ça qu'on souhaite pour la sécurité de tous les usagers sur la montagne.

L'idée n'est pas de mettre des obstacles pour ralentir les gens qui circuleraient sur Camillien-Houde, mais bien d'en revenir à un chemin de parc où les perspectives visuelles obligeraient les gens, cyclistes comme automobilistes, à adopter une vitesse moins rapides, puisqu'ils n'auraient pas une vue très profonde du chemin où ils s'en vont.

1615 Les recommandations de Vélo Québec. Nous proposons dans un premier temps, d'éliminer définitivement la circulation de transit et d'accorder la priorité aux modes actifs et au transport collectif. Je suis tout à fait d'accord avec vous, Monsieur Lebeau, et je vais reprendre votre expression « le transport collectif sur la montagne, ça fait dur ». Vous m'avez enlevé les mots de la bouche. C'est incroyable.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1620 Je l'avais lu dans votre rapport.

Mme SUZANNE LAREAU :

1625 C'est ça, vous l'aviez lu. Et ça me désole. J'ai l'impression que ça fait 40 ans qu'on a le même horaire de la 11, qui passe deux fois par heure. Ça me jette à terre! Alors, qu'on sait que le transport collectif, c'est un enjeu important pour la mobilité à Montréal. Alors, oui, améliorer le transport collectif. On a la 11 qui fait un certain trajet. La 711 qui était là uniquement pendant l'été. Il n'est plus là depuis le mois d'octobre. Mais nous on propose, aussi, qu'il y ait une navette. Une navette qui partirait du Centre-Ville, Vieux Montréal-Centre-Ville, on n'a pas fait de parcours exacts, parce que beaucoup de touristes se destinent à la montagne. Alors, imaginez, vous demandez à un touriste « prenez le métro, rendez-vous au métro Mont-Royal, puis là, si vous êtes chanceux, vous allez accrocher la 11 dans les 20 prochaines minutes ». Alors que si on avait une navette qui passait du Centre-Ville et qui faisait carrément, qui montrait avenue du Parc, Place des festivals, avenue du Parc, elle monte Camillien-Houde, elle redescend Remembrance, Côtes-des-Neiges, elle retourne dans le Centre-Ville, puis elle fait comme ça, elle tourne.

1635
1640 Donc, ça pourrait être une navette électrique, évidemment, mais n'attendons pas ça pour la mettre en place. On pourrait commencer avec une navette à moteur, à essence, puis après ça on passera à une navette électrique, quand elles seront disponibles. Mais, ce serait une façon d'offrir une desserte pas mal intéressante. Je n'enlèverais pas la 11 pour autant, parce qu'il fait d'autres trajets, la 11. Mais ce serait pour nous une façon importante.

Donc, favoriser le transport actif et transport collectif. Je ne dis pas d'interdire aux voitures d'avoir accès à la montagne. On demande tout simplement, on suggère que le transit soit éliminé.

1645

Il y avait des installations temporaires qui ont été mises en place pendant le projet pilote, le Café suspendu au belvédère a été particulièrement agréable et on suggère, que dans le fond, ce soit reconduit mais, effectivement, ça pourrait être dans forme plus permanente. Mais, ça été fort agréable. D'ailleurs, je dis toujours que ce belvédère-là, ce n'est pas un belvédère, j'appelle ça un parking avec une vue. Ça été encore, là, aménagé en 1958. J'ai l'impression que ça n'a pas bougé. Et dans le fond, c'est des autos qui se stationnent là et c'est ce qui occasionne beaucoup de va-et-vient de la part des voitures, et ce qui cause des accrochages, des collisions et pas juste entre cyclistes et automobilistes, entre automobilistes aussi.

1650

On demande aussi de revoir, enfin, s'il vous plaît, l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde. Ça fait au moins 10 ans qu'on me dit que le projet est sur la table, qu'on est en train de le travailler, qu'on arrive à quelque chose. 10 ans que dis-je! 15 ans. Cette intersection n'est pas digne d'une intersection des abords du mont Royal. Et vous savez, une expérience montagne ça commence en bas de la montagne. Donc, de sentir tout de suite qu'on entre dans un parc, dans un endroit privilégié, dans un oasis de verdure, ça fait partie de l'expérience qu'on souhaite pour que les gens puissent vraiment profiter du mont Royal.

1655

1660

Sur le mont Royal, il y a un goulot d'étranglement, Coralie juste avant moi en a parlé et d'autres personnes, on a un petit col en haut de Camillien-Houde et, effectivement, il est difficile de faire passer une voie pour les piétons, de faire passer deux voitures de large, des cyclistes. Alors, on suggère que la circulation à pied et à vélo soit avec ses espaces bien délimités, soit ininterrompue. Mais que pour les voitures on les fasse passer de façon alternative, pour justement dégager de la place pour les piétons et les cyclistes.

1665

J'ai parlé de reconfigurer le belvédère Camillien-Houde. Et aussi, dans nos suggestions, on parle du stationnement de la maison Smith, stationnement qui, comme on dit, il y a des

1670

1675 centres d'achat en banlieue qui ont des plus beaux stationnements avec de la verdure, que la maison Smith qui est sur le mont Royal. Encore là, j'ai l'impression qu'on a figé dans le temps certains aménagements sur la montagne et que ça fait pas très 2018 certains aménagements, dont le stationnement de la maison Smith. Je pense qu'on pourrait penser à le verdier, quitte à enlever quelques places de stationnements, mais lui donner un air de stationnement au cœur d'une montagne.

1680 Ce que nous souhaitons, c'est que les élus prennent acte des idées qui ont été émises ici, pour améliorer le projet pilote. Un projet pilote c'est des essais, c'est des tentatives. On voit ce qui marche, on voit ce qui marche moins. Nous on souhaite qu'il y ait une reconfiguration complète de la voie Camillien-Houde et que ce projet-là s'inscrive dans la vision où le bien commun doit primer. Il y a beaucoup de gens qui ont fait valoir qu'à titre individuel, c'était des
1685 désagréments pour eux que le transit soit coupé. Mais je pense qu'ici on est dans le bien commun et on est dans l'intérêt collectif, et on espère que l'intérêt collectif va viser à protéger un espace naturel et les citoyens qui le fréquentent.

LA PRÉSIDENTE :

1690 Merci Madame Lareau. Une première question qui fait suite à votre recommandation concernant l'aménagement de l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde. Avez-vous d'autre chose à dire, ou les personnes que vous représentez, concernant l'intersection Remembrance / Côte-des-Neiges?

Mme SUZANNE LAREAU :

1700 Tout à fait. J'irais dans le même sens. On aurait effectivement pu le mettre notre mémoire. Cet échangeur-là est même extrêmement dangereux pour les cyclistes quand on y sort. Quand on fait du vélo sur la montagne, on s'en va des fois à Summit Circle, on passe par là, et je peux vous dire que cet échangeur-là, pour les sorties de cyclistes du mont Royal, est

1705 extrêmement dangereux. Donc, oui, je pourrais aller dans le me sens. Encore là, les projets sont sur la table. J'en attends parler depuis au moins 10 ans que l'échangeur doit être mis à terre et remplacé par un carrefour plus convivial pour tous et plus sécuritaire pour tous.

LA PRÉSIDENTE :

1710 Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Je n'ai pas de questions. C'est vraiment clair vos points de vue. Je vous remercie.

1715 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Dans votre mémoire, vous avez parlé de rues locales, si j'ai bien compris?

Mme SUZANNE LAREAU :

1720 Oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

1725 C'est plus étroit. Vous avez parlé de chemin de parc avec perspectives visuelles et vous parlez aussi de chemin d'ambiance; est-ce que les trois sont la même chose?

Mme SUZANNE LAREAU :

1730 Oui, c'est à peu près. On a utilisé plusieurs phrases, effectivement. Mais ce qu'on voulait faire sentir, puis ça aurait bien que ça inspire le projet pilote dès départ de dire : « voici à quoi

1735 le mont Royal, l'entrée du mont Royal pourrait ressembler si c'était un véritable chemin de parc ». Donc, on parle d'une rue pas mal plus étroite. On a fait volontairement pas de dessin, de schéma de perspective dans notre mémoire.

1740 On pense à un chemin avec une voie de circulation de chaque côté avec un accotement moins large, mais qui permet aux cyclistes de circuler en sécurité et avec, d'un côté est ou ouest, nord ou sud, un chemin pour les piétons. Donc, quelque chose de beaucoup plus étroit, mais où la verdure va reprendre aussi ses lettres de noblesse. En ce moment, quand vous montez Camillien-Houde, c'est bête à dire, mais c'est laid, Camillien-Houde. Je le fais, comme je vous dis, je m'entraîne là une à deux fois par semaine, du mois d'avril au mois de septembre. C'est franchement laid la façon dont c'est fait.

1745 Si on revenait à un chemin de parc plus bucolique, avec des arbres qui seraient plus rapprochés du bord de la chaussée, on aurait une expérience montagne tout de suite en entrant dans le parc, et non pas juste quand on va stationner et débarquer de sa voiture, pour aller marcher autour du Lac aux castors. Donc, c'était dans ce sens-là qu'on l'évoquait.

1750 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Merci.

1755 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Êtes-vous d'accord si je dis qu'en montant, ça prend une voie cycliste séparée des véhicules, puis en descendant, les véhicules peuvent ou doivent même partager la même voie? Est-ce correct de dire ça, question de sécurité?

1760 **Mme SUZANNE LAREAU :**

Disons que question de sécurité, on en a discuté pas mal avec nos experts au bureau.

1765 Nous ce qu'on recommanderait, si l'administration va de ce sens-là, c'est que dans les deux sens, que ce soit une voie automobiles à peu près de 3.5 mètres de large et après un accotement pour les cyclistes d'environ 2 mètres de large, autant pour la montée de Camillien-Houde que pour la descente. Il faut savoir que dans une pente comme ça, ce serait extrêmement dangereux d'y mettre des obstacles, genre des bollards, des dos-d'âne, des trucs comme ça. C'est clair que ça risquerait de causer des accidents.

1770 Les gens nous disent « oui, ça pourrait être une voie cyclable protégée ». Non, ce n'est pas une bonne idée dans une pente comme ça. Il vaut mieux laisser tout simplement une voie de circulation pour les voitures et un accotement pour les cyclistes, comme on retrouve sur plein de petites rues tranquilles dans les campagnes. Il faut savoir aussi qu'une fois que le transit serait éliminé, le nombre de voitures va beaucoup diminué. Il va contribuer à améliorer la sécurité de tous, pas juste des cyclistes, mais de tous. C'est sûr que quand on diminue la fréquence, on diminue l'exposition aux risques.

1780 Alors, donc, ça ne serait pas nécessaire d'avoir une piste cyclable comme telle, mais bien d'avoir un accotement réservé aux cyclistes. En ce moment, c'est vrai qu'il y a un accotement sur Camillien-Houde qui est très large pour les cyclistes. Ce n'est pas nécessaire qu'il soit aussi large que ça. Il faut permettre à deux cyclistes de se dépasser, ça c'est sûr. Mais ça n'a pas besoin d'être la largeur qu'il est actuellement. Et la voie de circulation automobiles est aussi assez large.

1785 **LA PRÉSIDENTE :**

1790 Dans la foulée de cette question-là, dans une perspective où le transit est maintenu et qu'il faille introduire des mesures d'apaisement de la circulation, pour toute catégorie de personnes qui y circulent avec quelque moyen, même les piétons à la limite, est-ce que ce que vous recommandez vaut aussi? C'est-à dire entre autres qu'il n'y ait pas de dos-d'âne, qu'il n'y ait pas de...

Mme SUZANNE LAREAU :

1795

Tout à fait. Si la Ville mettait des dos-d'âne, c'est clair qu'il va y avoir des accidents.

LA PRÉSIDENTE :

1800

S'il y a des feux de circulation?

Mme SUZANNE LAREAU :

1805

Des feux de circulation, ça va arrêter le trafic, mais ça ne réduira pas. Ce qu'on suggère, nous, c'est carrément, la montagne n'a pas besoin de ce trafic-là. Ce trafic-là est plutôt nuisible au bien-être de la montagne. Donc, on ne recommande pas que le transit soit maintenu, considérant qu'il n'y a pas de plus-value pour la montagne et qu'on est plutôt dans une époque où on doit protéger nos espaces naturels. Alors, donc, réduire le nombre de voitures est la meilleure façon de protéger la montagne et de protéger ses usagers.

1810

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

1815

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Il y a des gens qui ont proposé d'installer des minis giratoires à la sortie et à l'entrée du belvédère?

1820

Mme SUZANNE LAREAU :

Oui, j'ai vu.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1825

Puis ils ont fait une petite démonstration fort intéressante. Qu'est-ce que vous pensez de ça, vous?

Mme SUZANNE LAREAU :

1830

On l'a regardée aussi, c'est le CAA qui a proposé ça, hier. Des giratoires dans une pente de cet angle-là, c'est une très mauvaise idée. Un giratoire sur un terrain plat, tout à fait. Mais dans une pente comme celle de Camillien-Houde, à l'endroit aussi, puis surtout il y en a un qui est juste après un virage, mais c'est surtout la pente. Ce n'est pas une très bonne idée. Ce serait dangereux en termes de sécurité. Moi, quand je me promène, je fais du vélo ailleurs qu'au Québec, puis il y a de la montagne ailleurs, parce que c'est quelque chose que j'aime bien faire en vélo et je n'ai jamais vu ça, dans des routes de montagne, des carrefours giratoires. Dans le bas, quand c'est plat, on pourrait penser qu'au bas du mont Royal, au pied du mont Royal, il pourrait y avoir un mini giratoire, pour que des gens qui veulent se destiner à Camillien-Houde, puis que là réalisent « ce n'est pas là que je veux aller, il faut que je retourne », ça pourrait être fait parce que ça serait sur un terrain presque plat. Mais Camillien-Houde c'est une bonne pente, alors on ne pense pas que ce serait une bonne idée de mettre un giratoire dans une pente comme ça.

1835

1840

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1845

Est-ce que vous avez des idées pour apaiser les risques, en termes de sécurité, à la sortie et à l'entrée du belvédère? Vous avez parlé du feu alternatif, est-ce que ça règle d'après-vous le problème?

1850

Mme SUZANNE LAREAU :

Non, pas du tout. Nous, ce que nous avons suggéré dans notre mémoire, c'est que le

1855 belvédère soit même fermé aux voitures. Que le belvédère soit accessible aux gens qui sont à pied, à vélo, en transport collectif, mais que le belvédère ne serait plus accessible aux voitures. C'est ce qu'on proposait.

LA PRÉSIDENTE :

1860

Alors, il me reste qu'à vous remercier.

Mme SUZANNE LAREAU :

1865

Merci beaucoup.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1870

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1875

Alors, j'inviterais madame Claire Saint-Georges à venir à l'avant. Bonjour, Madame.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

1880

Bonjour, Mesdames et Monsieur le commissaire. Merci d'écouter les citoyens par rapport à cette question très importante.

1885

Alors, je me présente, je m'appelle Claire Saint-Georges, je suis une riveraine de la montagne. J'habite sur la rue Ridgewood, donc tout près de l'entrée ouest de la montagne. C'est une voie que j'emprunte fréquemment pour me rendre, par exemple au Jardin botanique où je suis guide bénévole. Alors c'est tout près. Je passe par là. Je prends le boulevard Saint-Joseph.

1890 C'est vraiment pratique pour moi. Par ailleurs, j'adore le mont Royal, c'est un lieu où je me rends souvent pour marcher ou l'été pour y faire des pique niques. Mais je ne peux m'y rendre à pied, ni en vélo, ni en transport en commun parce que ma mobilité en matière de transport actif est réduite et, donc, je m'y rends en voiture. Traverser le parc en voiture, c'est pour moi un vraiment moment de détente. Comme la plupart des automobilistes qui roulent sur la montagne, je respecte la limite de vitesse et je donne la priorité aux cyclistes dans les nombreuses portions qui sont trop étroites du chemin.

1895 La mairie actuelle doit tenir compte du fait que la population de Montréal n'est pas uniquement constituée de cyclistes et de piétons de moins de 40 ans et que des familles, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite ont aussi droit d'y circuler par le moyen de transport qui leur convient le mieux.

1900 À bord de ces voitures que la mairie souhaite voir disparaître, il y a des pères et des mères de famille qui conduisent leurs enfants à l'école; il y a des personnes âgées qui se rendent à une clinique; il y a des personnes qui, comme moi, vont faire du bénévolat quelque part; il y a des personnes qui se rendent au cimetière pour honorer leurs défunts, des personnes à mobilité réduite qui ne peuvent pas prendre l'autobus ou se rendre en vélo ou à pied; ou des personnes, encore, qui vont simplement travailler ou à l'université. Toutes ces personnes ont aussi droit de profiter de la montagne et d'apprécier son panorama unique. Moi, personnellement, je préconise une montagne pour tout le monde.

1910 Alors, j'ai fait quelques constatations sur le projet pilote. À l'heure actuelle encore, je ne m'explique pas comment ça se fait qu'il n'y ait pas de signalisation qui indique la présence d'une piste réservée aux cyclistes sur la montagne. Que ce soit en montée ou en descente sur le chemin Remembrance, ou dans la partie comprise entre le Lac aux castors et le belvédère Camillien-Houde, aucune indication. Et puis dans la voie, il n'y a pas marquage, il n'y a pas de lignes, il n'y a pas de murets de béton, il n'y a pas de bornes de protection. C'est encore pire dans la descente du côté Camillien-Houde, parce qu'il y a effectivement une ligne blanche continue qui sépare la chaussée principale d'un grand accotement très large.

1920

Je plains les gens qui visitent Montréal pour comprendre qu'ils doivent rouler là et pas là, parce qu'il n'y a rien. On ne sait pas qu'à droite, il y a des cyclistes. Et je trouve que c'est terrible à dire, mais c'est à cet endroit-là que le jeune cycliste a perdu la vie, puis a été fauché par un automobiliste américain qui faisait demi-tour, comme tout le monde le sait. Mais s'il y avait eu une meilleure signalisation sur la montagne et s'il y avait eu une séparation physique entre la voie réservée aux automobilistes et la voie réservée aux cyclistes, s'il y avait eu un muret de béton, des bordures de trottoir surélevées comme sur Côte-Sainte-Catherine ou ce qu'on appelle des bollards, des bornes de protection, bien, ce jeune cycliste, moi j'avance qu'il serait toujours en vie.

1925

1930

Le deuxième point, les conséquences de l'accident qui a coûté la vie à un cycliste. Pourquoi je parle de ça, c'est parce que la mairesse et le directeur des grands parc, quand cet accident est arrivé, ils se sont empressés de récupérer ça pour en faire le déclencheur du projet pilote qui a été conçu et préparé à la va-vite, selon moi, qui a coûté quelque chose comme au-delà de 800 000 \$ aux contribuables, et qui a permis en grande partie à des cyclistes de haut calibre, en mal de piste d'entraînement, de pouvoir s'approprier la montagne pendant cinq mois.

1935

J'étais présente à la soirée de relance du 28 octobre et j'ai été stupéfaite de constater la mauvaise préparation de ce projet de la Ville. Par exemple, comment ça se fait qu'on a mis des bonbons là? J'appellerais ça des bonbons, le Café suspendu dans le stationnement. En fait, son but c'était d'enlever des places de stationnement, parce que c'est ça qu'on voulait et puis donner un point vue sur la Ville, enfin, agrémenter le tout. Et le belvédère Soleil, qui est un petit peu plus haut, ça c'est une invitation pour les cyclistes et les piétons à circuler entre les deux et c'est dans la portion la plus étroite et la plus dangereuse de la route sur la montagne, celle qui est entre les falaises rocheuses. J'ai aussi vu que la façon dont les ont été planifiés les usagers des transports en commun descendaient sur la piste cyclable. C'est pas brillant des choses comme ça.

1940

1945

Troisième point, l'affluence a diminué. L'organisme les Amis de la montagne a constaté au terme de ce projet, que l'affluence sur la montagne pendant les cinq mois a diminué. Faut-il s'en étonner? Transformer la montagne en cul-de-sac pour automobilistes, comme on l'a fait

1950 pendant cinq mois et c'est l'effet qu'on obtient à coup sûr. Maintenir l'accès pour tous, qu'ils viennent à pied, en voiture, en autobus devrait, et j'ajouterais, à cheval, puisqu'il y a la police montée, devrait être un impératif incontournable dans le réaménagement de la montagne. Favoriser un partage équitable et démocratique de la voie aussi.

1955 Quatrième point : les bouchons se sont multipliés. On peut pas s'étonner de ça non plus. Alors, sur l'avenue des Pins, par exemple, qui est une des voies de contournement par le sud, bon, il y a eu la rénovation et la fermeture complète de la rue Peel. Il y avait d'énormes bouchons là. Il y avait des bouchons sur Édouard-Montpetit à cause des travaux du REM. Il y avait des bouchons sur Côte-Saint-Catherine à cause de l'interminable chantier de la rue Laurier et d'un chantier, aussi, qui était à l'angle du boulevard Saint-Joseph.

1960 Vous dire le temps que j'ai passé à contourner la montagne, pour ensuite me retrouver dans d'autres entraves et d'autres bouchons, d'autres détours. C'est désastreux l'effet que cela a eu sur la circulation et aussi à la rentrée universitaire vers la mi-août, là, il fallait voir sur Côte-des-Neiges, dès 3h00, chaque après-midi, des jours de semaine. Alors, la circulation sur l'avenue Decelles, sur l'avenue Gatineau et sur le chemin de la Côte-des-Neiges, en tout cas, dans le cas de l'avenue Decelles, ça refoulait jusqu'au Rockhill. Disons que pendant cette période-là, je n'ai pas vraiment souvent béni nos élus municipaux. Le projet a été mal avisé et a compliqué inutilement la vie des montréalais et montréalaises, en ne tenant pas compte de la situation générale. Un éventuel projet pilote aurait dû être précédé par les travaux de l'Office des consultations publiques et non l'inverse. On le sait, la précipitation est mauvaise conseillère et la Ville de Montréal a fait preuve de grande précipitation dans ce dossier.

1975 Cinquième constatation : la route dont on parle, là, ne se situe même pas dans le parc du mont Royal. C'est ironique de constater que la route, dont on veut restreindre l'accès aux automobilistes ne se situe pas dans le Parc du mont Royal. Elle se trouve à longer les deux cimetières, et le parc du mont Royal se trouve au sud de cette route. Pourquoi empêcher la circulation de transit sur cette voie, dans une ville dont les problèmes de circulation sont en voie

1980

de devenir hors de contrôle, notamment, grâce à ses innombrables chantiers qui ont lieu tous en même temps, et aux rues dont on diminue systématiquement le nombre de voies et de places de stationnement? Seuls la mairesse et le directeur des grands parcs le savent.

1985

Sixièmement : la vitesse est vraiment un fléau. Comme le suggéraient de nombreuses personnes, la vitesse a été réduite à 40 kilomètres heure. C'est une amélioration. D'ailleurs, après le projet, quand j'ai pu reprendre, comme d'autres citoyens, la montagne, j'ai constaté que les gens roulaient plus doucement, effectivement, et que c'est tout à fait approprié de rouler à cette vitesse sur la montagne.

1990

La route de la montagne ce n'est pas un lieu pour rouler vite quand on est pressé. La vitesse devrait aussi être surveillée par radar ou par d'autres moyens. Toutefois, je me demande ce que l'on compte faire au sujet des cyclistes qui dépassent, à toute vitesse, des autos qui roulent elles-mêmes à 40-50 kilomètres heure. Et qu'en est-il des cyclistes qui ne respectent pas les stops ou qui roulent à contresens? Ou encore des cyclistes, que j'ai vus personnellement, qui circulent dans les sentiers en revégétalisation à l'intérieur de la montagne, parfois avec leurs enfants en remorque de vélo à l'arrière. Pourquoi les laisse-t-on faire? Pourquoi y a-t-il deux poids deux mesures?

1995

2000

On est très sévère à l'égard des automobilistes, mais les cyclistes c'est comme s'ils ont le droit de tout faire. Je pense que ce n'est pas pour rien que le cimetière du Mont-Royal a interdit aux cyclistes l'accès à son site, et ce, le cimetière a été très patient, parce qu'il a donné beaucoup d'avis aux contrevenants qui roulaient en peloton, à toute vitesse, dans le cimetière.

2005

Septièmement : la hausse des accidents, une statistique qui en masque une autre. Alors, on apprend qu'il y a un nombre accru d'accidents qui met en cause des automobilistes, des cyclistes, des piétons. Moi, je voudrais faire remarquer une chose, on a tendance à consigner tout accident lorsqu'il y a un automobiliste en cause, mais presque jamais lorsqu'un cycliste percute un piéton ou un autre cycliste. C'est arrivé, notamment, à ma voisine, un jour qu'elle se promenait à pied sur la montagne. Un cycliste l'a violemment percutée. L'incident a-t-il été

2010 signalé aux autorités? à la police? Non. Et combien d'autres encore ne sont pas signalés dans ce style-là? Les statistiques qui touchent la hausse des accidents sur la montagne, ne reflètent qu'une partie biaisée de la réalité.

2015 Huitième et dernier point : le lobby des cyclistes. Est-ce que les cyclistes veulent vraiment d'une piste cyclable sur la montagne? Quand on devine la grande influence qu'exerce Vélo Québec sur la mairie, on peut s'étonner qu'une piste cyclable, digne de ce nom, n'ait pas déjà été aménagée sur la montagne. Une explication possible m'est venue d'une amie cycliste de haut niveau, quelqu'un qui va faire du vélo dans les Alpes, l'été, par exemple, et elle m'a un jour fait le commentaire suivant : Pour nous les cyclistes, une piste cyclable n'a pas d'intérêt
2020 parce qu'on risque d'y croiser une maman avec une poussette, des cyclistes du dimanche qui roulent pas vite, des piétons égarés, enfin toutes sortes d'affaires qui vont nous ralentir. Ce qui nous intéresse, nous, c'est la voie où roulent les voitures, parce que c'est sur la route que nous pouvons atteindre notre vitesse d'entraînement.

2025 J'avance que c'est un bien grand cadeau que la mairie a fait aux cyclistes en cet été 2018, au détriment des usagers qui souhaitent se rendre librement à la montagne en voiture, ou simplement apprécier le paysage en traversant la montagne en voiture.

2030 Pour conclure, j'ai pensé à des solutions simples, comme bien d'autres citoyens, des solutions qui pourraient être applicables pour une circulation mixte (piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports en commun) qui soit harmonieuse sur le mont Royal

2035 La première : sur tout le parcours routier de la montagne, améliorer la signalisation déficiente pour indiquer clairement où se trouvent les bandes cyclables, les passages piétonniers, les limites de vitesse en voiture et en vélo. Il n'est pas suffisant de jalonner le parcours, comme on l'a fait, de jolis panneaux verts incitant à partager la route.

2040 Deuxièmement : isoler la circulation cycliste de la circulation automobile au moyen de murets de béton, ou de bordures de trottoir surélevées comme sur Côte-Sainte-Catherine, ou de bornes de protection permanentes, qu'on appelle des bollards, partout où c'est faisable. À elle

seule, cette solution aurait pu sauver la vie du jeune Ouimet.

2045 Envisager d'utiliser l'ancienne chaussée sud du chemin Remembrance, fermée en 2009, je crois, pour y aménager une piste uniquement pour les cyclistes. Elle ne sert à rien. On a fermé les deux voies qui sont allées vers l'est en 2009, et on a envoyé toute la circulation automobile dans les deux sens sur la chaussée nord. Mais la chaussée sud ne sert absolument à rien. Pourquoi est-ce qu'on n'aménage pas une piste là, qui passerait par là? En fermant la
2050 chaussée sud du chemin Remembrance, ça n'a fait qu'amplifier le problème de circulation automobile sur la chaussée nord, qui comprend une voie étroite dans chaque sens et aucun espèce d'espace prévu pour les cyclistes. On a le beau jeu ensuite de pointer du doigt la circulation automobile comme seule responsable de cette situation. Mais oui, ça circule mal sur le mont Royal, c'est bien évident. Il y a des voitures comme ça, comme ça, pas de place pour les
2055 cyclistes et les autobus.

Autre solution : s'arranger pour faire respecter les limites de vitesse par tous les usagers, y compris les cyclistes, au moyen de, les radars je ne pense pas que ça s'applique aux cyclistes, mais enfin, au moyen de radars ou d'autres dispositifs efficaces.

2060 Et enfin, pour les cyclistes qui veulent s'entraîner, bien, réservez les samedis matins de l'été aux cyclistes uniquement. Parce qu'on se rappelle bien qu'au mois d'octobre, la montagne était déserte : il n'y avait personne, ni cyclistes, ni automobilistes, ni personne.

2065 Enfin, un dernier commentaire, je vous remercie de votre attention. J'espère que l'Office des consultations publiques de Montréal tiendra compte de la très faible acceptabilité sociale du projet pilote qui a été mis en œuvre l'été dernier sur la montagne de tous les montréalais et montréalaises.

LA PRÉSIDENTE :

2070 Alors, merci, Madame Saint-Georges. Je vais vous poser une première question.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

2075 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2080 Elle est reliée à une recommandation que mes collègues n'ont pas vue, puis que vous n'avez pas mentionnée...

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

2085 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2090 ... qui concerne, parce que j'ai votre texte, de réserver les samedis matins de l'été aux cyclistes qui désirent s'entraîner. Alors, jusqu'ici, durant le projet pilote et peut-être les années subséquentes, c'était surtout le dimanche. Alors, j'ai vu que vous avez mis en caractères gras le samedi matin. D'avoir un choix...

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

2095 Oui, mais, ça pourrait être le dimanche matin aussi...

LA PRÉSIDENTE :

2100 C'est bien. Il n'y a pas de choix de journée?

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

Je n'ai pas d'objection.

LA PRÉSIDENTE :

2105

Très bien, je pensais qu'il y avait une intention délibérée.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

2110

Non, non.

LA PRÉSIDENTE :

2115

Parfait.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

Pas du tout.

2120

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je laisserai la parole à mes collègues.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2125

Pour cette idée des samedis matins, je trouve ça intéressant. Les gens... ça veut dire qu'il n'y aurait pas d'accès autre que vélo pour ces samedis matins, ça serait fermé ou...?

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

2130

Bien, je ne sais pas. En ce moment, ils veulent tout avoir. Moi, je dis qu'il faudrait, oui, ils peuvent avoir, parce qu'ils cherchent une pente pour s'entraîner. Donc, ils pourraient avoir une matinée où il y aurait que les cyclistes et les piétons, où il n'y aurait pas de voitures.

2135 **Mme LUBA SERGE , commissaire:**

Un peu comme ça s'est fait avec les Cyclovia cet été?

2140 **Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :**

Oui, je sais, j'ai entendu parler de ça, mais je ne sais pas exactement ce que c'est, là.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2145 Bien, si j'ai bien compris, c'était vraiment l'accès pour les vélos.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

Seulement les vélos?

2150

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Oui.

2155 **Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :**

2160 Oui. Puis, évidemment, quand il y a le grand tour cycliste, bien, ça se fait sur la montagne. C'est tout à fait compréhensible. Mais, d'interdire comme ça la circulation de transit, on ne peut pas penser qu'on va entrer par le chemin Remembrance, un beau samedi après-midi d'été, puis qu'on va essayer d'aller faire un pique-nique près du Lac aux castors, puis qu'on trouvera pas de place dans le stationnement, puis qu'il faut retourner pour aller faire l'autre tour, pour aller à maison Smith. C'est complètement aberrant, ça.

LA PRÉSIDENTE :

2165

Alors, je vous remercie beaucoup, Madame, d'avoir pris le soin de présenter un mémoire obtenu de votre expérience personnelle.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

2170

C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2175

Monsieur Michael Kary, s'il vous plaît.

M. MICHAEL KARY :

2180

Bonjour, Mesdames, bonjour, Monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

2185

Bonjour, Monsieur. Est-ce que je peux vous demander, rapidement avant que vous entriez dans le cœur de votre présentation, de nous donner un petit résumé sur ce qui en est de l'association *Ad Hoc Bicycle Advisory Group*.

M. MICHAEL KARY :

2190

Qui nous sommes?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, nous en parler un peu.

2195 **M. MICHAEL KARY :**

C'est une idée pour la fin. Si je peux revenir à la fin...

2200 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est très bien, vous nous en parlerez à la fin alors. Merci.

M. MICHAEL KARY :

2205 Comme 10 minutes ne sont pas beaucoup, pour aujourd'hui je ferais la mise au point sur ce qui est le plus important pour comprendre notre position. Voilà un fait de la vie, ça veut dire que peu importe ce que vous faites en public, vous allez empêcher des activités des autres, tout à fait comme ils vont empêcher les vôtres.

2210 Je subis ce fait de la vie, car la semaine passée certains groupes se sont prononcés contre ce qu'ils appellent la privatisation. En anglais, ils utilisent le mot « *appropriation* ». Ils veulent dirent « un usage qui exclue les autres ». Ils ont donné comme exemple l'utilisation de la route Camillien-Houde, comme lieu d'entraînement cycliste. Selon eux, il en résulte que la rue devient un équipement sportif au lieu d'un bien public.

2215

Si on prend leur idée au sérieux, les enfants ne pourraient plus monopoliser la colline en face du Lac aux castors pour faire du toboggan; on arrête de faire du ski de fond sur la montagne. Vous savez, en hiver, à certains endroits sur le chemin Homestead, la moitié de sa largeur est privatisée par la piste de ski de fond. Alors, que pour les piétons ça devient congestionné comme la rue Sainte-Catherine. Moi, comme coureur, j'évite déjà la montagne les fins de semaine car il y a trop de piétons. Les coureurs est-ce qu'ils font de la montagne un équipement sportif ou est-ce que c'est les piétons qui ont privatisé la montagne à leurs fins? Alors, cette idée de privatisation est mal formée. Le sport, tout à fait comme le transport, sont des activités aussi valables que n'importe quelles autres.

2225

2230 De plus, on a dit que pour l'entraînement des cyclistes sur la rue Camillien-Houde, on a besoin de toutes sortes d'aménagements spéciaux. Non. On a besoin d'aucun aménagement spécial. On a besoin de bien moins que des autobus de la STM. Par contre, une telle activité peut être bénéfique pour tous les autres usagers. Par exemple, pour tenir le premier grand prix cycliste masculin, on a refait toute l'asphalte la rue Camillien-Houde. Il me semble que c'est quelque chose qui n'a jamais été fait auparavant.

2235 Alors, pour aider à comprendre notre position, je dois ajouter une chose importante, au fait de la vie, que j'ai citée auparavant. Ça veut dire que même d'une façon vous empêchez inévitablement les activités des autres, peut-être d'une autre façon, vous les aidez. Je ne peux pas parler des accommodements raisonnables, mais plutôt de la coopération. On se trouve qu'en dépit des inconvénients peut-être réels, c'est bénéfique. Non seulement pour l'ensemble comme totalité, mais pour chacun.

2240 Voici un exemple très pertinent. La rue Camillien-Houde, à la première grande courbe après le belvédère, à la droite, on voit l'accotement conçu comme piste cyclable, là où les voitures ne traversent pas; à gauche, il y a la voie de transit. Vous voyez comment la voie de transit est propre, alors qu'il y a du sable sur l'accotement le rendant glissant. Les voitures balayaient les voies et là où on ne permet pas de circulation, les débris s'accumulent.

2245 Voici un autre exemple, ailleurs, mais quand même pertinent. La piste cyclable est couverte de feuilles. En bicyclette, les feuilles sont dangereuses non seulement parce qu'elles sont glissantes, mais parce qu'elles cachent des dangers, comme des nids de poule.

2250 Alors, c'est ça qui est à la base de notre proposition, la coopération entre les divers usagers, avec des compromis, mais aussi avec des avantages pour chacun. Mais, avant de proposer une solution, il faut comprendre le problème.

2255 Il y avait toujours dans les plans antérieurs, un plan de mettre fin à la circulation de transit. L'événement qui a déclenché tout le processus, la raison pour laquelle nous sommes ici,

2260 c'est la mort tragique de Clément Ouimet. Comme partie de notre soumission écrite, j'ai fait un avis détaillé des circonstances de son accident mortel. Cette analyse démontre clairement qu'au contraire de l'opinion répandue, dans les moments avant la collision, Clément Ouimet n'a pas roulé à une vitesse excessive; au contraire, il a roulé à une vitesse modique, environ 30 à 35 kilomètres de l'heure. Et s'il avait roulé plus vite, il aurait pu s'échapper.

2265 Même si ça peut ressembler à une affaire compliquée, c'est extrêmement simple et c'est vraiment important à comprendre. Voilà une photo de la scène de l'accident, tirée du rapport du coronaire. En combinaison avec l'esquisse policière, tirée aussi du rapport du coronaire, on peut mettre des dimensions sur la photo. Le coronaire a constaté que Clément Ouimet avait un trajet sur l'accotement, tout à fait comme prévu par sa conception comme piste cyclable. Voilà, en orange, deux trajectoires sur l'accotement, une au milieu et une autre à l'extrême gauche de l'accotement. En vert, c'est une trajectoire dans la voie de transit. Voilà les distances entre la voiture et l'entrée de Clément Ouimet dans le champ de rétrovision du conducteur, par 2270 coïncidence, au même point que l'auto, apparaît dans le champ de vision des cyclistes à cause de la végétation et la courbe.

2275 On voit immédiatement comment les lignes de vue sont restreintes pour les trajectoires sur l'accotement. Seulement 11 mètres entre sa première vue et la voiture. C'est pas assez de temps pour freiner. Un peu plus, il était à l'extrême gauche, et beaucoup plus dans la voie de transit. Ce sont les distances les points de premières vues, 1-2-3, et le point de collision, ici. Entre comme 18 et 25 mètres.

2280 Selon le coronaire, le cycliste n'a pas freiné, sauf à presque l'instant même de l'impact. Alors la question qui est la suivante : Est-ce que le conducteur a commencé son demi-tour nettement avant l'arrivée de Clément Ouimet, ici, à ce point? Ou nettement après, comme quand monsieur Ouimet était ici? Ou à peu près en même temps? Bien sûr, le conducteur n'a pas commencé son demi-tour avant l'arrivée, ici, de Clément Ouimet. Si on voit la voiture en avant 2285 tourner à gauche, on tourne pas à gauche soi-même pour aider à la rencontre; on reste à la

droite et avec un freinage léger, on échappe à la droite. Bien sûr, il n'a pas commencé bien après, car dans ce cas, même avec une vitesse très modique comme 30 kilomètres l'heure, Clément Ouimet aurait pu dépasser la zone de collision, parce que ce n'est pas beaucoup de distance, on couvre ça en très peu de temps. En fait, le conducteur a commencé son demi-tour à
2290 peu près au même moment. Et la distance que Clément Ouimet a traversée jusqu'au point d'impact, était exactement ce qu'on atteint avec une vitesse d'environ 30 à 35 kilomètres heure. Alors, deux secondes, c'est le temps minimal pour une Toyota Highlander pour arriver avec son pare-choc avant au point de collision, à 30 kilomètres on traverse 18 mètres en deux secondes. Environ deux secondes et demie, c'est le temps pour arriver à la position actuelle de la collision
2295 et à 30 à 35 kilomètres l'heure, on traverse comme 20 à 25 mètres. Et c'est comme les distances entre la première vue et la collision.

Si on roule avec une vive allure, comme 45 ou 55 kilomètres à l'heure, on échappe, parce qu'on dépasse la position de la collision. À 40, c'est un peu serré. Par contre, avec une
2300 trajectoire dans la voie de transit, on échappe la collision, peu importe la vitesse, que ce soit par un freinage léger, en allant vers la droite, ou par dépassement par la gauche.

Le coronaire a noté que le stationnement est interdit sur l'accotement, mais n'a pas remarqué que les arrêts sont permis. Voilà la scène. Ici, en blanc, c'est l'extension de la barrière.
2305 Ici, c'est le vélo fantôme qu'on a mis pour Clément Ouimet, c'est à peu près au niveau de l'accident, quasiment ici. Il y a un poteau ici avec une nouvelle signalisation. En arrière plan, il y a le panneau contre les virages en U. Pour voir plus précisément les affiches, voilà, les arrêts sont interdits en arrière, mais ils ne sont pas interdits en avant. Alors, pour voir de l'autre direction, ça c'est le nouveau pont, l'extension de la barrière, et ça c'est le poteau qu'on a vu dans l'autre
2310 image et la voiture était quasiment ici; on voit comment les lignes de vue sont restreintes. Et c'est la courbe la plus difficile de toute la longueur, la pente la plus raide de la longueur.

Je veux dire que l'accident n'était surtout pas la faute de Clément Ouimet. La faute fondamentale c'est d'avoir mis en place, pour la descente d'une montagne, un système de
2315 circulation complètement anormal, soit de consacrer un accotement à la circulation, ce qui veut

dire consacrer un accotement comme piste cyclable.

2320 Même le demi-tour illégal en soi, n'est pas le problème fondamental. Car un tel accident mortel identique peut encore se reproduire sans faire demi-tour. Il faut juste qu'un véhicule arrêté sur l'accotement fait son retour à la voie de transit pour avoir exactement le même résultat mortel. Même avec le prolongement de la barrière, ça n'est pas sauf que si le cycliste prend la voie de transit. S'il reste dans l'accotement avant de changer de voie, ici ou ici, un tel accident se produit sans demi-tour, juste avec un retour à la voie de transit. Alors, une chose fondamentale
2325 pour la descente, il faut absolument arrêter de faire circuler les bicyclettes sur un accotement.

2330 Une autre chose à ne pas faire. Le projet de la Ville. Voilà ce qu'on montre comme la situation actuelle. Une partie dont la pente n'est pas tellement raide, quand même, mais la pente est là. Voici leur vision pour l'avenir. Où est la pente? La montagne semble plate comme *Central Park* à New York. On y retrouve un autobus de la Ville, des cyclistes, un piéton, ici, tout mélangé sur une pente qui est en réalité raide. Voici un piège de collision bien pire que celui qui a capturé Clément Ouimet. Je sais où vient cette idée-là.

2335 Il y a des routes dans les grandes Alpes qui sont à la vue pareilles. Les grandes distances, des petits chemins comme ça. Mais il y a deux choses qui sont différentes. D'abord, il n'y a pas de piétons, il n'y a pas d'autobus de la Ville avec des arrêts fréquents, il n'y a même pas parfois des autobus touristiques, parce que les pentes sont trop difficiles pour les autobus et les courbes sont trop étroites. Alors, comme les fameux cols en Europe, ça semble visuellement pareil, mais la circulation n'est pas la même. Ce n'est pas en ville, c'est en montagne. Ici, on a
2340 une montagne en ville. C'est autre chose. Voilà ce qui est absolument à ne pas faire.

2345 Quoi faire? Notre proposition. Entre la crête et le belvédère, circulation des véhicules motorisés un sens à la fois seulement, c'est réglé par les feux de signalisation : un à la crête pour la circulation vers l'est et un au belvédère pour la circulation vers l'ouest, et pour les entrées

et les sorties du stationnement. À la crête, il y a un feu avancé pour les vélos. Comme ça, il reste de l'espace pour une voie piétonnière entre la crête et le belvédère et pour une voie cycliste de l'autre côté pour la circulation des vélos vers l'ouest seulement, pour que les cyclistes peuvent continuer à monter, peu importe la phase des feux.

2350

Dans notre soumission écrite, je n'ai pas eu le temps pour décrire la voie des cyclistes pour monter. J'ai une révision avec quelques autres améliorations. Après, si c'est possible, j'aimerais laisser une copie pour vous.

2355

Puis en descendant Camillien-Houde, on finit avec la circulation des bicyclettes sur un accotement. Il ne reste qu'un accotement d'environ 1,25 - 1,50 mètre utilisable pour les piétons. On retient sur la largeur de la rue, une ou deux voies de transit. La séparation entre les bicyclettes et les véhicules motorisés se fait par temps et par la réglementation. On ne peut pas dépasser un cycliste dans une courbe, non plus que dans la même voie. L'emplacement des feux est crucial; si c'est après le début des descentes, les cyclistes ne les respecteront pas.

2360

Voilà l'autre entrée. Selon moi, le respect du feu rouge au belvédère est tellement important qu'il faut avoir non seulement les feux, mais aussi une barrière comme on retrouve sur les passages à niveau, soit une à la sortie du stationnement et l'autre à la montée.

2365

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Kary, il reste très peu de temps et les commissaires souhaiteraient vous poser quelques questions.

2370

M. MICHAEL KARY :

Je termine très rapidement. Je veux dire qu'avec ce système, tout le monde est gagnant. Les conducteurs gagnent, on retrouve la circulation de transit, on obtient une manière sécuritaire à accéder et quitter le belvédère en toute direction. Plus besoin de faire demi-tour. On obtient un

2375

2380 système de coexistence avec les vélos, facile et sécuritaire. Les piétons gagnent. Ils ont un accès direct et sécuritaire au belvédère, tant de l'est que de l'ouest. Ils gagnent un passage aménagé entre la crête et l'avenue du Parc, sans être dérangés par les cyclistes dans la même voie. Les cyclistes gagnent de plusieurs façons. Et même Projet Montréal gagne parce qu'avec les feux de circulation à la crête, il y a quand même un découragement à la circulation de transit. Voilà les points les plus importants. Il y en a d'autres que je peux vous montrer.

2385 Vous avez voulu voir notre... Voilà, c'est nous. Mon frère qui est avocat. Monsieur Allen, c'est un expert très reconnu en sécurité cycliste américaine. Comme un de mes collègues, nous avons travaillé ensemble sur certains enjeux et monsieur Schubert est son collègue. Nous avons discuté du rapport ensemble. Bon, voilà.

2390 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Questions?

Mme LUBA SERGE , commissaire:

2395 Oui. Je voulais vous poser des questions sur les feux de circulation pour les vélos.

M. MICHAEL KARY :

2400 Oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2405 Alors, si on est en vélo et on est en train de monter, est-ce c'est raisonnable de s'attendre à ce que le vélo s'arrête aux feux et...

M. MICHAEL KARY :

On parle de vers l'ouest ou vers l'est?

2410 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Admettons, on monte, on s'en va vers l'ouest.

M. MICHAEL KARY :

2415

On monte vers l'ouest?

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2420

Oui. Alors, je suis sur Camillien-Houde.

M. MICHAEL KARY :

2425

Ce que j'ai ajouté à notre soumission écrite, c'est que ce serait une bonne idée d'avoir sur le côté droit une piste cyclable, avec un droit de passage permanent pour les cyclistes qui veulent monter en tout temps. Il y a assez d'espace pour la piste cyclable. Une direction seulement pour les montées vers l'ouest. La voie pour les véhicules motorisés et les cyclistes et le passage pour les piétons.

2430

Mme LUBA SERGE , commissaire :

Parce que c'est pas souhaitable pour quelqu'un qui monte de s'arrêter...

M. MICHAEL KARY :

2435

Oui, exactement. C'est exactement pour ça que j'ai ajouté, je n'avais pas le temps pour la...

Mme LUBA SERGE , commissaire:

2440

D'accord. Et pour la descente, on s'en va vers l'est...

M. MICHAEL KARY :

2445

Vers l'est, oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2450

... c'est la même question, est-ce que c'est souhaitable pour quelqu'un qui descend en vélo de s'arrêter?

M. MICHAEL KARY :

2455

Oui. Il y a beaucoup d'avantages pour faire ça, parce qu'avec le feu vert avancé, si on reste là et on attend le feu vert avancé, on obtient une piste complètement dégagée et libre, sans aucune voiture. C'est une séparation entre voitures et bicyclettes avec le temps. Les bicyclettes, elles descendent la plupart du temps plus rapidement que les voitures. Il n'y aura jamais de problème. Probablement que moi, si j'arrive à la fin d'un feu vert ou sur une rouge, j'attendrai un nouveau feu vert.

2460

Et sur la partie piétonnière, on peut, d'une façon extrêmement limitée pour les gens qui veulent seulement voir le belvédère, permettre une certaine circulation des vélos, mais à la

2465 même vitesse que les piétons, soit environ 8 kilomètres l'heure, avec une marge d'au moins 1
mètre entre les bicyclettes et les piétons, très limitée.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2470 Et ma dernière question, alors, le vélo qui est en descente...

M. MICHAEL KARY :

Vers l'est.

2475 **Mme LUBA SERGE :**

... est-ce qu'on peut s'attendre à ce que ce vélo-là va respecter une vitesse de 30-35
kilomètres à l'heure?

2480 **M. MICHAEL KARY :**

2485 Non. Absolument non. Parce que c'est dangereux. J'ai donné cette raison, mais il y en a
une autre que j'ai pas mentionnée, parce que c'est trop technique, mais non. Un vélo, ce n'est
pas une auto. C'est un véhicule étroit et balancé, il faut avoir le ballant. Et aussi, au contraire
d'une auto, on ne peut pas accélérer pendant une courbe, parce que les pédales heurtent le sol.
Alors, il faut travailler seulement avec la vitesse avec laquelle on est entré dans la courbe.

2490 Imaginez sur la courbe numéro 1, c'est incliné, il y a une pente et les lignes de vue sont
restreintes. On arrive subitement, il y a un gros nid de poule, un autre obstacle et il n'y a pas
d'espace à la droite, il faut monter la courbe. Si on roule comme à 20 kilomètres heure, on n'a
pas assez de vitesse pour monter. On est collé au milieu, puis est écrasé par une voiture qui
vient de l'arrière. Il faut avoir un surplus de vitesse et aussi pour garder une ligne, dans une

2495

courbe inclinée, il faut avoir un minimum de vitesse. Les courbes sont faites, j'ai l'idée que la courbe numéro 1 a été conçue pour avoir une vitesse de 40-45 kilomètres heure pour maintenir une ligne. Alors, ça doit être au cycliste de saisir à quelle vitesse il doit procéder, en cas d'irrégularités.

2500

Les conditions changent, la ligne change, on ne peut pas avoir une vitesse à respecter, surtout pas parce qu'en vélo, moi, je n'ai pas d'ordinateur sur vélo, je n'ai aucune idée à quelle vitesse je viens. Il y a des panneaux à deux endroits, mais pas la courbe. Il faut avoir son attention fixée sur la route. On ne peut même pas lire un « *speedometer* » sur le vélo pendant un trajet comme ça, parce qu'il y a trop de vibrations. Et pour regarder ailleurs, pour voir le panneau, non, ce n'est pas bon.

2505

Il y a beaucoup d'accidents sur Camillien-Houde, on en attend parler. Mais on n'entend pas parler des accidents à cause de la vitesse excessive dont le cycliste avait chuté et tombé. Ce sont les collisions entre les véhicules motorisés et cyclistes, cyclistes et piétons, cyclistes et cyclistes, à cause de cet aménagement récent avec une circulation anormale. La situation actuelle date seulement de 5 à 8 ans. En 2010, ce n'était pas comme ça. C'était plutôt comme j'ai décrit. C'est avec le nouvel aménagement, avec la circulation d'accotement, subitement on a toutes sortes d'accidents, comme la mort de Clément Ouimet.

2510

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2515

Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2520

Dans les notes que vous allez faire parvenir à l'Office, est-ce que vous pourriez faire un diagramme, à vol d'oiseau, en situant exactement les équipements que vous proposez par rapport au belvédère, entrée et sortie du belvédère, et par rapport au canyon. Parce que je comprends votre système, mais il y a des détails qui m'échappent encore.

2525 **M. MICHAEL KARY :**

Peut-être. C'est assez simple, c'est juste un feu pour arrêter la montée des voitures, des véhicules motorisés, de l'est vers l'ouest.

2530 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Par rapport aux entrées du belvédère, par exemple?

2535 **M. MICHAEL KARY :**

2535

Comme ici, à la sortie, il y a les feux de signalisation, ici, à la sortie pour les virages à droite ou à gauche. Puis, de l'autre côté, ici, pour stopper les autos qui montent, un feu de signalisation et aussi, selon moi, une barrière. Peut-être que la Ville ne veut pas ajouter une barrière, mais, selon moi, c'est important. Alors, juste un feu pour stopper la circulation, ici, et les deux feux, ici, et de l'autre côté. C'est facile, c'est juste qu'il faut trouver le bon instant, juste à la fin de la partie plane, avant la descente, il faut avoir le feu. Et les panneaux qui expliquent comment on peut descendre, comment on aménage la coexistence avec les vélos.

2540

LA PRÉSIDENTE :

2545

J'ai une question personnelle, qui n'est pas dangereuse, cependant, quelles sont vos habitudes de circulation? Quand vous faites du vélo sur la montagne, quel trajet faites-vous habituellement?

2550 **M. MICHAEL KARY :**

Je commence tout près du marché Atwater, puis je monte. Je prends Côte-des-Neiges, Remembrance, puis je descends vers l'est, puis je continue pour un autre 5 à 6 heures.

2555 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez où après? La suite?

2560 **M. MICHAEL KARY :**

La suite? Ça dépend de la journée. Je peux retourner par...

2565 **LA PRÉSIDENTE :**

Je ne veux pas avoir les détails, mais les grandes lignes.

2570 **M. MICHAEL KARY :**

Vers boulevard Gouin, pour retourner par Sainte-Anne-de-Bellevue ou pour traverser Laval pour rejoindre Saint-Eustache, quelque chose comme ça.

2575 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien, c'est de beaux trajets. Je vous remercie beaucoup, Monsieur, puis pour avoir pris le soin d'avoir fait ce document-là.

2580 **M. MICHAEL KARY :**

Merci beaucoup à vous.

2585 **LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais maintenant madame Janick Perrault, pour le Collectif de voisines. Alors, je vous demanderais de vous identifier toutes les deux, aux fins de la sténographie.

Mme JANICK PERRAULT :

Janick Perrault.

2590 **Mme JENNIFER PETRELA :**

Jennifer Petrela. Et pour finir, nous avons notre voisin, Jeffrey Baker.

2595 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

Mme JANICK PERRAULT :

2600 Nous allons parler tous les trois.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

2605

Mme JANICK PERRAULT :

Donc, Jennifer fera l'introduction. Moi, je parlerai du mémoire que vous avez par écrit et Jeffrey terminera par la conclusion.

2610

Mme JENNIFER PETRELA :

On peut commencer?

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui,

2620 **Mme JENNIFER PETRELA :**

Excellent. Donc, merci beaucoup, Messieurs, Mesdames les commissaires, de ce travail important que nous valorisons beaucoup, nous le groupe de voisins à Outremont.

2625 Donc, je m'appelle Jennifer. Comme vous le savez, je suis ici avec Janick Perrault et Jeffrey Baker. Nous sommes donc trois citoyens d'Outremont. Nous représentons 11 signataires du mémoire qui a été déposé à l'OCPM le mois dernier. Nous sommes tous les signataires des citoyens d'Outremont, qui résident sur le flanc nord-est de la montagne. Ce sont nous qui avons vécu les impacts directs de la fermeture du chemin Camillien-Houde. Ce qui a redirigé une bonne partie de la circulation routière du mont Royal dans les rues de notre quartier.

2630 Ceci dit, maître Perrault, monsieur Baker et moi, sommes ici non seulement pour représenter notre groupe particulier d'intervenants, mais aussi à titre d'outremontais, de montréalais et de citoyens du monde. Je m'explique. En tant qu'outremontais, encore une fois, parce que c'est en grande partie les outremontais qui ont subi les effets de cette circulation véhiculaire accrue dans nos rues, suite au projet pilote. Donc, je parle du chemin Côte-Sainte-Catherine constamment bloqué, particulièrement au niveau des rues Saint-Joseph et Laurier. Je parle des autos qui empruntent les petites rues résidentielles pour tenter de contourner ces embouteillages. Je parle d'autobus qui n'avancent pas et dont les moteurs tournent au ralenti, de façon que nous n'avons jamais constatée auparavant. Bref, une situation municipale assez rude pour les résidents et sans bénéfice réel pour notre montagne.

2640 Ensuite, à titre de montréalais. Parce que nous sommes fiers de notre ville. Et pour nous, tous nos voisins sont d'accord que le mont Royal c'est un joyau. Un joyau unique dans les

2645 grandes villes du monde. Et nous tenons à y préserver l'accès généralisé, sans préjudices, pour
tous les montréalais, incluant ceux, pour des raisons parfaitement valables, souhaitent y accéder
par auto.

2650 Et, finalement, à titre de citoyens du monde, parce que la protection de l'environnement
nous tient à cœur. Outremont, comme vous le savez, c'est un quartier pour lequel
l'environnement c'est très important. Nous avons de nombreux parcs, c'est un endroit assez
feuillu. Et nous nous opposons à une fermeture qui renouvellera les embouteillages sur les rues
autour de la montagne, parce que ceci augmente la quantité globale des effets de gaz et de
serre.

2655 Voilà, je passe maintenant la parole à maître Perrault, qui vous présentera les points
principaux à des observations faites par notre groupe, dans le rapport, et c'est monsieur Baker
qui terminera avec quelques réflexions sur le rôle que devrait prendre, selon nous, les citoyens
dans la prise de décisions dans ce dossier. Merci.

2660

Mme JANICK PERRAULT :

Alors, je vous amène à la page 3 du rapport, sous le titre : « *Éviter la division entre
l'est et l'ouest* ».

2665

2670 Pour avoir discuté avec plusieurs commerçants d'Outremont, de leur clientèle qui venait
de l'ouest, qui est venue moins souvent avec cette fermeture. J'ai également une collègue de
travail qui habite à Westmount, et qui venait dans Outremont avant pour notamment les
restaurants, et qui ne l'a pas fait durant toute la fermeture. Donc, on recréait cette division qui
symbolique mais qui a été réelle pendant longtemps et qui a une certaine réalité entre l'est et
l'ouest.

2675 Nous sommes également contre la fermeture, parce qu'en fait, nous croyons qu'il faut
éviter d'augmenter la pollution sur la montagne. Et le fait de fermer ce transit, en fait, a amené

encore plus de pollution. Parce que c'est connu qu'une voiture qui circule de façon fluide, va donner moins d'émanations qu'une voiture dont le moteur est au ralenti et qui est arrêté. Or, ce qui s'est passé durant la fermeture, et bien les voitures étaient, comme Jennifer vous l'a dit, étaient dans les rues et au ralenti, donc, leurs moteur roulaient encore plus longtemps que s'ils avaient fait simplement le transit.

2680

Nous, dans le fond, ce que les différents voisins quand on s'est rencontrés à plusieurs reprises, on a analysé le tout et vu ce qui devrait être fait. Notre position, c'est de s'assurer d'une sécurité et une cohabitation sécuritaire entre tous les usagers du mont Royal. Alors, que ce soit les cyclistes, les piétons ou les automobilistes.

2685

Là, je vous réfère à la page 5 du mémoire. Nous on dit qu'il devrait y avoir une distinction très claire entre la voie des cyclistes et la voie des automobilistes, de même que celle des piétons. Alors, pour les piétons, notamment pour traverser la voie Camillien-Houde, il devrait y avoir une traverse très sécuritaire pour les piétons et de faire une division entre les autos et les cyclistes. Il pourrait y avoir un muret entre la piste cyclable et les autos. Donc, à ce moment-là, il n'y aurait pas de collusion possible ou, encore, néanmoins, des espèces de poteaux pour éviter qu'il y ait des voitures qui puissent aller dans l'accotement, etc.

2690

Également, pour éviter que cette voie de transit pour certains, soit utilisée à haute vitesse, et que de transit, bien, nous on dit « limitons la vitesse de ce transit », soit par des moyens de contrôle comme, par exemple, des radars, par des dos-d'âne. Limitons la vitesse permise, pour que les gens qui seront pressés prennent un autre chemin que ce chemin-là.

2695

Également, réaménager toute cette voie en chemin de plaisance, comme les Amis de la montagne l'ont recommandé, pour que ce soit un droit où il est agréable de se balader et qu'il soit agréable de se balader également en voiture, notamment pour ceux dont c'est le seul moyen d'aller sur le mont Royal. Parlant de moyens d'aller sur le mont Royal, pour réduire les voitures, évidemment que d'améliorer le transport collectif pour s'y rendre est une nécessité. Quand ce

2700

2705

transport collectif sera amélioré, c'est sûr qu'il y aura moins de voitures sur le mont Royal. Donc, voilà essentiellement nos recommandations. Je passe la parole à mon collègue.

M. JEFFREY BAKER :

2710

Donc, moi, je voulais parler un peu de démocratie et l'implication des citoyens. Personnellement, j'assiste souvent aux conseils d'administration autant le conseil d'Outremont où j'habite, que la Ville Centre, dans le Vieux Montréal. C'est rare que je prends la parole, mais je trouve ça intéressant et je trouve que c'est un devoir de citoyen de s'impliquer, tout comme voter. Je trouve lamentable le fait qu'il n'y ait très peu de citoyens qui votent à tous les paliers lors d'élections.

2715

2720

Donc, mon implication est pour constater qu'est-ce qu'il se passe, qu'est-ce qui est dit, qu'est-ce qui est promis, qu'est-ce qui est produit. Mais, malheureusement, de plus en plus je vois ce rôle-là, cette implication comme étant nécessaire puisque les paroles de politiciens, et je dirais pas forcément plus l'administration Plante que d'autres, mais ne tiennent pas parole. J'ai assisté le mois passé à la consultation, ici, et je suis arrivé en me disant qu'il devait y avoir bien de personnes pour et bien des personnes contre le projet. Bien que je sois contre, j'ai trouvé que c'était mal géré, c'était mal mené, c'était pas du tout encadré et finalement, c'est un exercice, c'est une obsession d'un certain politicien, sans vraiment prendre en considération les besoins des citoyens, surtout de ne pas avoir fait ça de façon rigoureuse.

2725

2730

J'ai été étonné, le mois passé, de voir qu'il n'y avait pas un seul citoyen qui était pour. Pas un seul. Tout le monde qui a pris parole, et ça a duré comme vous le savez très bien jusqu'à peu près 10h30 le soir, tous étaient contre. Et il y avait des personnes qui présentaient des points de vue tout à fait personnels, donc, elles ne voyaient pas la vision globale. Mais il y avait beaucoup de personnes qui avaient une vision plus globale et qui étaient excessivement lucides. J'étais fier à la fin de cette période-là de voir l'implication des autres concitoyens.

2735 Par contre, les propos de la Ville m'ont dégoûté. C'était des mensonges. C'était des
menteries. C'était des « *misinterpretations* », des choses comme de parler au lieu d'avoir
compter le nombre de voitures qui traversent la montagne avant, pendant et après, ils ont inventé
un métrique de points de saturation des lumières. Alors, ceux qui habitent à Outremont, on sait
2740 très bien que les rues étaient saturées. Mais, ils n'ont pas présenté les vrais chiffres, parce qu'ils
voulaient tout simplement dire n'importe quoi pour forcer ce projet mal conçu.

Alors, mon point, pour résumer, c'est que je fais vraiment pas confiance à l'administration
et je suis content que vous soyez là, bien que j'ai très peur que vos recommandations seront
mises à la poubelle aussitôt déposées, avec la Ville.

2745 Alors, je vous remercie en tant que citoyen.

LA PRÉSIDENTE :

2750 Sans m'avancer sur les recommandations et ce qu'en fera la Ville, je vous dirais que
dans l'ensemble, la moyenne au bâton de l'Office est assez bonne. Pour utiliser des termes
imaginés et sportifs. Voilà.

2755 Donc, on aurait quelques questions. Moi, une première qui est une petite question un
peu plus technique. Dans vos recommandations sur le réaménagement de la voie de transit,
vous proposez d'interdire l'accès à tout véhicule commercial, camions, fourgonnettes, les engins,
des travaux, sans doute pas les engins de la Ville, mais je crois pas qu'il y ait des données
comptabilisées là-dessus. Est-ce que votre perception c'est qu'il y en a beaucoup?

2760 **Mme JANICK PERRAULT :**

Pas nécessairement qu'il y en a beaucoup, mais dans une optique de faire de cette route
une voie de balade, un chemin de plaisance, les véhicules commerciaux ne nous semblent pas
appropriés qu'ils y soient, sauf évidemment pour aller faire des travaux sur le parc.

2765

LA PRÉSIDENTE :

Ou pour entendre les petits oiseaux, non?

2770 **Mme JANICK PERRAULT :**

Un véhicule commercial va aller entendre les petits oiseaux?

LA PRÉSIDENTE :

2775

Je ne sais pas.

Mme JANICK PERRAULT :

2780 Habituellement, les véhicules commerciaux...

LA PRÉSIDENTE :

Ils peuvent s'arrêter dans les stationnements pour manger leur sandwich, peut-être.

2785

Mme JENNIFER PETRELA :

Tout à fait et vous avez...

2790 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est une blague...

Mme JENNIFER PETRELA :

2795

On comprend bien, et nous n'avons pas d'objection. J'ajouterais simplement que c'est une suggestion. Nous ne sommes pas des urbanistes, nous ne prétendons pas être des urbanistes, des experts de la circulation. Notre expertise réside vraiment de notre vécu, en tant qu'outremontais et en tant que montréalais fiers de notre Ville.

2800

LA PRÉSIDENTE :

Voilà. Parfait. Ça va?

2805

Mme LUBA SERGE, commissaire :

J'ai une petite question. Vous parlez d'aménager une traverse piétonnière de la voie de transit. Ça serait où? Je comprends que c'est pour traverser Camillien-Houde, mais est-ce que vous avez une idée d'où ça se ferait?

2810

Mme JANICK PERRAULT :

Je vous dirais pas loin de la maison Smith, ça pourrait être à cet endroit-là, notamment pour sortir du cimetière et de traverser de l'autre côté. Actuellement, ce n'est pas sécuritaire.

2815

Mme LUBA SERGE, commissaire :

O.K. Donc, c'est...

2820

Mme JANICK PERRAULT :

C'est ça. Ça pourrait être une voie piétonnière qui serait par-dessus la voie où il y a les

2825

voitures et les cyclistes, parce que les cyclistes roulent à une vitesse très grande sur cette voie-là.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Merci.

2830

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie beaucoup de votre initiative citoyenne. C'en est une véritable.

2835

Mme JANICK PERRAULT :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2840

J'inviterais maintenant monsieur James Hillman, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur.

M. JAMES HILLMAN :

2845

Bonjour. J'aimerais au départ vous remercier pour me donner l'opportunité d'en parler. J'ai remarqué qu'il y a d'autres personnes ici qui présentent des opinions très détaillées. Moi, je suis ici juste avec une opinion plus généralisée. J'espère que vous le trouverez pas banal. J'avais envie d'en parler.

2850

LA PRÉSIDENTE :

Oui et je pense que vous n'étiez pas ici au début de la séance, mais si vous le souhaitez, vous pouvez aussi vous exprimer en anglais, comme vous voulez, *as you like*

2855 **M. JAMES HILLMAN :**

Disons qu'en voyant qu'est-ce qui se passe ici, je préfère parler français...

2860 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

2865 **M. JAMES HILLMAN :**

... malgré que... Si je manque un terme, si ça ne vous dérange pas...

2870 **LA PRÉSIDENTE :**

Aucun problème.

2875 **M. JAMES HILLMAN :**

... je vais le faire anglais.

2880 Moi, j'ai mes opinions à moi, mais je trouve qu'avec les circonstances, l'idée c'est de trouvé un ballant, parce qu'il y a beaucoup d'aspects et beaucoup d'opinions différents. Il y a des gens avec les bicycles, les gens avec les voitures et tout ça. Moi, je suis un gars de voiture. J'aime ça les voitures, puis j'aime ça conduire les voitures et le détail critique dans ma situation c'est que j'habitue sur la rue Ridgewood, depuis 3 ans, qui est perpendiculaire à Côte-des-Neiges.

Quand j'ai commencé à vivre là, il y avait un problème de trafic, puis j'ai jamais utilisé Camillien-Houde, parce que je considère ça une autre fonction, disons, que route principale.

2885 Mais, à un moment donné, j'ai commencé à l'utiliser parce que j'avais besoin d'être quelque part à l'heure et Sherbrooke était bloquée, des choses comme ça. Je n'ai pas rencontré beaucoup de problèmes de congestion en particulier la plus part du temps, peut-être 2-3 fois pendant l'été. J'avoue que j'ai trouvé ça plaisant. Alors, c'est clair que c'est à mon avantage de discuter en faveur des véhicules qui traversent la montagne.

2890 Par contre, j'aimerais être clair que je comprends que tôt ou tard, dans l'avenir, il va falloir qu'il y ait des actions significatives pour réduire les voitures à Montréal et pour réduire l'impact sur l'environnement des voitures. Et je ne suis pas contre ça. Je considère ça très important.

2895 L'impression que j'aie de ce projet-là, c'est que c'est basé un peu sur cette perspective-là, de réduire les voitures, de réduire l'impact sur l'environnement. Et j'ai trouvé l'expérience de l'été dernier mal pensée. Mon argument ce serait surtout parce que ce n'est pas le bon moment. On est dans une période où il y a les problèmes de trafic énormes en Ville et tout le monde le sait. C'est très vexant pour la plupart des gens, même ceux qui ne conduisent pas. Ce n'est pas la faute de l'administration actuelle, c'est sûr. C'est des problèmes qui se sont accumulés depuis plusieurs années. Mais vous ne pouvez pas les éviter non plus. Il faut que ça soit réglé et le plus rapidement possible.

2900 Alors, ça me fait penser à la planification municipale. C'est sûr qu'il y a des concepts de priorité. J'imagine qu'on n'a pas tous les mêmes priorités, c'est sûr. Mais quelques part, je considère qu'il y a, en anglais on dirait *common sense* un aspect de *common sense*, puis c'est le *common sense* qu'il faut qu'on règle les problèmes de trafic à Montréal et je vois qu'il y a un effort de le faire, et tant mieux.

2910 Concernant le projet sur la montagne, moi ma suggestion si j'étais le maire de Montréal, ou si j'avais le pouvoir, ce serait de ne pas procéder avec ce projet-là, pour le moment. Surtout parce que ça empire le problème de trafic partout autour de la montagne. L'été dernier, ma blonde, elle travaille à McGill, je suis allé la chercher après son travail. Une journée, ça m'a pris

2915 comme 45 minutes de se rendre de MacKay jusqu'à McGill. Tu vois, tous les citoyens sont
furieux, tout le monde est vexé. Puis en même temps, il y a une voie d'accès qui traverse la
montagne, qui est utilisable, qui dans une meilleure condition que la plupart des rues et,
honnêtement, pour être pratique, il faut qu'on l'utilise pour le moment. Si dans 2-3-4- ans la
gestion de la Ville est capable de remédier au problème de trafic dans le *flow* est-ouest, ça va.
2920 Puis, s'il n'y a pas d'entrave partout, à ce moment-là, honnêtement, j'ai pas beaucoup de
problème avec le projet. Je ne dirais pas nécessairement que ce serait mon choix, mais je
comprends.

2925 Mais le fait que vous avez procédé avec ça, quand je dis « vous » en passant j'ai
beaucoup de respect et admiration pour le travail de gestion d'une Ville, alors, c'est pas
personnel. Si ça s'arrange, à ce moment-là, oui, c'est le moment. Mais, même à ça, je pense que
l'idée de réduire les voitures et aider l'environnement de la Ville, ça prend un plan plus grand et
plus, en anglais on dit *comprehensif*. Je sais que ça se traduit mal.

2930 **LA PRÉSIDENTE :**

Exhaustif en...

2935 **M. JAMES HILLMAN :**

Oui, comme un plan de 5-10 ans, *whatever* de réduire. Puis le choix de la montagne, je
ne sais pas. Je suis un peu mal à l'aise avec ça. Je trouve que ça dégage une atmosphère de
punition quasiment pour les gens avec les voitures. La montagne est un bijou de la Ville que tout
le monde aime. Moi, je pense que si les gens avec les bicycles ont accès, les gens qui sont à
2940 pied ont accès, il y a déjà une route là. Pourquoi pas laisser les voitures utilisées la montagne.

2945 Mais c'est surtout la question de *timing*. Je trouve que c'est vraiment ça qui est le
problème, parce que ça implique un mauvais jugement de la gestion de la Ville, point. C'est
simple. Moi, je le laisserais la montagne, c'est sûr avec tous les suggestions que les gens ont

2950 mentionnées des façon pour l'améliorer. Mais en général, on a besoin de cette voie pour le moment. L'été dernier, à un moment donné, il y avait une fin de semaine où Sherbrooke n'avait qu'une voie, Van Horne était bloquée, Edouard-Montpetit était bloquée, c'est pas le moment de fermer un accès qui marche. Si vous laissez ça ouvert pour le moment, et que vous faites de la planification pour réduire le trafic en général dans l'avenir, je trouve ça plus intelligent en quelque part.

2955 C'est à peu près tout. Je pense qu'on a tous le droit d'apprécier la montagne et quelque part ce projet-là, ça dégage une espèce de jugement moral, quelque chose qui me rend mal à l'aise. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

2960 Merci beaucoup, Monsieur Hillman. Est-ce qu'on a des questions?

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2965 Quand vous dites, si je comprends bien, pour réduire l'utilisation du chemin Remembrance et Camillien-Houde, ça aurait été mieux s'il y avait eu des voies plus ouvertes comme Sherbrooke à travers la Ville? Et vous parlez aussi d'un plan à long terme pour réduire en général. Quels seraient deux éléments prioritaires dans ce plan-là, si on pense 5 ans, quand vous dites, c'est quoi les conditions autres que de ne pas avoir tout le blocage tout autour qui vous aurait....

2970 **M. JAMES HILLMAN :**

2975 Mais j'ai lu les programmes à la dernière élection municipale. J'ai lu les programmes des deux partis, puis il y en avait des suggestions comme, je vais essayer quelque chose à propos de limiter les voitures en général au Centre-Ville ou les *commuters* qui viennent de l'extérieur de

la Ville. Moi, je ne suis pas un politicien et je ne suis pas un *urban planner* non plus, mais les choses que j'aime avec ces plans-là, c'est que ça va avec tous les citoyens. On sait tous que disons samedi si on ne conduit pas, on va recevoir une réduction de nos taxes municipales de 1 %, quelque chose comme ça.

2980

Mme LUBA SERGE, commissaire :

D'accord.

2985

M. JAMES HILLMAN :

Juste de fermer la montagne, pour moi ça dégage bizarre quelque part. Actuellement, tu peux aller n'importe tout à Montréal en voiture. Tu peux aller dans le Port; tu peux traverser la rivière; tu peux monter dans les Laurentides et dans les forêts des Laurentides. Il y a quelque chose dans l'idée de fermer la montagne aux voitures que je ne comprends pas. Puis, ça veut pas dire vous ne pouvez pas me l'expliquer à moi. Pour le moment, je ne comprends pas. En tout cas, c'est une attitude....

2990

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2995

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Deux petites remarques. Un, je voulais en rapport avec vos propos, peut-être que j'ai mal compris. Je veux simplement vous rappeler que l'Office de consultation publique est un organisme qui a été créé par la Ville de Montréal...

3000

M. JAMES HILLMAN :

3005

Hum, hum.

LA PRÉSIDENTE :

... mais qui est indépendant de la Ville.

3010

M. JAMES HILLMAN :

Mais, j'allais vous demander avant de présenter...

3015

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. JAMES HILLMAN :

3020

.

... alors je parle, mais peut-être que vous pouvez m'expliquer mes commentaires.

LA PRÉSIDENTE :

3025

Oui. Alors, non je voulais le préciser. Alors, on est mandaté par la Ville pour la consultation de la population...

M. JAMES HILLMAN :

3030

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3035

... sur un projet, comme sur d'autres projets. Et l'Office fait des recommandations qui sont soumises à la Ville et, là, les gens prennent leurs décisions.

M. JAMES HILLMAN :

3040 Mais l'impression que j'ai d'eux, comme j'ai dit, je ne suis pas complètement au courant de tout ce qui se passe dans la politique municipale, mais, c'est sûr qu'ils ont certaines valeurs écologiques etc. Ils sont élus, ils ont le droit de procéder avec ça. Mais, l'aspect de *timing*, puis de planification, je trouve que c'est mal fait.

LA PRÉSIDENTE :

3045 Oui, alors, on prend note.

M. JAMES HILLMAN :

3050 Pourquoi faire ça, pour empirer tous les problèmes autour de la montagne. *It doesn't make sense!*

LA PRÉSIDENTE :

3055 Alors, on prend note de ceci. Second sujet, je vois que vos notes sont consignées sur document. Alors, une des choses qu'on pourrait vous proposer, c'est de le déposer auprès de madame Nault, qui pourrait voir à les faire mettre sur le site internet de l'Office, si vous le souhaitez, évidemment.

3060 **M. JAMES HILLMAN :**

J'aurais voulu, mais c'est juste des notes que j'ai faites brièvement.

LA PRÉSIDENTE :

3065 Parfait. Alors, c'est vos notes à vous. C'est très bien.

M. JAMES HILLMAN :

3070 Mais je pense que c'est pas mal simple mon opinion est pas mal claire.

LA PRÉSIDENTE :

3075 Oui, oui. De toute façon ce sera consigné dans la sténographie de cette rencontre-ci.

M. JAMES HILLMAN :

J'ai une dernière question.

3080 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. JAMES HILLMAN :

3085 Est-ce que les plans pour ce projet-là sont déjà activés? C'est comme, ça procède?

LA PRÉSIDENTE :

3090 Non, pas du tout.

M. JAMES HILLMAN :

3095 Non. O.K.

LA PRÉSIDENTE :

3100 Il y a eu la décision que vous connaissez de l'administration municipale actuelle, de mettre en place un projet pilote et, par la suite, de demander à l'Office d'évaluer les résultats de ce projet pilote-là, mais après consultation des citoyens et de faire à la Ville une recommandation. Je pense que tout le monde est de bonne foi. La Ville va recevoir les recommandations de l'Office et, à partir de ça, elle décidera de ce qu'il adviendra des voies d'accès au mont Royal.

3105 **M. JAMES HILLMAN :**

Moi, j'ai l'impression que l'administration est de bonne foi.

LA PRÉSIDENTE :

3110 Oui. C'est ce qu'on présume aussi.

M. JAMES HILLMAN :

3115 Mais je trouve qu'elle fait des erreurs.

LA PRÉSIDENTE :

3120 Oui, ça se peut.

M. JAMES HILLMAN :

3125 Puis le truc qui a avec le gouvernement municipal, c'est qu'il y a un problème de confiance qui s'accumule. Juste le fait qu'il y ait un problème de trafic, c'est parce qu'il y a 50 ans

de négligence, tu vois. Alors, ma suggestion à eux, ce serait d'arranger pour que ça fonctionne bien, ça va gagner notre confiance. Après, oui. Allez-y avec les projets. J'ai pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

3130

C'est ce qu'on a compris. Merci beaucoup, Monsieur Hillman.

M. JAMES HILLMAN :

3135

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3140

J'inviterais madame Wanda Porykus, s'il vous plaît ? Elle n'est pas arrivée. Est-ce que monsieur Desjardins est ici? Bonjour, Monsieur Desjardins. Est-ce que sans vous bousculer, on vous avancerait un petit peu.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3145

Ça me fait plaisir.

M. YVON LA MONTAGNE, technicien du son :

3150

Avez-vous une présentation ?

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

J'ai envoyé un document sur le site Web, le 22 novembre. Je peux vous le montrer.

3155 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Oui, alors, non seulement nous l'avons eu, mais nous l'avons lu.

3160 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3165 Et discuté.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

Bonjour.

3170

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

3175 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Alors, je commence?

LA PRÉSIDENTE :

3180

Alors, écoutez je pense que vous êtes arrivé un peu tardivement, mais ce que j'expliquais, c'est qu'on vous alloue une vingtaine de minutes...

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3185

Super.

LA PRÉSIDENTE :

3190

Là-dessus, on souhaiterait que vous en preniez la moitié, c'est-à-dire une dizaine, pour nous faire une synthèse de votre mémoire, parce que, comme vous pouvez voir, il est lu et annoté...

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3195

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3200

On en a même discuté. C'est qu'on voudrait se réserver au moins une dizaine de minutes pour vous poser des questions.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3205

Avec plaisir. - Je vais juste prendre ma montre pour voir l'heure. Je vais faire mon chrono. Je suis avocat, donc, je parle beaucoup, écoutez, c'est un fléau.

LA PRÉSIDENTE :

3210

Ceci n'est pas un prétoire. Cette salle n'est pas un prétoire.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3215 Alors, je me présente, mon nom est Marc-Antoine Desjardins. Je suis l'organisateur, le fondateur du projet...

LA PRÉSIDENTE :

3220 Cyclovia, oui.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

... du Cyclovia Camillien-Houde.

3225 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3230 Je vais peut-être sauter le mot d'introduction, parce que, bon, c'est pas ça le but. L'événement que je crée, bien sûr, représente un accès sans aucun véhicule. Donc, ça n'a rien à voir avec le pilote de fin de transit. C'est un événement qui a lieu dans plus de 400 villes à travers le monde. Et bien sûr, on était très heureux de voir l'administration, en 2018, annoncer la fin du transit, suite, dans le fond, à pratiquement ça remonte au plan de mise en valeur du mont Royal en 92.

3235

La refonte de ce document, qui est venue en 2009, en plus du plan de transport de 2008 où, notamment, dans le document de la refonte de 2009, il était question d'adresser l'enjeu de la mainmise des véhicules sur le mont Royal, pour des enjeux de sécurité. Le Plan de transport de

3240

2008 parlait également de la question de la sécurisation du mont Royal pour ce qui est la cohabitation des cyclistes et des piétons, les plus vulnérables.

3245 Donc, on est en faveur du pilote, c'est clair. Par contre, on n'est pas non plus, on peut discuter des modalités de la façon, la fréquence d'implantation. On n'est pas contre qu'il y ait une souplesse au niveau de la mise en place, un peu comme le maire de New York a fait avec le *Central Park*. Je crois qu'on va dans la bonne direction avec une telle initiative, parce que on est en 2018, on cogne à a porte de 2019. On ne vit plus dans le règne *du tout à la voiture*.

3250 J'ai une voiture. Je suis venu en voiture aujourd'hui. C'était le bordel. Habituellement, je viens toujours en vélo. Je fais du vélo 12 mois par année. Je peux juste vous dire, maintenant, la voie de transit elle est rouverte à la circulation, Camillien-Houde, et on voit une grosse différence sur Sherbrooke et sur avenue des Pins. Alors, l'argument d'hécatombe ne tient pas. Les gens se scandaient qu'il allait y avoir une hécatombe dans les coins, les endroits riverains de la montagne. Or, ce n'est pas avéré scientifiquement pour que ça soit un problème criant. Pourquoi je vous dis ça? Parce qu'il y a l'argument, aussi, de réparation des rues de Montréal. J'ai dû prendre des Pins, je n'ai pas pu virer plus vite, j'ai dû continuer plus loin pour descendre, bon. Il y a un argument qui est normal, parce qu'on est en train de récupérer le temps qu'on a perdu à ne pas entretenir cette ville-là.

3265 On fait des gros travaux, ça prend du temps, ça coûte cher et ça crée de la congestion automobile. Effectivement, le parc automobile est grandissant. Ce que je veux dire, c'est que l'argument d'hécatombe en fermant Camillien-Houde n'est pas avéré. Du moins, je ne le vois pas, je le sens pas. Parce que Camillien-Houde est ouvert, et il y a du trafic partout dans la Ville de toute façon.

3270 Autre point. Je vais simplement lire ça, graduellement. Le côté positif. On est très heureux, on redécouvre un havre de paix et de verdure ne pouvant que commander telle mesure. Vous prenez un vélo et vous allez sur la montagne, par Camillien-Houde, durant un jour

3275 de mise en vigueur du projet-pilote cet été, on voyait une nette baisse de l'achalandage automobile. Par contre, il y avait toujours un peu trop de véhicules à mon goût, mais ça, je prêche pour ma paroisse. Parce que l'accès à la montagne est préservé tant pour les taxis, les voitures de destination, le transport adapté, la sécurité et tout ça. Il y a quand même un bon flot de véhicules. On en convient. Ce n'est pas encore parfait. Le projet pilote n'est pas parfait, loin de là. Je vais y venir. Il y a un côté sombre.

3280 Mais à partir du 1^{er} juin 2018, on voit une baisse significative du passage des voitures, et ça, ça fait toute la différence. Au lieu de sentir l'*exhaust*, on entend les oiseaux, on entend le calme, en plein cœur d'une ville de 1.6 million d'habitants. Ça, c'est fantastique. De plus en plus de citoyens se réapproprient la montagne par sa seule voie. Autant à la marche que sur deux roues. C'est déjà un endroit très prisé par les cyclistes, le monde cyclosporitif ou mêmes les étudiants de l'Université de Montréal, tout ça, qui vont transiter par Camillien-Houde. C'est une

3285 côte qui a un défi par sa géographie bien sûr, sans parler des Jeux olympiques et des nombreuses compétitions internationales qui ont lieu.

Avec l'installation de l'infrastructure du café au belvédère Camillien-Houde, en plus de la création du belvédère Soleil, nous pouvions voir des centaines de personnes, à la semaine, venir

3290 profiter de ces nouvelles figures d'attrait.

Le parc du mont Royal avec les espaces verts qui sont les cimetières riverains, crée un seul et unique poumon vert dans le Centre-Ville de Montréal. Ça, les détracteurs du projet ne réalisent pas cet argument-là, ne voient pas ce point qui est fondamental. Nous avons un seul

3295 poumon d'envergure à Montréal, un poumon vert, et c'est le mont Royal. Bien sûr, il y a le parc Lafontaine, il y a le parc Maisonneuve, tout ça, les parcs avoisinants, c'est très bien. Mais, fondamentalement, le mont Royal est là et va y rester. C'est un argument qui est faux, qui est tendancieux de dire que la voie contourne la montagne. Non, la voie passe à travers un espace vert qui est composé du parc du mont Royal et des deux cimetières. À ce que je sache, il n'y a

3300 pas encore de condos qui se bâtissent dans les cimetières.

3305 À notre avis, le pilote est un pas dans la bonne direction et nous souhaitons son retour pour les années à venir. Avec le pilote, les voitures de destination, les taxis, autobus, gardent un accès total au sommet, de par les deux côtés. Le transit est préservé par la STM, la sécurité et les taxis. On peut même accéder au cimetière par lesdits chemins, et ce, en plus des accès sur Côte-des-Neiges et par le Chemin de la forêt. Donc, la clientèle hebdomadaire qui a besoin d'y aller, c'est préservé. Encore une fois, il y avait des doléances. Il y avait des détracteurs du projet. Ils disaient « on pourra même pas aller voir les morts ». Vous pouvez aller voir les morts à tous les jours, si vous voulez, par toutes les entrées possibles. Alors, cet argument-là ne me fait pas pleurer.

3310 Le côté sombre. Hélas, il y a toujours deux côtés sur une médaille. Clément Ouimet est mort en 2017, on s'en rappelle, le 4 octobre 2017, pas à cause d'une voiture de transit, à cause d'un touriste qui a fait un virage en demi-tour. Il faut se le rappeler. À ce jour, les touristes continuent allégrement à faire de tels virages, et ce, incluant les chauffeurs de taxi et même les voitures de destination, un peu perdue dans les manœuvres d'accès aux divers sites. La délinquance à ce niveau est toujours présente de la part des gens du domaine du taxi, des touristes et des gens qui vont par destination à la montagne.

3320 Le nouvel afflux de gens à pied, crée une nouvelle problématique de sécurité pour les cyclistes, surtout à la pénombre, voire même en soirée. Car beaucoup de piétons qui accèdent à la montagne, c'est très bien, ne savent tout simplement pas quelles règles de sécurité suivre, si règles il y a. Et ça, j'ai été témoin personnellement, et d'autres le disent sur les forums des différents médias sociaux, j'ai été témoin à maintes reprises, cette année, de piétons marchant 2-3 voire 4 de large sur l'accotement, en pleine noirceur, avec du linge foncé. Et nous, les cyclistes on descend, on contrôle notre vitesse. Il y en a qui la contrôle moins, mais, il ne faut pas virer fou non plus avec ça. J'ai une vie. Je travaille le lendemain. J'adore ma vie. Je veux encore vivre longtemps. Je ne veux pas aller me cosser le cou sur Camillien-Houde juste pour avoir un peu d'adrénaline. On a entendu un certain élu, une opposition, dire vouloir venir circonscrire tout ça.

3325

3330 Je vais y revenir.

3335 Il y a beaucoup de comportements hasardeux. Ça, c'est un point qui est fondamental. Je
pense qu'il n'y a personne qui en parle vraiment. Mais il y a des piétons qui mettent leur vie en
danger, en montant tous bords, tous côtés, sans un peu savoir comment y aller. Et ça, ne je ne
les blâme pas, parce qu'il n'y pas vraiment de signalisations claires pour les piétons. Puis, je
comprends qu'il y a des touristes, des résidents de Montréal qui montent et qui ne savent juste
pas comment y aller, et ils ne savent pas qu'il y a comme un double sens. Il peut y avoir des
gens qui viennent de l'Angleterre, qui vont monter à gauche plutôt que de monter à droite, etc. Et
ce que ça fait, c'est qu'il y a des cyclistes qui descendent, et oui, effectivement on peu descendre
3340 quand même à 30-40-50, voire 60 kilomètres heure. Ça peut créer un danger pour cette
clientèle-là, autant le cycliste que le piéton.

3345 Il faudrait, et ça j'y viendrai dans mes pistes de solutions. Donc, là-dessus, il y a un enjeu
de cohabitation qui est difficile actuellement. Il y a des piétions qui vont non seulement être un
danger pour eux autres mêmes, puis pour les cyclistes et aussi pour les voitures. Ils vont
carrément courir d'un bord à l'autre de Camillien-Houde, parce qu'ils veulent aller prendre une
photo ici, une photo là-bas.

3350 Le belvédère Camillien-Houde et sa faune habituelle amènent son lot de virages en U, et
ce, malgré les bollards qui ont été installés. On le remarque. Il y a des voitures qui sont toujours
au belvédère et elles coupent. Elles vont même aller un peu plus haut que les bollards,
pratiquement à la zone de l'escarpement, et c'est très complexe.

3355 Il y a une dernière chose que je voulais vous dire. Maintenant, il y a une mode qui est un
peu vicieuse c'est le stationnement illégal sur les accotements. Avec le belvédère Soleil, les gens
viennent voir et viennent accéder et se stationnent carrément à distance du belvédère Soleil pour
aller prendre des photos, utiliser les hamacs, puis bien en soi. Parce que comme je vous dis, ça
amène un flux de nouvelles personnes. Sauf que d'aller stationner son véhicule automobile, en
pleine côte sur l'accotement quand c'est déjà illégal, on a un problème avec ça, parce que ça
3360 n'amène pas un argument de sécurité très fort.

3365 Pistes de solutions - et je vais abrégé là-dessus. Pour régler tous les problèmes de virage en U, bien c'est certain qu'on peut s'inspirer de la route Franconia Notch aux États-Unis, où est-ce qu'il y a un séparateur au milieu. Il y a une espèce de garde-fou avec des zones où est-ce que, bien sûr, les véhicules de sécurité et d'urgence peuvent faire des virages. C'est certain que le sommet de la Montagne, c'est l'endroit où les véhicules vont le moins vite et si on met un stop, on peut peut-être garder une zone comme ça. Mais si vous voulez qu'on enlève tous les virages en U, la seule façon c'est d'avoir un séparateur physique, de bas en haut, point final.

3370 Pour régler les problèmes de stationnements illégaux sur l'accotement dans la zone du belvédère Soleil, ainsi que l'accès piétons parfois douteux, on voit mal le retour en 2019 d'une telle installation. Honnêtement, le belvédère Soleil, je pense qu'il n'est pas à sa place, parce qu'il amène justement une dangerosité par la déviation qu'on doit faire pour les cyclistes. On doit aller sur la rue, les piétons qui viennent de l'accès par la maison Smith, traversent et viennent, les voitures qui se stationnent illégalement en double, sans parler des virages en U qui se font, ça reste une zone qui devient un peu problématique. L'idée est bonne, mais je pense qu'elle n'est pas à la bonne place. On peut faire un belvédère Soleil nouvellement installé peut-être ailleurs dans la montagne, ou capitaliser sur les installations qui sont déjà dans la ceinture de chemin piéton de la montagne.

3380 On se question sur la pertinence de garder l'accès voitures au belvédère Camillien-Houde. Honnêtement, j'en ferais une place piétonne, une place de destination. J'enlèverais l'accès des véhicules particuliers de Camillien-Houde. Puis, là, je vous le dis je suis un chauffeur, je paye mes plaques, j'ai un permis de conduire, là, d'accord? J'en ferais un deuil de ça. Mais j'y vais en vélo, puis j'y vais à pied, puis j'y accède pratiquement à chaque semaine, plusieurs fois par semaine le mont Royal.

3390 J'en ferais une destination, une espèce de carrefour où est-ce qu'il pourrait y avoir, effectivement, comme un café quelque chose et plus aucun véhicule d'usage particulier, Mais je garderais un accès touristique, des autobus touristiques, accès taxis bien sûr, des navettes

électriques. Mais j'enlèverais l'accès véhiculaire, parce que c'est véhicules-là, ces gens-là, n'en ont rien à cirer du virage en U, et c'est commune mesure à chaque jour.

3395 Les piétons non initiés sur Camillien-Houde sont un danger à bien des égards en ce moment, pour eux autres et les autres usagers, et nous ne croyons pas que leur présence, sans balises claires, ni marquage adéquat sur les accotements, est souhaitable à court et moyen terme. On doit bien identifier les accotements comme des zones de pratique, soit sportives et piétonnes, comme les pays d'Europe font, où est-ce qu'on vient délimiter des zones avec des
3400 pistes cyclables qui sont à même la bordure physique des accotements et des trottoirs. On peut faire cohabiter tout le monde, sans nécessairement refaire et se lancer dans des dépenses de grandes envergures sur Camillien-Houde. On a jute à bien délimiter, avoir une signalisation et des règles de bienséance pour tout le monde. Je pense qu'on va être correct.

3405 Aussi peut-être mieux développer le réseau piéton dans les pistes qui sont déjà sur la montagne. Camillien-Houde c'est pas un trottoir agréable pour le piéton. Il y a du soleil, il fait très chaud. C'est pas vraiment une ligne normalement constituée pour aller marcher, pour monter e mont Royal. Et ça c'est l'ancienne présidente des Amis de la montagne qui me disait ça :
3410 « bien vous savez votre projet de Cyclovia, on n'est pas tant en faveur, parce que d'un vous bloquez la voie véhiculaire ». Bon, les Amis de la montagne qui défendent le véhicule, l'auto, faut le voir, il faut le faire. Mais en plus, eux disaient : « le chemin Olmsted est déjà tout avisé pour la clientèle piétonne ». Bien, j'en conviens que le chemin Olmsted est tout avisé. C'est un pit, cette affaire-là, c'est un succès fou. Il faut développer ça.

3415 Mais d'aller faire un trottoir en bois, sur Camillien-Houde, avec une piste cyclable surélevée, quand les limites de vitesse des pistes cyclables sont de 20 kilomètres heure à Montréal, comment va-t-on contrôler ça? Et la piste cyclable, le trottoir en bois, la place Hochelaga, comme vous allez faire pour pas glisser l'automne sur des feuilles mortes, là-dessus? Est-ce que vous y avez pensé le déniveler? Ces gens-là disent qu'ils ont consulté un
3420 ingénieur. J'aimerais ça savoir si l'ingénieur c'est un cycliste ou une cycliste, puis qu'elle sait de quoi elle parle.

3425 Nous croyons qu'une modulation d'accès en jours de semaine et c'est là qu'on est prêts à faire des compromis, d'accord, c'est peut-être différent de ce que la Ville préconise, mais moi je ne suis pas fermé à l'idée de voir une modulation avec des heures de pointe, peut-être, un accès peut-être le matin de 6h00 à 8h00 et l'après-midi de 3h00 à 5h00, pour désengorger, pour justement encore une fois répondre aux doléances des gens qui vivent près de la montagne, parce que je les comprends, puis je les entends. Je vis pas très loin de la montagne. Je ne vis pas, par contre, le problème de congestion de la Ville à chaque heure de pointe.

3430 Donc, l'idée d'avoir peut-être une modulation dans une perspective à terme d'enlever le trafic de transit, je crois que c'est la voie à aborder, c'est la voie à prendre pour justement concerter tout le monde. Ne pas y aller de façon dogmatique. On perd jamais rien à se parler, au contraire.

3435 Et, ça c'est mon côté qui s'affirme... je veux dire, je regarde un peu ce qui se fait ailleurs dans le monde, un péage pourrait remplacer les stationnements si les gens veulent encore une fois garder l'accès véhiculaire de destination. Comme le corollaire de ça, j'invente pas ça, là, si vous allez à *Whiteface Mountain*, à Wilmington, Lake Placid, je crois que c'est 12 \$ par véhicule, puis 8 \$ par personne additionnelle pour monter le chemin de 8 milles de long. D'accord? Les cyclistes aussi payent, c'est 10 \$US, puis il y a même une passe 50 \$ par année. Ça, ce qu'on pourrait faire.

3445 C'est qu'on enlève les parcomètres, les damnés parcomètres, on fait un péage, ça peut être même avec une vignette, dans le sens qu'on n'a pas besoin de payer puis de lancer des sous, on n'est pas en 1970. Tout ça se fait par radar photo ou capteur photo, et on pourrait avoir un fond dédié à cent pourcent pour la préservation et la mise en valeur du mont Royal.

3450 Donc, tous ceux qui voudraient transiter en dehors des heures du projet pilote ou du fin de transit, mais qui veulent mordicus continuer à prendre leur voiture pour y aller, bien leur en fasse, mais on va les faire payer. Et les gens qui veulent accéder à la montagne, qui le font normalement dans le système de stationnement, bien, vont payer un frais qui serait fixe et cet

argent-là sera dédié pour le mont Royal. Pas pour autre chose, pour le mont Royal.

3455

Conclusion. On n'a qu'une seule montagne en ville, puis le règne du tout à la voiture doit être mis à jour, mais positivement. Dans plusieurs grandes villes du monde, la place de la voiture revient à l'ordre du jour. Pensons à Mexico, Paris, Londres, New York, Los Angeles, ceci sans parler de l'avant-gardisme des villes comme Copenhague et Amsterdam. Pour ce faire, on doit repenser nos déplacements et spécialement quand vient le temps de traverser des espaces verts urbains. La clé du succès du pilote, à mon avis, réside dans l'échange, la concertation, le compromis et ultimement le courage politique. Une mesure qui se veut plus durable appellera nécessairement à une bonne écoute de l'autre, à une flexibilité de part et d'autre, mais aussi à une certaine forme de deuil quant à nos déplacements en auto-solo.

3460

3465

2019 est à nos portes et une profonde remise en question apolitique doit avoir lieu sur la place que l'on veut accorder à la voiture en ville. Il en va de la santé de notre planète. Ça commence à être le pacte, le GIEC et tout ça, je n'invente rien. La santé de notre planète, la sécurité de tous, Vision Zéro, on l'entend. Il y a beaucoup de gens qui se gargarisent avec ce terme-là, mais il faut qu'on connaisse c'est quoi ce terme-là.

3470

Et l'idée d'amener une ville à échelle plus humaine. Il n'est pas question de ramener la campagne en ville. Il ne faut pas virer fou avec ça. Ni d'interdire la voiture partout, mais bien de concilier l'individualisme avec le bien commun. Einstein disait qu'à vélo comme dans la vie, si on n'avance pas, je l'aime beaucoup celle-là, on perd l'équilibre.

3475

J'ai un petit point à donner concernant l'annonce de Ensemble Montréal, qu'on a entendu à la semaine dernière. Me permettez-vous?

3480

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3485

Ensemble Montréal, écoutez, j'étais candidat pour l'équipe Coderre, il y a un an. Je ne m'en cache pas. Dieu sait que j'aurais été un volet progressiste dans son équipe, d'accord? On comprend. Feu alternatif en haut, plus de voitures au belvédère, piétons de piste cyclable, la première d'Hochelaga et de baisser de 40 à 30 kilomètres l'heure. Le chemin de *Whiteface* c'est 25 milles à l'heure je crois. Donc, on est dans le 40 kilomètres l'heure environ.

3490

Le feu alternatif, le premier point. L'idée en soi n'est pas mauvaise, mais ça va créer plus de congestion. Parce que si on amène plus de monde au belvédère, puis qu'on règle pas le problème des demi-tours, il y a des autobus qui vont être pris dans une congestion quand le feu va être dédié à l'autre sens. Que vont faire les cyclistes, les piétons, qui vont vouloir accéder l'autre bord? Qu'est-ce qui arrivera s'il y a une urgence au même temps que le feu change et que c'est le sens inverse? Donc, à la fois, comme on dit en bon québécois « on déshabille Saint-Pierre, pour rhabiller Saint-Luc ».

3495

3500

Plus de voitures sur le belvédère. Bien, là, écoutez je suis totalement opposé à cette vision-là. Là, on revient dans les « *good old days* » des années 60, où est-ce que les chars pesaient 4 tonnes, puis qu'on montait avec notre gros bateau sur la montagne, puis qu'on allait *necker* au belvédère Camillien-Houde. Ce n'est pas ça qu'on veut. On est en 2019 bientôt. Je dis ça parce que je l'ai fait dans les années 90, ici, là, mais bon, parenthèses. C'est pas la solution de ramener plus de véhicules sur la montagne, plus de véhicules particuliers.

3505

La piste cyclable, encore une fois, avec respect, ça ne sont pas des gens qui font du vélo, s'ils pensent qu'on peut circonscrire les cyclistes sur une piste cyclable, sur Camillien-Houde, avec du 8-9, du 10 pourcent de dénivelé, de pente. Ça va être une hécatombe.

3510

Promenade d'Hochelaga en bas. Bien, je pense que je l'ai abordé, un petit point, là. C'est très beau sur papier, ça a l'air très bien. Je le mettrais peut-être dans un parc plus linéaire, mais

3515 pas une montagne. Les marches en bois, c'est correct. Mais un trottoir en bois qui monte, j'en doute.

3520 Les Amis de la montagne sont pour une restriction naturelle. J'aime beaucoup les Amis de la montagne, parce que c'est des gens qui parlent des deux côtés de la bouche. Pour une restriction naturelle, ça, c'est comme un peu le sexe des anges : est-ce que c'est un gars, une fille? C'est quoi? Pour un trafic de traverse, ils sont pour des installations physiques qui vont amener un découragement naturel de la personne. Bien, ça, c'est ce qu'on appelle en anglais du *wishful thinking*. Non, ça ne marche pas. Ils veulent garder l'accès véhiculaire pour leurs petits amis, pour les gens qui sont leur clientèle et tout ça.

3525 J'en suis moi quelqu'un qui suit les enjeux des Amis de la montagne à bien des égards. Mais sur l'auto, quand ça concerne, admettons, les cadres qui ont des gros véhicules pollueurs, les autres qui veulent accéder à la montagne, là, il faut qu'on rechange le vocable de tout ça. Parce que ça vient créer un problème pour nous. Alors, on va le généraliser pour tout le monde, en appelant ça le trafic de traverse.

3530 Expliquez-moi c'est quoi le trafic de traverse? Qu'est-ce que c'est? On accède au stationnement. On va prendre une pomme à la maison Smith. On va à la salle de bain. Puis on reprend le véhicule, puis on choisit de quel bord on veut redescendre. Est-ce ça c'est un projet pilote de transit? Non. C'est la même chose *in statu quo ante*. C'est la même chose qu'il y avait avant. Ça ne marche pas.

3535 Voici les seules critiques que j'avais à l'égard de ces deux partenaires-là. Autrement, bien avez-vous des questions?

3540 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, on a des questions. Une première que je voudrais vous poser en relation avec l'accès des voitures au belvédère Camillien-Houde.

3545 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Oui.

3550 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous proposez qu'on supprime complètement toute forme d'arrêt de véhicules...

3555 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Ah oui.

3560 **LA PRÉSIDENTE :**

... que ce soit accessible uniquement pour les piétons et les cyclistes. Au cours des auditions, on a eu des personnes qui sont venues nous parler d'accessibilité universelle.

3565 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Oui.

3570 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je pense entre autres, les cyclistes, je vois très bien ce qu'il en est de votre proposition. Mais pour les piétons, la seule façon d'aller au belvédère Camillien-Houde ce serait ou de monter la côte, ou de descendre et de remonter, pour aller possiblement au stationnement. Qu'est-ce que vous faites de tous nos concitoyens qui sont ou des personnes âgées, ou des personnes dont la mobilité est réduite, des familles avec de petits enfants, des familles qui ont des poussettes ? Alors, ces personnes-là restent en bas de la côte, ou bien non, en haut de la côte, elles n'ont pas accès au belvédère?

3575

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

Non, j'ai oublié un point. Avant, il y avait un funiculaire qui était sur la montagne, qui montait.

3580

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3585

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

Je crois qu'avoir des installations un peu comme dans la Ville de Québec, où il y a un funiculaire, sauf erreur là, qui monte...

3590

LA PRÉSIDENTE :

Oui, du Château Frontenac.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3595

Puis, prenez même l'exemple du Stade olympique, le mât du Stade olympique, c'est magique. Imaginez juste la destination touristique qu'on aurait, sans avoir à prendre son *char*, permettez-moi le terme gras. Poser la question, c'est d'y répondre. Imaginez si on avait un accès funiculaire au belvédère Camillien-Houde, avec un réaménagement des sentiers piétons. Et je vous réitère que je n'enlèverais pas l'accès touristique par autobus, par taxis, par autobus électrique. Mais, mon rêve, c'est qu'il y ait un funiculaire, quelque chose électrique, aucune pollution. Et là, les gens, les poussettes, les chaises roulantes, les béquilles, les unijambistes, n'importe qui, tout le monde aura droit à sa place au soleil.

3600

3605 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

3610 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Mais pas au belvédère Soleil.

LA PRÉSIDENTE :

3615 Non. Questions?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Vous avez parlé qu'une piste cyclable pour vous ça ramènerait une hécatombe?

3620 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Oui.

3625 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Puis, vous avez dit qu'on ne peut pas contenir des cyclistes. Je suis étonné d'entre ça de votre part.

3630 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Pas contenir les cyclistes?

M. GAÉTAN LEBEAU :

3635

Vous avez dit « on ne peut pas contenir des cyclistes ».

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3640

Convenir... non, non. C'est que, ce que je dis c'est que... bien, terminez votre point si vous avez d'autres points. Allez-y, Monsieur.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

3645

Bien, c'est parce qu'on peut pas contenir des cyclistes. La plupart des gens qui sont venus nous voir depuis six mois, nous disent : « la cohabitation, c'est la responsabilité de tout le monde », là vous venez de nous dire « non, pas celle des cyclistes »...

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3650

Non, non...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

3655

... on ne peut pas contenir des cyclistes.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3660

Pardons, c'est qu'on ne peut pas contenir la vitesse des cyclistes à 100%. Encore une fois, si des gens sont suicidaires, c'est leur problème. Moi, dans mes Cyclovia, je sors des gens qui vont trop vite. C'est pas un *party*, c'est pas un défi de *roller derby*. C'est quelque chose qui est pour l'activité physique sur une côte.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

3665

O.K.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3670

Mais les cyclistes doivent faire attention, doivent respecter les règles. Et si, effectivement, il y a un renforcement des règles par le SPVM au niveau de la vitesse, bien ils auront un ticket, s'ils sont top *nonos*.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

3675

O.K. Quand vous dites « piste cyclable c'est une hécatombe », en montant...

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3680

Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

3685

... ce que j'entends, jusque qu'ici, c'est qu'en montant, c'est pas unanime mais ça semble être une tendance, en montant c'est correct un qu'il y ait un piste cyclable, parce qu'en montant les vélos moins vite.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3690

Bien sûr.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

3695 Mais en descendant, comme les vélos vont vite, c'est un peu normal, en tout cas ce que j'entends ici, c'est qu'il faudrait une voie plus large, très large...

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3700 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

... et pas de barrière.

3705 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Exactement.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

3710 C'est ça que vous dites aussi?

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3715 Depuis 2010, les cyclistes n'ont plus l'obligation d'être sur piste cyclable à côté d'une voie véhiculaire; on peut aller dans l'un ou l'autre. C'est parce qu'il y a aussi une question de limite de vitesse. À date, si vous prenez un vélo et que vous allez sur la piste cyclable de Maisonneuve ou Rachel, la limite de vitesse c'est 20 kilomètres heure. Et la limite de vitesse sur Olmsted, c'est 20 kilomètres heure. Monter et descendre. Il y a un enjeu nécessairement. C'est parce que, 3720 regardez, là, après ça, on va dire : « quoi, le cycliste a été pris à 25 kilomètres heure, c'est un

délinquant, c'est un maudit fou ». Non, non, un instant, là! Il faut mettre l'église au centre du village. On ne peut pas, c'est une côte. La montée Gilmore, à Québec, c'est une côte. Je la prends en vélo. La côte, la descendre, c'est le *gravy* de l'ascension, c'est la récompense de l'ascension. Mais on ne va pas là pour descendre; on va là pour la monter, faire du *vélo2max*, s'entraîner fort et, oui, on redescend ou on descend de l'autre côté. On contrôle notre vitesse, parce qu'encore une fois il y a un enjeu de sécurité.

Oui, il peut y avoir des aménagements. Mais, encore une fois, je reviens à un point à Ensemble Montréal suggérait de mettre des dos-d'âne pour à la fois les cyclistes et les automobilistes. J'ai peut-être mal compris, mais dans l'article de la semaine dernière, ça, on ne peut pas convenir de ça, là. Une piste cyclable, s'ils veulent avoir une piste cyclable surélevée dans les deux sens uniquement, bon, sens dédié aller-retour, pas une piste cyclable à double sens. Ben, quelle serait la largeur? Et avec une bande rugueuse, de la peinture? Est-ce que ça serait une peinture qui serait rugueuse, bien sûr, comme en Europe? Ça, c'est très cher. Donc, est-ce que ça engage de l'entretenir, à la déblayer, à enlever la vitre? Ça, on peut en discuter, comme je vous dis. Mais, je pense que c'est encore un peu trop précipité comme idée. Mais ils n'ont peut-être pas pensé vraiment très, très loin.

Ils n'ont certainement pas consulté la communauté cycliste cyclo sportive. Je ne parle pas du cycliste de transit ou utilitaire. Je parle de personnes qui se mettent un lycra, oui, oui, des gens qui se mettent du spandex, puis qui s'entraînent en vélo. C'est pas des malades mentaux qui vont aux olympiques ces gens-là! Ce sont des gens qui font juste s'entraîner pour être en forme. Il y en a qui ont de ventres, il y en a en sont maigres, il y en a qui sont cardiaques. Il y en a qui reviennent d'un diabète. Ils veulent juste être en forme. Et ces gens-là se font sortir du cimetière, d'accord? À cause d'une minorité qui a été délinquante de cyclistes, que je dénonçais avec véhémence. Mais là, tout le monde paye pour ça. Alors, les cyclistes on les envoie où, nécessairement, ils vont sur Camillien-Houde. Parce que c'est un lieu de prédilection d'entraînement relativement sécuritaire.

La baisse de vitesse de 50 à 40 est excellente pour la cohabitation avec les voitures. Il y

3755 a moins de gens, de voitures qui semblent un peu plus cavaliers dans les tournants. Mais, encore une fois, il y a toujours l'enjeu de virage en U et de stationnement sur l'accotement en descente, ainsi que celui des piétons qui ne savent pas trop, trop comment accéder à la montagne.

LA PRÉSIDENTE :

3760 Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

3765 Oui. Merci pour votre temps.

LA PRÉSIDENTE :

3770 Merci de votre présentation et de vos réponses. Alors, j'inviterais madame Potrykus, s'il vous plaît.

Mme WANDA POTRYKUS :

Je m'excuse auprès de tout le monde, ça a pris un peu de temps pour...

3775 **LA PRÉSIDENTE :**

3780 Oui. Comme vous n'étiez pas ici en début, je vous rappelle que la commission a lu votre mémoire, en a même discuté et puis identifié un certain nombre de points de clarification. Alors, vous avez 20 minutes à votre disposition, dont 10 pour présenter votre mémoire, et on souhaiterait en garder une dizaine d'autres pour vous interroger.

Mme WANDA POTRYKUS :

3785 C'est ce que je fais. J'ai fait une présentation avec *Powerpoint* pour juste les points extra, j'avais écrit un peu plus pour les explications mais elles sont pas sur les choses et puis, autre chose, je m'excuse, mais je vais faire ma présentation en anglais.

LA PRÉSIDENTE :

3790 Aucun problème.

Mme WANDA POTRYKUS :

3795 Parce que c'est ma langue.

LA PRÉSIDENTE :

C'est votre langue maternelle. Oui.

3800 **Mme WANDA POTRYKUS :**

En effet, je dois dire d'abord, c'est ma vision pour le *mount Royal*, pour Montréal, c'est mes idées partout . Donc, c'est comme ça.

3805 Mount Royal, for us, for me, for my friends, it's a place for all seasons. And what I mean by that is all seasons of life. And it should remain that way.

3810 My main points are: pedestrians and cyclists already have many car freeways up and down the mountain. I won't go on and list them all but you all know them. We've made this concentration about everybody wants to use the road, when actually, in fact, not everybody wants to use the road. There is many other ways from all sides, and there is even a new path around the mountain for the cyclists and the pedestrians.

3815 There is only one way, somebody like me who has difficulty walking, can get up the mountain, and so much of what I've heard so far is it should be for the fit in the world: the people who can walk, the people who can climb, the people who can do all of that. That already exist on our mountain. There is only one road.

3820 And, this summer with the pilot project, people like me weren't able to go to the mountain anymore, because you corraled us into places that perhaps we did not want to go. And my age group, in particular, we usually combine a visit to the mountain with a visit to the cemetery – in my case, Mount Royal cemetery – and the crazy way they tried to tell us we could go to the cemetery didn't work for me, and it didn't work for a lot of other people.

3825 So, as far as I am concerned, everybody had to way up the mountain, serpenticing, when I was young – 40 years ago, maybe now - I could run up and down several times a week from Sherbrooke Street to the cross, and back. In my late 60's, I'm not able to do that. I have bone problems, I have everything. My whole point about a place for all seasons is : it should still be a place for people like me. There should still be a place for families to come without having to walk across parking lots or get shuttle busses or any of the stuff that's starting to be as for today.

3830 The Remembrance road/Camillien Houde access already runs alongside Mount Royal Park, and refutes completely *Projet Montréal and Vélo Québec's* insintency, it runs through the park. It doesn't and it never did. Part of the mountain is the cemetery; part of it is the new Mont *Tiohtià:ke Otsira'kéhne* – which used to be Outremont Mountain or a few other names – and it just makes no sense to say – keep saying – that it runs through the park, because it doesn't. It was built so that everybody in Montreal, no matter who they were, would have an access way, maybe not always if they came by car, but if they wanted to walk or hike, they had Homestead Road, they had the steps up from Pine, they had the snake or the serpentine, and there is other stairways and other ways to get on to the mountain.

3840 So, my opinion is, is that Montreal City Hall has far more pressing challenges to deal with than the Mount Royal access roads. It's like a made-up problem that we're all spending a

considerable amount of money trying to fix, when really there wasn't a big issue there to start with. They just focussed on the road and whatever.

3845

The estimated number of cars that they came up with transiting mount Royal was completely fictitious number. They simply took one hour, at the busiest time of day and multiplied it by 24. So, all of a sudden, we had 10,000 cars on mount Royal every day. Absolute garbage! But nobody bothered to challenge it. But if you go back and look at the map, it was just a fictitious number.

3850

The changes being proposed are all a waste of our tax dollars. We have so much to fix and do in Montreal and we're coming up with plans to spend a whole load of money on a park that did not need to be fixed.

3855

What we could have spent the money on, if we want to, that project cost a million dollars. A total waste of money! We could have put it towards improving other parks, or buying land, or whatever in other parts of Montreal that really need a park. Montreal has less green spaces per citizen than any other city of comparable size in North America. - Other documentation that I have given to the Commission have all the reports and things that back that up.

3860

The safety of people on the mountain was never really in question. Again, yes, there was few accidents, couple of young people fell off the mountain. One died, and another person is very badly injured, and one young cyclist was killed. But it was blown up into a problem. The road over mount Royal is no less safe, and frankly probably a lot safer than most Montreal streets crossing corners and walkways are. It could have done with better bilingual signage. The concrete road divider on Camillien Houde could have been extended to prevent the possibility of U-turns. From what I've heard talking to some of the police and people like that on the mountain, the rationale for the existing configuration was so their vehicles could do U-turns, and safety and different people. That's why that median ended there. Yes, we can change that and everything and they will have to go down and turn around like everybody else.

3865

3870

3875 The plain fact is, no road is ever going to be a 100% safe, and the collision between a vehicle and a pedestrian, and a cyclist always ends less well for the person not encased in steel. But the City isn't reacting and closing off roads elsewhere.

3880 Basically, I understand the concept behind active transportation. But, when you are in a wheelchair, when you walk with two canes like I do, when you're perhaps needing a guardian or something else to take you up on the mountain, active transportation is not always a possibility. I think *Projet Montréal* needs to learn that sledgehammer techniques like this summer pilot project doesn't work. People will get there, and they will do it, but we do it a lot better by offering us a candy than banging us over the head with a million dollar project that really upsets a great portion of the City of Montreal.

3885 As I said, the summer's project was a million dollar waste. The people that got the 270\$ tickets for trying to find their way on the mountain because maybe they were not aware of it – not everybody watches the news, not everybody reads newspaper – and surely for a pilot project, those people could have been handed a warning sign, at least for their first event of offense. But 270\$ per ticket was outrageous. We noticed that in the report, the City never told us how much
3890 money it earned from all the tickets that were handed out.

3895 Basically, who was left off the mountain this summer? Some of these included and... this list isn't complete, families with kids, those with mobility and health issues, families and cultural picnics and events, the elderly and other family members trying to go transit the mountain to pick up their grandkids either from summer camps or wherever to help out their parents, or younger people trying to get to their parents on the *Plateau* to see how they were. All of us were grossly and utterly inconvenienced this summer because of a few – I'll say thousands, but I don't really... people, cyclists – we had 6 Cyclovias, and the total number that went to all 6 of them was around 2 000 – 2 500 maybe. In the beginning, I did try and go up on the mountain, it was deserted.

3900 Anyway, we were inconvenienced and what did they do? « Oh, well, you can go around the mountain.» There were roadworks on Penfield, roadworks on Pine, roadworks on Côte Ste-

3905 Catherine, roadworks on Laurier, roadworks... A journey over the mountain normally would take
me 15 to 17 minutes even at *les heures de pointe*. In order to get to where I have my haircut on
St-Denis and Laurier, this year, took me an hour and a half each way. Three hours to do a 14-
maximum-journey usually, even the night in traffic. It was ridiculous. They closed Penfield and
Pine ten times during the summer, forcing anybody that was trying to go around the mountain
3910 down into the gridlock of the downtown when they didn't need to go there. It is a transit road as
well as a road to a park, and it doesn't run through the park.

Also, this false division, if you come from the West, you can stop at Beaver Lake; and if
you come from the East, you got access to far more of the mountain. Well, where was the
fairness in that? O.K. it's an impossible walk for me and my friends to go from Beaver Lake to
3915 Smith House, to the belvederes, either of the Belvederes, the Kondiaronk or the Camillien -
Houde. So, basically, you have a great big stop sign – a proverbial stop sign that said “people like
you aren't welcome on the mountain”. And that's what the message was : we aren't welcome.
And yet, we pay our taxes, the same as everybody else. Our money goes to *bonify* and help run
this city, but we count for nothing. And that was the message this pilot project gave us.

3920 Contraction on the belvedere Soleil. So, even when you were driving past on the road,
you couldn't see the view. The same thing with that horrible terrasse-café – the hanging café –
that was the same thing, it blocks the view from the road.

3925 In the past, if we were taking our guests across the mountain, and we... the belvedere
Camillien-Houde was crowded with tourists, with tourist busses or cars, you could still pass and
see the view. You could still pass slowly, you could see the view. By building that hanging café,
you could no longer see the view. So, you took away from the mountain, unless you are, once
again, capable of walking there. And, as I said, a lot of us aren't.

3930 **LA PRÉSIDENTE :**

You will leave us a little time for questions?

3935 **Mme WANDA POTRYKUS :**

O.K. Just a second then, I'll just give my suggestions. Keep Camillien Houde...

3940 **LA PRÉSIDENTE :**

Open?

Mme WANDA POTRYKUS :

3945 ...open... sorry. Keep Remembrance road open for those who want to transit by private car. Detour the STM busses instead of detouring the people who want to go to the cemeteries, into the parking lots, detour the STM busses. That means anybody coming by bus can get off nearer to where they're going, they can get off. If you run the bus through the parking lot instead of the bus on Remembrance road, then the people going to the cemeteries can go up
3950 Remembrance road – they're on the edge of the park, they're not inconveniencing anywhere.

It might mean adding two more bus stops. I would say, in all, you would want four bus stops: you don't want at the entrance to the parking lot at Beaver Hall Hill, one at Beaver Lake, one at Smith House, and another one at the junction of the parking lots on Camillien Houde. So,
3955 those people, if they're going to the cemetery and if they're going to the Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, they would get off at the Beaver Lake entrance to the parking lot, it's only a very short walk up. That would mean that was an awful lot less people trying to cross the road then having to have the parking lots with their skies, and skates in the winter, or their picnic baskets in the summer, or dragging their children, they would actually get off the bus. The bus would be
3960 more useful, they would get on the bus and while they would be waiting for the bus, they would be able to sit by the lake or wherever. So, to me, it might add a couple of minutes to the STM timetable but it wouldn't be a terrible loss.

Camillien- Houde might need a little bit more work, but there is so much...(TECHNICAL
3965 DIFFICULTY) – So why not start including the all mighty cyclists and start, you know, allowing a

cyclist to start paying for the privilege of using the roads. Get rid of the tacky belvedere, it's ugly, so many people were laughing at it, it was a joke and it was also an accident waiting to happen. And get rid of that equally awful hanging café on the Camillien-Houde Belvedere. And why not station the *calèche* drivers and their horses on the mountain.

3970

We heard so much about getting back to the vision of Homestead. Well, Homestead created this park for horses and carriages. You don't want them anymore in Old Montreal? Put them on the mountain! We got police horses there, there is certainly room to build a nice stable, a nice new horse palace, and to tourists and Montrealers, a lot of whom loved when the horses used to be on the mountain, they liked going for a ride in the winter.

3975

Don't give in, and dig out the parking lots of Remembrance road, that's just in favor of just trying to shovel everybody off to the Royal Vic - the whole Royal Vic parking lots. Don't dig out those parking lots; they are needed and they provide a service to families, to the elderly, to the handicapped and to tourists. You want to spend money on Mount Royal? Rebuild the funicular railway. Everybody talks about how hard it is to walk up from downtown Montreal. Yes, it is. It's very steep. The Bombardier plant La Pocatière needs more work? Get somebody to design a nice modern, the Quebec City has their funicular railway, we could do it one.

3980

3985

LA PRÉSIDENTE :

We are running out of time...

3990

Mme WANDA POTRYKUS :

And, basically, I've heard that one of the suggestions was that we would change Mount Mary or Mount Outremont into a cycling centre. I understand the reason for it, it's a shame that the last more or less wilderness area in mount Royal would again be urbanised. Basically in summation, mount Royal should remain a place for all seasons of life and one we can be proud of with equal access for all Montrealers.

3995

4000 Stop *bonifying* some people and blocking others. Please provide us with equal access for all, just not for some. Part of Montreal is a park created for all Montrealers to come, to relax and play. It's not a sport ground for elite athletes to train in or cold-races on, and for bikers to run down, people walking there. Part of mount Royal is burial grounds, part is roads, part is stairways access. It shouldn't be just for a few healthy sport activists. Remember mount Royal belongs to all of us. It's our icon. It's what we call our city after. It's not just a park, it's actually the identification of our city. Messing around with our access roads and parking areas is not something, it's a waste of money, trust, and it seems to be changed for change sake. And frankly, it is not wanted.

4005 **LA PRÉSIDENTE :**

Thank you very much. Des questions? Non? So, thank you very much.

4010 **Mme WANDA POTRYKUS :**

O.K. No questions? O.K.

4015 **LA PRÉSIDENTE :**

No. So, thank you very much. Pour conclure, j'aimerais savoir si la Ville souhaite faire une rectification? Oui? Alors, je vous invite à venir à l'avant.

Vous voulez vous identifier, aux fins des notes sténographiques, s'il vous plaît.

4020 **Mme JOSÉE FROMENT :**

Oui, José Froment, bureau du mont Royal. Donc, j'aimerais faire deux rectifications et mon collègue en fera une troisième par la suite.

4025 La première rectification que je souhaiterais faire, c'est qu'il y a une citoyenne qui a dit

tantôt qu'elle était surprise qu'il n'y ait pas de signalisation qu'il y a une piste réservée aux cyclistes sur l'accotement de la voie Camillien-Houde. J'aimerais simplement préciser que ce n'est pas une piste cyclable. Donc, c'est normal qu'il n'y ait pas de signalisation pour l'annoncer.

4030 L'accotement de la voie Camillien-Houde ne fait pas partie du réseau cyclable de Montréal.

Une autre affirmation qui a été mentionnée aujourd'hui, c'est que la route ne se situe pas dans le parc du mont Royal. En effet, la voie Camillien-Houde/Chemin Remembrance sont dans le parc du mont Royal. Ces deux chemins ont été faits, si on remonte dans l'histoire, à partir de terrains qui ont été acquis par la Ville de Montréal et qui ont fait d'abord un réseau de tramways, donc deux lignes qui se rejoignaient au centre de la montagne. Et c'est sur ce même emplacement, un élargissement de la ligne de tramways, que la voie routière a été conçue. Et il y a, donc, sur le côté des cimetières, un certain nombre de mètres de terrains qui appartiennent toujours à la Ville. Donc, c'est certain que la voie est en limite du parc, mais elle est sur la propriété du parc.

4035

4040

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame Froment. Pouvez-vous vous identifier, s'il vous plaît.

4045

M. CÉDRIC CHASSAING CUVILLIER :

Oui. Bonjour, mon nom est Cédric Chassaing Cuvillier, Ville de Montréal également. Une légère précision concernant la ligne 711 qui est, en fait, toujours en service actuellement. C'est à préciser et à rechercher, mais je crois qu'elle en serait seulement le week-end, hors saison. C'était juste une mini précision.

4050

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur.

4055

4060 Alors, la séance de cet après-midi 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.

4065 Le rapport de la commission, ainsi que je vous l'ai indiqué, sera transmis par la présidente aux élus municipaux au printemps. Il 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.

4070 Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, la sténographe, le responsable du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie aussi les représentants de la Ville.

4075 Je suis reconnaissante aussi à tous ceux et celles qui sont venus présenter leur mémoire, qui ont pris la peine d'en écrire un, de même que toutes les personnes qui sont déplacées pour assister à la rencontre. Je veux saluer votre courtoisie et votre patience.

Thank you for coming this afternoon, and also for your courtesy and your patience.

La prochaine de séance d'audition des opinions aura lieu ce soir, à 19h00.

4080 The next hearing of opinions will take place tonight at 7:00 o'clock.

Bonne fin d'après-midi.

4085 Have a good day. Thank you.

* * * * *

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4090

Et, j'ai signé :

LOUISE PHILIBERT, s.o.

4095