

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  
1925 des bollards, des bornes de protection, bien, ce jeune cycliste, moi j'avance qu'il serait toujours en vie.

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  
1940 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.

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  
1965 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  
1970 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.