

630

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

LA PRÉSIDENTE :

635

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

640

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

M. MARCO HARRISON :

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

645

LA PRÉSIDENTE :

Et vous êtes monsieur?

650

M. MARCO HARRISON :

Mon nom est Marco Harrison.

655

LA PRÉSIDENTE :

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

660

M. MARCO HARRISON :

Oui, dans l'allocution du mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

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

665 **M. MARCO HARRISON :**

Alors, Madame Brodeur, Madame Serge, Monsieur Lebeau, bonjour. Mon nom est Marco Harrison, je suis spécialiste en sécurité routière et directeur de la fondation CAA-Québec.

670

D'abord, merci de nous donner l'occasion de nous exprimer sur l'avenir de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance.

675

Je vous présente mes deux collègues, madame Isabelle Godbout, analyste recherchiste et madame Annie Gauthier conseillère en communication et porte-parole de CAA-Québec.

680

Je m'exprime aujourd'hui au nom de CAA-Québec, un organisme qui représente 1.3 million de membres et pour qui la sécurité routière a toujours été la grande priorité.

Vous vous doutez bien que c'est un dossier qui interpelle beaucoup nos membres. C'est vrai que la majorité des automobilistes, mais particulièrement à Montréal, nos membres sont automobilistes, piétons et cyclistes.

685

Nous devons tenir compte de cette réalité. Nous ne dirons pas aujourd'hui « fini le vélo, élargissons la route à quatre voies ». Plus que jamais mobilité active, partage de la route, protection des usagers vulnérables sont parties intégrantes non seulement du discours, mais aussi depuis des années ou cette année je devrais dire, du code de sécurité routière.

690

Montréal adhère à la vision zéro et je veux vous mentionner que nous aussi.

695

J'aimerais vous prouver que nous pouvons représenter des automobilistes dans un esprit d'ouverture que nous pouvons parler de partage de la route et de sécurité routière pour tous les usagers de la route.

Dans ma présentation, je vais vous dire ce qu'on a remarqué sur le terrain pendant le projet pilote. Je vais ensuite expliquer notre vision pour le mont Royal qui se décline en

sept recommandations.

700

Dans mon ancienne vie, j'étais policier à la Sûreté du Québec. J'en ai vu de toutes les couleurs. Des accidents et des drames qui n'auraient jamais dû arriver. Nous serons tous d'accord pour dire que la mort du jeune cycliste Clément Ouimet en octobre 2017 fait partie de ces drames.

705

Nous sommes tous d'accord également pour dire qu'il faut agir. Par contre, attention aux solutions faciles ou aux solutions portées sur l'exclusion davantage que l'inclusion.

710

Quand le projet pilote a été mis en place, nous avons fait nos devoirs. Nous avons envoyé deux experts en sécurité routière sur le terrain le 4 juillet dernier. Ils sont revenus avec un rapport inquiétant. Premièrement, les aménagements ne sont pas adéquats. Le meilleur exemple c'est l'accès au belvédère Camillien-Houde. Le stationnement est accessible d'ouest en est seulement.

715

C'est difficile à comprendre, c'est frustrant et la tentation devient forte de faire des manoeuvres interdites et dangereuses. Le coroner Jean Brochu a d'ailleurs signalé cette lacune dans son rapport d'enquête.

720

Deuxièmement. La signalisation est aussi déficiente. C'est surtout le recours à des panneaux écrits en français seulement qui pose problème. Le mont Royal est une attraction touristique majeure, recevant une multitude de visiteurs qui ne parlent pas français. L'automobiliste qui a happé Clément Ouimet d'ailleurs était un touriste américain.

725

Troisièmement. Les aménagements et la signalisation ont de quoi confondre n'importe quel automobiliste qui s'y rend pour la première fois. Même Google map s'est mêlé. Sur place on a dû aussi faire les guides touristiques à maintes reprises.

730

Quatrièmement. Les comportements à risque sont nombreux. À plusieurs reprises nos experts ont observé des cyclistes qui circulaient à des vitesses dangereuses, omettaient des arrêts obligatoires, circulaient à contresens, bafouaient des priorités de passage et roulaient en plein centre de la voie.

Chez les automobilistes on a vu des virages interdits, des voitures qui s'immobilisent,

qui font des demi-tours, qui contournent des bollards, qui circulent à contresens.

735

Cinquièmement. L'interdiction de la circulation de transit ne règle pas les problèmes de sécurité et de cohabitation. Nous avons vu des gens braver l'interdiction, changer d'idée, reculer ou carrément faire demi-tour. Même certains véhicules identifiés aux couleurs de la Ville de Montréal ont été aperçus en train de commettre une infraction.

740

Voilà qui m'amène à la partie centrale de la présentation, nos recommandations.

Premièrement. Nous recommandons d'autoriser la circulation de transit en tout temps sur le mont Royal. Vous l'avez vu venir, mais j'aimerais quand même insister sur quatre arguments.

745

Premièrement. L'interdiction de transit ne règle pas le problème de cohabitation auquel on fait face. La Ville a elle-même reconnu que les problèmes persistent.

750

Deuxièmement. On peut parler d'une perte de temps importante et j'y reviendrai.

Troisièmement. Ce ne sont pas les navetteurs qui posent des problèmes de sécurité routière. Ces gens-là savent où ils vont. Ils ne cherchent pas leur chemin. Ils ne s'arrêtent pas en cours de route, ne font pas demi-tour, ne circulent pas à contresens.

755

Quatrièmement. Et ici j'insiste. Il existe des moyens simples, efficaces et peu coûteux de s'attaquer aux problèmes de cohabitation que nous vivons sur le mont Royal.

Voilà qui respecte la vision zéro contrairement à la situation actuelle. Sur le mont Royal actuellement on préconise une approche traditionnelle où on installe des panneaux et on présume que les usagers vont les voir, les comprendre et les respecter.

760

Dans la vision zéro, la responsabilité de la sécurité routière est partagée entre tous les utilisateurs du réseau et ses concepteurs. Pour aider les concepteurs, nous avons six autres recommandations.

765

Notre deuxième recommandation est cruciale. Il s'agit d'aménager des minis carrefours giratoires à l'entrée et à la sortie du belvédère Camillien-Houde. Nous sommes

770 convaincus que ces minis giratoires vont régler de gros, gros problèmes. Vous allez
comprendre dans cette vidéo.

- PROJECTION DE LA VIDÉO -

775 Actuellement, quand on arrive de cette direction-là, il est très difficile d'entrer sur le
stationnement du belvédère.

780 À la sortie actuellement le virage à gauche est interdit. Ce qui fait en sorte que plus
loin les gens vont faire demi-tour. Avec le carrefour giratoire, les gens pourraient sortir et se
diriger vers la gauche directement. Ce qui éviterait les demi-tours interdits plus loin où
l'accident s'est produit d'ailleurs.

785 Donc, comme vous l'avez vu, il s'agit de petits ronds-points très utilisés en Europe.
Au milieu, le bouton est en bitume et est un peu surélevé deux à trois mètres de diamètre.
Ce qui permet aux véhicules plus gros, comme les autobus de la Ville par exemple ou un
camion qui passerait par là, qui n'est pas capable de négocier la courbe, il passe
directement par-dessus, comme ça se fait en Europe.

790 Donc, cet aménagement-là a plusieurs avantages. Donc, vous l'avez vu, permet de
faire un demi-tour en toute sécurité, mais surtout en toute légalité. Permettrait aussi d'entrer
et de sortir du stationnement du belvédère dans les deux directions. Donc, à coup sûr ça
viendrait éliminer la plupart des virages en U interdits.

795 C'est aussi sécuritaire pour les cyclistes. L'INSPQ dans une étude parle d'une baisse
de 21% des accidents avec traumatisme chez les cyclistes quand le carrefour giratoire est
utilisé plutôt qu'une intersection normale. En plus, il existe plusieurs types d'aménagements
pour renforcer la sécurité des cyclistes.

800 Comme ça tourne très serré, normalement on ne peut pas prendre ça à plus de 10
kilomètres/heure. Et comme vous l'avez vu dans la vidéo, on présume qu'une zone tampon
150 mètres à l'est jusqu'à 150 mètres à l'ouest du belvédère, 30 kilomètres/heure ferait en
sorte qu'on pourrait négocier facilement le rond-point de façon sécuritaire.

Notre troisième recommandation concerne la signalisation. Donc, ce qu'on propose.

805 Les panneaux écrits en français seulement, il s'agirait de les remplacer par des panneaux à pictogramme standard qui sont compris par tout le monde.

810 Bien indiquer l'entrée et la sortie du belvédère. Indiquer qu'une circulation conjointe se fait. Donc, automobiles et vélos sur la portion de route étroite qui est située juste à l'ouest de l'entrée du belvédère. On sait, il y a des caps de roche à cet endroit-là, puis la chaussée et un peu plus étroite.

815 Placer la signalisation sur les poteaux à la bonne hauteur. On a un vidéo d'observation où il y a des panneaux de signalisation qui sont tellement hauts, qui ne sont même plus dans le champ de vision d'une personne qui conduit un véhicule.

Concernant le belvédère temporaire. Nous recommandons d'installer une signalisation avancée de traverse piétonnière en plus des panneaux standards de traverse dans les deux directions. Et de bien maintenir en état le marquage sur la chaussée.

820 Voici en rafale nos quatre dernières recommandations. Vous trouverez d'ailleurs plus de détails dans le mémoire que nous avons déposé et publié sur notre site Web.

825 Quatrième recommandation. Uniformiser la limite de vitesse à 40 kilomètres/heure sauf, et c'est la cinquième, dans la portion que vous avez vue sur le vidéo, 150 mètres à l'ouest à 150 mètres à l'est de la zone du belvédère où la vitesse devrait être de 30 kilomètres/heure.

830 Sixième recommandation. Interdire à tous véhicules de s'immobiliser. Pour être bien certain, on pourrait installer des panneaux surdimensionnés aux entrées, donc au bout de Remembrance et de Camillien-Houde. J'avais un blanc, excusez-moi. Et après ça, le long du trajet à tous les 150 mètres.

835 Septième et dernière recommandation. Élaborer un plan d'action pour l'accès au mont Royal. L'idée ici c'est de trouver la meilleure façon de faire connaître et de faire respecter les règles par tout le monde.

On a aussi mené un sondage auprès de nos membres pour connaître leur opinion sur le projet pilote. En gros, le projet pilote a eu des effets négatifs chez le coeur des

840 répondants. En grande partie, on parle d'une augmentation du temps de déplacement. En
moyenne 21 minutes de plus. Ça veut dire qu'on vient d'allonger le temps de trajet moyen
de 68%. Ces gens-là viennent accroître la congestion sur Côte-des-Neiges, Côte-Sainte-
Catherine, du Parc, des Pins, et nommez-les, des artères qui sont déjà à certains égards
problématiques.

845 En terminant, voilà ce que CAA-Québec est venu vous dire aujourd'hui. Il y a de la
place pour tout le monde sur le mont Royal et fermer les voies à la circulation de transit ne
règle pas le problème de cohabitation auquel il faut s'attaquer.

850 Maintenant, la question que nous posons. Est-ce qu'on essaie de trouver des
solutions innovantes qui vont s'attaquer réellement aux problèmes ou on abandonne tout
espoir de cohabitation et on exclut un groupe d'usager. Le mont Royal c'est un site
magnifique et c'est pour ça qu'il doit demeurer accessible à tous en tout temps.

855 CAA-Québec est loin de demander aujourd'hui la souveraineté automobile sur le
mont Royal. Ce qu'on vous demande par contre c'est de garder espoir, de garder espoir
qu'une cohabitation harmonieuse sur la route oui c'est possible. Il suffit de la concevoir à
cette fin. C'est le fondement de la vision zéro, une vision systémique qui inclut tous les
usagers de la route. La Ville y adhère et nous aussi.

860 Je vous laisse sur une citation des fondateurs Suédois de la vision zéro qui résume
très bien notre argumentaire : « Dans toutes les situations où l'erreur est humaine, le
réseau routier lui n'a pas droit à l'erreur. » Autrement dit, on doit penser le réseau routier en
fonction des gens au lieu d'exiger des gens qu'ils s'adaptent à un réseau imparfait.

865 Au nom de la fondation CAA-Québec, de CAA-Québec et de ses membres, je vous
remercie chaleureusement pour votre écoute aujourd'hui. Mes collègues et moi serons
heureux de répondre à vos questions.

870 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Harrison. Alors, une première question.

LE COMMISSAIRE :

875

Alors, Monsieur Harrison, j'ai beaucoup apprécié votre mémoire. Je dois dire quand j'ai vu l'idée des mini-giratoires je suis tombé en bas de ma chaise. Il y a vraiment des gros problèmes de sécurité au belvédère, il y en a aussi au canyon pas loin. Puis c'est parmi les nombreux problèmes de sécurité auxquels je pense qu'il faudrait s'attaquer là-dedans. Qu'il y ait transit ou pas d'ailleurs, à la fin, il y a des gros problèmes qui devront être réglés. Alors, le mini-giratoire, ça m'apparaît très intéressant comme idée.

880

885

Maintenant, est-ce que, j'imagine que vos experts quand ils ont été, ils ont pris les mesures puis ils sont convaincus que ça rentre. Ma question c'est est-ce que, s'il y a une piste cyclable dans l'emprise actuelle, si on sépare les voies entre les véhicules, les vélos puis j'espère les piétons, est-ce que tout ça, ça rentre dans le mini-giratoire?

M. MARCO HARRISON :

890

Bien, écoutez, vous parlez d'une piste cyclable aménagée. Moi je vais vous ramener au code de sécurité routière où on dit qu'un cycliste peut circuler en bordure et qu'il y a des distances sécuritaires à respecter pour les automobilistes dépendamment de la limite de vitesse.

895

Si on élimine les véhicules qui s'immobilisent en bordure, on laisse le côté droit de la chaussée dans les deux directions disponibles pour que les cyclistes puissent circuler de façon sécuritaire. Les automobilistes qui respecteront les distances nécessaires... et dans le carrefour giratoire, c'est un aménagement, comme le disait l'INSPQ qui réduit le nombre de blessures de 21% chez les cyclistes par rapport à une intersection normale.

900

Donc, il y a de la place pour les différents types d'usagers dans le mini carrefour giratoire. Et à 30 kilomètres/heure et moins, je vous dirais que le risque de collision ou le risque de mauvaise cohabitation n'est pas présent. Il y a de la place pour tout le monde.

905

Puis je vous dirais même qu'on l'a regardé sous l'angle d'une compétition cycliste d'un critérium ou du grand prix cycliste de Montréal. Et les cyclistes professionnels sont habitués de négocier ce genre d'aménagement là partout en Europe. Et comme le bouton central est très bas, même un cycliste qui malheureusement passerait dessus, il y a peu de

910 danger de chute, parce que ce n'est vraiment pas élevé. Un autobus à plancher bas passe par-dessus sans accrocher sans problème.

LA PRÉSIDENTE :

915 Ad hoc là-dessus, puis je vais redonner la parole à mon collègue. Je pense, entre autres que si on va d'ouest en est, je comprends ce que vous dites, ce que vous décrivez. Cependant, si on est dans la montée, est-ce qu'un cycliste ou des cyclistes vont faire le giratoire où en haut c'est très, très difficile, ils continuent à monter, ça brise l'élan ça?

M. MARCO HARRISON :

920 Non.

LA PRÉSIDENTE :

925 Non?

M. MARCO HARRISON :

930 Le giratoire est tellement petit que non, ça ne brise pas l'élan.

LA PRÉSIDENTE :

Ah bon, O.K.

935 **M. MARCO HARRISON :**

940 Ce qui est important de comprendre c'est que dans tous carrefours giratoires, que ce soit un mini-giratoire comme on propose ou un carrefour giratoire de plus grande envergure, qu'on peut voir dans certaines villes. Ce qui est important pour l'ensemble des usagers c'est de signaler l'intention du mouvement qu'ils veulent faire.

Si on entre dans un carrefour giratoire puis qu'on veut prendre la branche à droite pour sortir du carrefour, il faut signaler. Que ce soit l'automobiliste, que ça soit le cycliste, il

945 faut signaler notre intention. Moi si j'arrive en arrière d'un véhicule à vélo puis il a signalé son intention de virer à droite ou de sortir du carrefour giratoire, c'est certain que je vais doubler de prudence, parce que je suis plus petit. Ça se peut qu'il ne m'ait pas vu, c'est très possible. Mais au moins s'il signale son intention, je vais avoir une bonne idée de ce que le véhicule veut faire.

950 Donc, le carrefour je vous dis, d'après tout ce qu'on a regardé, c'est l'aménagement qui rehausse la sécurité et qui fait en sorte aussi que les manoeuvres qui sont aujourd'hui interdites, pourront se faire de façon sécuritaire et en toute légalité.

955 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

LE COMMISSAIRE :

960 Oui, puis en effet, plusieurs personnes concluent que s'il y a eu un accident avec Clément Ouimet, le véhicule, le gars avait, bien il n'avait pas le choix, s'il veut revenir sur son chemin, il est obligé de faire un U-Turn à quelque part.

965 **M. MARCO HARRISON :**

970 Quand on regarde le rapport du coroner Brochu, je pense que c'est bien dit dans le rapport que le touriste n'ayant pas le choix de tourner à droite en sortant du belvédère, a tourné à droite et probablement que s'il y avait un appareil quelconque dans le véhicule qui lui disait « tu ne t'en vas pas dans le bon sens, c'est par là-bas il faut que tu t'en ailles où tu veux aller ». Bien la minute qu'il a eu la chance de le faire après les jerseys en béton dans le centre, il s'est tassé à droite puis pendant qu'il effectuait son demi-tour interdit, il y a eu la collision.

975 **LE COMMISSAIRE :**

C'est ça. Il faut des aménagements structurants qui aident à la bonne conduite. L'autre question que je voulais vous poser c'est là, on pose deux minis-giratoires. Un petit peu plus loin, vous savez il y a le canyon. Et puis là beaucoup, bien un certain nombre de

980 personnes proposent quelque chose qui nous semble intéressant aussi, c'est des lumières, des feux alternés. Donc, chacun passe à son tour vers l'est ou vers l'ouest.

Est-ce que c'est compatible avec les minis-giratoires ça? Est-ce que ce n'est pas trop près?

985 **M. MARCO HARRISON :**

Ce que vous appelez le canyon c'est la portion où il y a les caps de roche qui est plus étroite où on dit de mettre de la signalisation de circulation conjointe?

990 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Il y a des gens qui proposent de mettre des feux alternés comme sur les chantiers de construction routiers.

995 **M. MARCO HARRISON :**

1000 Bien, ce qu'il faut penser, les feux alternés ça pourrait être une solution. Mais ce qu'on propose nous comme solution c'est d'avoir une signalisation qui fait en sorte que les gens sont conscients qu'il y a un partage de route à faire. Partage de la route d'ailleurs qui est dans les nouveaux principes du code de sécurité routière.

1005 Puis le fait que la vitesse est à 30 kilomètres/heure, la portion de 150 mètres, le canyon, la portion plus étroite est dans ce bout-là. Ça fait en sorte qu'à 30 kilomètres/heure si la limite de vitesse est respectée, le partage de la route est plus facile, on s'entend. Un vélo normalement, un bon cycliste va circuler dans cette portion-là probablement à 15, 20 kilomètres/heure.

LE COMMISSAIRE :

1010 O.K. Mais est-ce que vous dites ça parce que vous pensez qu'il y a un problème à rajouter des feux en plus des giratoires ou ce que vous dites ce n'est nécessaire?

M. MARCO HARRISON :

1015

Les giratoires aident à la fluidité de la circulation. La circulation en alternance va faire en sorte que dans une direction ou dans l'autre, à un moment donné la circulation va être complètement arrêtée. Et là, si vous tombez dans une période où il y a beaucoup de circulation, une grosse période de touriste, comme l'été, est-ce que le fait que la circulation va être arrêtée dans une direction ou dans l'autre, surtout la direction où les véhicules vont s'accumuler devant le belvédère. Est-ce que ça, ça ne pourrait pas causer problème.

1020

Mme ISABELLE GODBOUT :

1025

Puis en fait, pour les cyclistes qui vont sur le mont Royal, qui vont là pour s'entraîner, ce n'est pas monsieur puis madame tout le monde qui s'en va avec leur BIXI sur le mont Royal. Puis j'imagine que si on met un feu de signalisation à cet endroit-là, c'est sûr que l'endroit devient moins intéressant pour les cyclistes.

1030

LE COMMISSAIRE :

O.K. Mais certains nous convient, c'est une autre question qu'on ne règlera pas aujourd'hui, mais certains nous convient à choisir entre la sécurité et la fluidité.

1035

Mme ISABELLE GODBOUT :

Mais on peut avoir les deux. Parce que nous, notre point de vue c'est qu'avec le mini-giratoire ça devient plus sécuritaire pour tous les types d'usagers.

1040

LE COMMISSAIRE :

O.K. Vous parlez et je terminerai là-dessus, vous parlez de 40 kilomètres/heure sauf la zone de 30. Pourquoi pas 30 partout?

1045

M. MARCO HARRISON :

Bien écoutez, je pense que la section qui était plus problématique c'est la section où est le belvédère. En montée ou en descente d'un côté ou de l'autre à 40 kilomètres/heure,

1050

on pense que c'est une vitesse qui est raisonnable. Et surtout, je vous dirais que dans les observations qui ont été faites par nos spécialistes, en descente des cyclistes, beaucoup de cyclistes descendaient à cette vitesse-là, entre 30, 35, 40 kilomètres/heure. Donc, si on réduit la limite de vitesse, il faut qu'elle soit respectée par tout le monde.

1055

Ça fait que là, les gens vont là, comme Isabelle disait, les cyclistes c'est des cyclistes plus de hauts niveaux qui vont faire... c'est la seule place qu'ils peuvent faire une montée, de la montée puis de la descente à Montréal, à peu près, d'un bon calibre, pour s'entraîner.

1060

Ça fait que là, si on met ça encore plus lent, on n'est pas certain que c'est approprié pour les deux portions qui sont en montée, descente.

LA COMMISSAIRE :

1065

Je voulais simplement une précision. Pour les mini-giratoires, s'il y a un vélo et une voiture qui s'en viennent au même moment, est-ce que un doit passer avant l'autre ou les deux peuvent y aller, le vélo à côté et la voiture vers le centre?

M. MARCO HARRISON :

1070

Les deux peuvent être dans le carrefour en même temps. Ce qu'il faut penser, un carrefour giratoire c'est que le véhicule ou l'utilisateur qui est dans le carrefour a la priorité sur un véhicule qui arrive et qui voudrait entrer dans le carrefour.

1075

Donc, si un usager est en train de faire, par exemple un demi-tour, bien le véhicule ou l'autre usager qui arriverait pour rentrer dans le carrefour doit lui donner la priorité.

LA COMMISSAIRE :

1080

Alors, ça veut dire que si c'est une voiture qui arrive en deuxième, elle doit respecter le droit du vélo de continuer?

M. MARCO HARRISON :

Oui. Et ça, c'est le principe de partage de la route encore qui s'applique. Le premier

1085

arrivé dans le carrefour a une priorité par rapport à celui qui n'y ait pas. Et celui qui arrive en deuxième dans le carrefour bien doit toujours s'assurer du mouvement de celui qui le précède, puis de lui donner la priorité. Il est devant.

LA COMMISSAIRE :

1090

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1095

Alors, il me reste à vous remercier de votre présentation.

M. MARCO HARRISON :

Merci beaucoup.

1100

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. J'inviterais maintenant madame Marie-Josée Tassé.

Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :

1105

Merci de nous recevoir, je suis très contente.

LA PRÉSIDENTE :

1110

Bonjour, Madame.

Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :

1115

Alors, moi je représente l'humain qui adore la montagne. Alors, j'ai fait mon papier en forme de poème.

La montagne c'est ma campagne, c'est mon champagne, été comme hiver. N'y touchez que pour la rendre plus campagne, plus sauvage, plus odoriférante et plus belle.