

**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 III

Séance tenue le 30 novembre 2018, 13 h

1550, rue Metcalfe
14e étage

Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 30 NOVEMBRE 2018

MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
---------------------------	---

PRÉSENTATION DES OPINIONS

LES AMIS DE LA MONTAGNE, MMES MYRIAM GRONDIN ET HÉLÈNE PANAIÏOTI.....	4
MME SOPHIE GIROUARD.....	24
ÉQUITERRE ET LA SOCIÉTÉ POUR LA NATURE ET LES PARCS DU CANADA - QUÉBEC (SNAP), MMES JESSIE PELCHAT ET MÉLANIE LUONG DINH GIAT	33
M. PAUL LAPOINTE	47
MME LOUISE BALTHAZAR	60
M. NICOLAS GENDRON	67
MME CLAIRE DURAND	77
M. RAOUL FOX	88
M. JEAN DÉCARIE.....	90
M.ANTOINE MALO.....	104

RECTIFICATION	112
----------------------------	-----

MOT DE LA FIN	112
----------------------------	-----

AJOURNEMENT

LA PRÉSIDENTE:

5 Mesdames et Messieurs, bonjour. Ladies and gentlemen, good afternoon. Alors, je me nomme Nicole Brodeur. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de la commission.

10 Mes collègues, Luba Serge, et Gaétan Lebeau, se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette nouvelle étape de la consultation publique sur les voies d'accès au Mont-Royal. Nous sommes secondés par Élise Naud, qui est à ma gauche, et qui est la secrétaire de la commission et l'analyste aussi de la commission.

15 La séance se déroulera en français, mais ceux et celles d'entre vous qui le souhaitent peuvent s'exprimer en anglais auprès de la commission. The meeting will be conducted in French, but anyone who will prefer to address the Commission in English may do so.

20 Nous accueillons cet après-midi les personnes et les organismes qui sont inscrits pour exprimer leur opinion sur les voies d'accès au Mont-Royal. Il est à noter que cette phase de la consultation se déroule entre les citoyens et la commission. Les représentants de la Ville ne participent pas aux échanges. Nous tenons sept séance d'audition des opinions, soit jeudi soir dernier, hier soir, le 29 novembre, aujourd'hui, le 30 novembre en après-midi, lundi le 3 décembre en après-midi et en soirée de même que mardi le 4 décembre en après-midi et en soirée. Donc au total, sept séances d'audition.

25 Nous entendrons 64 citoyens et représentants d'organismes, et la commission a reçu plus 485 opinions écrites.

30 Alors, 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. 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.

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

35 Quant au déroulement de la séance de cet après-midi, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouons une vingtaine de minutes à chacun et à chacune, soit 10 minutes environ pour présenter l'opinion, et 10 minutes pour échanger 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.

40 Je voudrais vous rappeler aussi, à ceux et celles qui ont - qui viendront ici à l'avant nous présenter leurs mémoires, que nous l'avons lu attentivement, et que nous nous sommes même réunis, cet avant-midi, là, pour en discuter. C'est pourquoi je vous invite à présenter les éléments essentiels, de façon à nous laisser le plus de temps possible pour que la commission puisse échanger avec vous.

45 Les mémoires seront rendus publics sur le site internet de l'Office, le lendemain de la dernière séance d'audition, soit durant la journée du 5 décembre. La dernière journée d'audition, comme je vous le mentionnais, ayant lieu le 4 décembre. Excusez-moi, compte tenu du très, très grand nombre de mémoires qu'on a reçus, les mémoires seront rendus compte au plus tard une dizaine de jours après le 4 décembre. Ça, ça veut dire autour du 14 ou du 15 décembre. Mais si on peut aller plus rapidement, on va le faire, mais ça fait beaucoup, beaucoup de documents à traiter, pour Gilles Vézina.

50 Les mémoires seront rendus publics sur le site internet de l'Office, le lendemain de la dernière séance d'audition, soit durant la journée du 5 décembre. La dernière journée d'audition, comme je vous le mentionnais, ayant lieu le 4 décembre. Excusez-moi, compte tenu du très, très grand nombre de mémoires qu'on a reçus, les mémoires seront rendus compte au plus tard une dizaine de jours après le 4 décembre. Ça, ça veut dire autour du 14 ou du 15 décembre. Mais si on peut aller plus rapidement, on va le faire, mais ça fait beaucoup, beaucoup de documents à traiter, pour Gilles Vézina.

55 Alors, une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information, des opinions et des mémoires. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps. C'est la présidente de l'Office qui remettra le rapport aux élus municipaux, et il sera rendu public dans les 15 jours suivant son dépôt. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus, comme vous le savez.

60 Vous noterez la présence d'une sténographe à ma droite, madame Sarah Ouellet, et d'un responsable à la sonorisation, qui est à côté, à droite, monsieur François Castonguay.

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

70 La séance de cet après-midi devrait prendre fin vers au plus tard, j'imagine, 17 h 30, si tout se déroule comme prévu. Nous prendrons une pause de 10 ou de 15... de 10 à 15 minutes à mi-parcours.

75 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 sont pas acceptés.

80 Comme il est 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 accorderai cette possibilité d'exercer ce droit, à la toute fin de la séance, cependant. Il s'agira bien entendu de rectifier un fait ou des informations, des données, et non pas d'émettre un commentaire ou un avis de la part de la Ville.

85 Je veux mentionner aussi qu'il y a parmi nous un photographe de l'Office, qui pourrait prendre des photos durant les auditions, à des fins de... pour la documentation ou les instruments de l'Office de consultation. Si vous ne souhaitez pas être photographié, je vous demanderais de le mentionner à la table d'accueil.

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

95 Alors, j'appelle maintenant pour représenter les Amis de la montagne, madame Myriam Grondin et madame Hélène Panaïoti.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

100 Madame la Présidente, Madame Serge, Monsieur Lebeau, merci de nous accueillir.

Donc, je suis Hélène Panaïoti, directrice générale des Amis de la montagne, et je suis accompagnée aujourd'hui...

LA PRÉSIDENTE:

105 Je vous interromps une seconde, il semble qu'on n'entende pas bien au fond de la salle. Est-ce que vous entendez bien au fond de la salle? Oui? Non?

110 Est-ce que ça marche mieux maintenant? Il faut approcher... O.K. Ou vous approchez le micro, ou le micro s'approche de vous.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

115 Est-ce que je recommence? Je poursuis?

LA PRÉSIDENTE:

Oui, allez-y.

120 **Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:**

Donc, je suis Hélène Panaïoti, directrice générale des Amis de la montagne, et aujourd'hui, je suis accompagnée par Myriam Grondin, notre chef des dossiers de protection des intérêts du Mont-Royal.

125 Alors, Les Amis de la montagne, OBNL créé en 1986, a pour mission de protéger et de
mettre en valeur le territoire du Mont-Royal. C'est donc avec très grand intérêt que nous
participons aujourd'hui aux audiences publiques menées par l'OCPM pour alimenter la réflexion
sur l'avenir de l'axe Remembrance / Camillien-Houde, qui dessert le cœur de la montagne.

130 Nous commencerons notre présentation en vous invitant à vous projeter dans l'avenir,
une fois que la vision d'accessibilité au Mont-Royal aura été définie et que les premiers grands
projets liés à cette vision auront été réalisés.

135 Nous sommes donc en 2025. Le réaménagement de l'avenue McGill College et son
arrimage au REM amorce avec grâce une invitation à se rendre à la montagne, via la promenade
Fleuve-Montagne. Sur l'autre... sur le flanc nord du Mont-Royal, la station du REM sur Édouard-
Montpetit, à proximité de l'Université de Montréal, ouvre sur un magnifique seuil d'entrée aux
espaces verts du sommet Outremont de la montagne. Le campus de l'université et la station du
REM Métro Édouard-Montpetit sont ainsi liés par des sentiers pédestres au cimetière et au parc
140 du Mont-Royal et donc, au centre-ville de Montréal.

145 Un plan d'accessibilité au Mont-Royal proposant une vision sur 20 ans a été développé
par la Ville de Montréal pour une réforme fondamentale de la mobilité et de l'accessibilité sur le
territoire. Ce plan aura été soumis à la consultation publique et a été très favorablement accueilli
par la collectivité.

150 L'axe Remembrance / Camillien-Houde est maintenant transformé en chemin de
plaisance convivial et sécuritaire, accessible à tous. Grâce à un nouvel aménagement de la voie
et une reconfiguration des stationnements de la Maison Smith et du Lac-aux-Castors, il est
possible d'accéder depuis l'Est et depuis l'Ouest de la Ville à l'ensemble des pôles d'activités du
secteur du sommet du Mont-Royal, donc, le parc, les cimetières, *et cetera*.

155 Une passerelle permet de traverser d'un côté à l'autre de la voie Camillien-Houde et
complète le chemin de ceinture faisant le bonheur des randonneurs. Le belvédère Camillien-
Houde est un réel lieu de contemplation. Il est sécuritaire, convivial, accessible à tous.

Enfin, des navettes adaptées relient les stationnements périphériques aux principaux pôles d'accueil du parc du Mont-Royal. Des voies périphériques améliorées répondent efficacement aux besoins de circulation autour de la montagne.

160

Ainsi, la présence de la voiture est considérablement diminuée sur le Mont-Royal et le nouveau chemin de plaisance Remembrance / Camillien-Houde dessert en tout premier lieu les visiteurs du secteur du sommet. Sur la montagne, tous les véhicules se sont adaptés à la circulation lente et contemplative, favorisée par les aménagements appropriés.

165

L'accès revu au parc du Mont-Royal et au parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne, au sommet Outremont, se fait aussi par de multiples seuils d'entrée et pôles d'accueil en périphérie de la montagne.

170

À plus long terme, le plan prévoit que le chemin de plaisance soit aménagé pour intégrer les nouveaux modes de transports électriques et écologiques. Le chemin de plaisance pourrait donc un jour être réservé exclusivement aux transports collectifs et actifs. À terme, les stationnements de la Maison Smith seraient reverdis.

175

Le Mont-Royal impose ainsi par ses nouveaux aménagements, sa signalisation, un comportement respectueux des lieux et l'expérience du visiteur sur la montagne est inégalée.

C'est notre vision pour l'avenir de l'accessibilité au Mont-Royal.

180

Je vais céder la parole à Myriam, qui va vous parler de nos recommandations en lien direct avec la modification de la vocation de l'axe Remembrance / Camillien-Houde.

Mme MYRIAM GRONDIN:

185

Merci. Alors, bonjour. Les Amis de la montagne ont donc développé une série de recommandations pour concrétiser cette... cette vision.

190 Tout d'abord, les Amis recommandent d'élaborer une vision globale d'accessibilité et de mobilité sécuritaire sur l'ensemble de la montagne. Et cette vision globale devra par la suite vraiment guider toutes les interventions qui seraient faites sur le territoire. Et lorsqu'on parle du Mont-Royal, on ne parle pas uniquement du parc du Mont-Royal, qui a environ 20 %. On parle vraiment de tout le Mont-Royal, qui est un territoire qui couvre environ 10 kilomètres carrés.

195 Deux, tout aménagement ou activité devrait contribuer à la qualité de l'expérience de l'ensemble des usagers de la montagne, et intégrer de Frederick Law Olmsted, mais aussi les valeurs du site patrimonial du Mont-Royal telles qu'énoncées dans le plan de protection et mise en valeur du Mont-Royal, la classe du paysage, le plan de conservation du Mont-Royal.

200 Trois, le chemin de plaisance devrait favoriser le déplacement convivial et sécuritaire. Il devrait aussi permettre aux visiteurs de profiter des paysages extraordinaires de la montagne. Des corridors écologiques devraient assurer des connexions entre les noyaux verts de part et d'autre, là, de la voie Remembrance / Camillien-Houde.

205 Quatre, il faudrait valoriser l'usage polyvalent du chemin de plaisance et en optimiser l'expérience de cohabitation harmonieuse entre tous les usagers, en prenant soin de ne pas privilégier certains groupes au détriment de l'ensemble.

210 Cinq, les objectifs préconisés par le mouvement mondial de sécurité routière Vision Zéro, que la Ville de Montréal souscrit depuis 2016, devraient sous-tendre cette requalification de Remembrance et Camillien-Houde. Dans cet esprit, la sécurité, la qualité de l'expérience, la cohabitation entre les usagers, les piétons, les cyclistes, les usagers de transport en commun, les automobilistes devraient être vraiment une priorité dans les critères d'aménagement du chemin de plaisance.

215 Ensuite, le Mont-Royal devrait faire l'objet d'une desserte en transport collectif, qui répond adéquatement en toutes saisons aux besoins de tous les usagers de la montagne. Donc, pensons personnes, les familles, les personnes à mobilité réduite. Pensons aussi aux autobus

220 qui permettent d'amener tout le matériel de plein-air, qui permet d'apporter aussi les glacières pour les pique-niques, *et cetera*, et aussi avec une fréquence, une desserte qui répond réellement aux besoins, là, des usagers.

225 Sept, aucun aménagement ne devrait entraîner une perte d'accessibilité au territoire. L'arrêt du transit touche exclusivement les véhicules qui utilisent la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance comme raccourci pour accéder de manière rapide d'un point de départ situé à l'extérieur du secteur du sommet du Mont-Royal à une destination de l'autre côté de ce territoire. Pour les usagers du secteur du sommet, quel que soit leur mode de transport, donc, voitures, cyclistes, piétons, il faut maintenir la libre circulation entre les pôles Maison Smith, le Lac-aux-Castors, et les cimetières. Il faudra aussi permettre d'effectuer après un arrêt sur le territoire, la redescente par l'Est ou par l'Ouest.

230 Huit, les stationnements du secteur de la Maison Smith devraient être réduits, donc, en nombre et en superficie. Il devrait y avoir également des stationnements incitatifs en périphérie. À titre d'exemple, il pourrait y avoir les stationnements de l'Hôpital Royal Victoria, les stationnements de l'Université de Montréal, qui sont vides, très peu utilisés à l'été. Les hôpitaux, 235 les stationnements de l'Hôpital général aussi moins utilisés les fins de semaine, donc, ils devraient être disponibles, mis à contribution. Il devrait y avoir la mise en service d'une navette et des aménagements de sentiers pédestres à partir de ces nouveaux pôles d'accès.

240 Dans le mémoire des Amis de la montagne, vous avez sans doute remarqué, il y a une section, un chapitre en fait, qui est réservé vraiment à nos observations, à nos conclusions sur le projet-pilote. Dans le cadre de la présentation cet après-midi, on voudrait simplement vous présenter les recommandations qu'on a développées pour une plus grande acceptabilité sociale. Donc vraiment, face à l'impact de l'arrêt du transit, les Amis, là, recommandent de mener des actions en amont de tout projet pilote ou de projet permanent sur Remembrance / Camillien- 245 Houde.

Alors, la première recommandation, c'est d'assurer une fluidité sur les grandes artères sur le pourtour de la montagne. C'est aussi de valider la capacité de circulation véhiculaire des grandes artères et l'impact des travaux majeurs de construction sur le réseau routier du territoire,

250 de mettre en place des mesures d'apaisement dans les quartiers résidentiels, de bonifier
considérablement la desserte en transport en commun et évaluer la possibilité de relier le métro
Guy-Concordia au secteur du sommet Mont-Royal, de mettre en place une campagne de
communication pour faire connaître l'ensemble des seuils d'accès à la montagne pour les
piétons, les cyclistes, les véhicules, et une signalisation efficace, établir un code de conduite et
de sensibilisation sur la cohabitation entre les usagers, de promouvoir le transport collectif et actif
255 sur la montagne, de prendre des mesures pour minimiser l'impact des usagers sur le milieu
naturel, suite à une hausse de fréquentation dans des secteurs fragiles, et enfin, considérer de
mettre en place une fermeture progressive du transit. Donc, évaluer une modulation du transit,
par plage horaire, saison, période de faible achalandage, *et cetera*.

260 Donc, c'est ce qui fait un peu le tour, là, de nos recommandations que vous allez
retrouver dans le mémoire des Amis. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

265 Alors, merci mesdames. Veux-tu commencer? Oui? Première question? Oui?

Mme LUBA SERGE, commissaire:

270 Vous appelez... même le titre de votre mémoire, c'est « Vers un chemin de plaisance ».
Pourriez-vous décrire un peu ce que vous comprenez par « chemin de plaisance »?

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

275 En fait, le chemin de plaisance, ce n'est plus un lieu uniquement de circulation. C'est un
lieu où on... il y a une expérience qui est vécue. Donc, l'expérience va être vécue par une
cohabitation qui est agréable, qui est sécuritaire, par une mise en valeur également des
paysages. Donc, c'est un peu ce qu'on veut dire. Tu peux compléter si tu veux, mais...

Mme MYRIAM GRONDIN:

280

Alors, le parc du Mont-Royal fait partie du site patrimonial du Mont-Royal. Les cimetières aussi. Et un chemin de plaisance serait une réorientation totale de la vocation de cet axe qui traverse le Mont-Royal. Et l'objectif numéro 1, ça serait de valoriser et d'optimiser l'expérience de la montagne. Donc, essentiellement, les gens qui emprunteraient ce chemin, que ce soit à pied, à vélo, en voiture, ça serait... le but de prendre ce chemin, c'est pour faire l'expérience du Mont-Royal et le réaménagement serait conçu de manière à vraiment valoriser l'exceptionnel patrimoine paysager, naturel et culturel de cet espace-là. Que ça soit du côté du parc, ou du côté des cimetières, peu importe le flanc de montagne par lequel on accède au sommet.

285

290

LA PRÉSIDENTE:

Ad hoc, je veux mettre en relation cette définition, là, du chemin de plaisance qui est un peu différente de ce qu'on a entendu jusqu'ici. On entendait « chemin de parc », « chemin de transit », « chemin de voirie », si on veut. Avec œ que... vos recommandations, les dernières, là, où vous envisagez une fermeture progressive du transit, si j'ai bien compris?

295

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

Je vous dirais, une éventuelle...

300

LA PRÉSIDENTE:

Éventuelle, oui.

305

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

Dans le contexte où toutes les autres conditions ont été atteintes.

310

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

315 Donc, de repenser mobilité durable, de repenser et de complètement développer tout ce
qui est desserte en transport collectif, pas seulement pour... pas seulement pour ceux qui...
également pour les gens qui sont à mobilité réduite. C'est vraiment dans un avenir lointain, alors
qu'on aura revu, parce qu'on comprend que la place de la voiture dans nos grands centres
urbains est appelée à être transformée. On parle de décennies, probablement. Et dans un
320 contexte comme ça, on peut parler d'une éventualité. Mais ce n'est vraiment pas à court terme,
là.

LA PRÉSIDENTE:

325 C'est ce que je comprends. Merci.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

330 C'est une fois que les autres conditions ont été atteintes.

LA PRÉSIDENTE:

Ça va.

335 **Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:**

Les conditions d'accessibilité optimale à cette montagne ont été atteintes, là, on n'en
aura peut-être plus besoin.

340 **LA PRÉSIDENTE:**

À la lecture de votre mémoire, une des choses qu'on aimerait savoir, c'est quels sont les genres d'activités qui seraient conformes, là, aux activités intrinsèques de la montagne? Vous le mentionnez quelque part?

345

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

Pourriez-vous préciser votre question?

350

LA PRÉSIDENTE:

Quand on parle d'activités qui seraient conformes ou compatibles...

355

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

À la vocation?

LA PRÉSIDENTE:

360

Compatibles... compatibles à la vocation de la montagne ou ce que vous désigniez comme aux attraits spécifiques ou intrinsèques à la montagne?

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

365

On parle de la montagne ou on parle du parc?

LA PRÉSIDENTE:

Du parc, oui.

370

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

Parce que les cimetières ont déjà une vocation très précise.

LA PRÉSIDENTE:

375

Non, non. Oui, oui.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

380

On peut dire même dans les cimetières, par exemple.

LA PRÉSIDENTE:

385

Oui, oui.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

390

Pas besoin d'expliquer la vocation d'un cimetière, mais ce n'est peut-être pas l'endroit où faire de l'entraînement sportif en grands groupes, par exemple.

LA PRÉSIDENTE:

395

Oui.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

400

C'est incompatible avec la vocation des cimetières. Si on parle de la vocation du parc du Mont-Royal ou encore la vocation du parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne, mais parlons du parc du Mont-Royal, on est déjà bien au-delà de 5 millions de visiteurs. Dans un an, on devrait avoir des chiffres plus exacts sur cette fréquentation-là. Donc, toute la question des usages du Mont-Royal, elle doit être réfléchie et des activités qu'on accueille dans le parc du Mont-Royal doivent être réfléchies, un, en fonction de la protection des milieux naturels, notre magnifique forêt urbaine, on ne peut pas faire n'importe quoi dans cette forêt, autrement, on va la perdre.

405 Et la deuxième chose, c'est qu'il faut tenir en compte la fréquentation dans le parc. Quand on a cinq, sept, 8 millions de visiteurs, il faut faire très attention pour ne pas... c'est des choix de société, ce qu'on offre dans un parc. Et il faut faire ces choix de manière très délibérée, pour ne pas qu'il y ait des conflits d'usage, et essentiellement nuire à l'expérience du visiteur. Donc, il y a les deux facteurs. Il y a la protection des milieux naturels, et puis il y a également...
410 bien la protection de l'expérience de la montagne par le visiteur.

Et donc, les choix, marcher, où marcher, faire du vélo, où faire du vélo, pratique sportive ou non, est-ce qu'on fait du loisir sportif sur le Mont-Royal ou est-ce qu'on fait du sport d'élite dans le parc du Mont-Royal? Il y a une énorme nuance. Jusqu'à date, on a toujours privilégié le
415 loisir sportif, qui est très différent du sport d'élite, qui nécessite des aménagements spéciaux et qui comment à toucher à la privatisation de certains espaces du Mont-Royal.

Ceci devrait s'appliquer également sur le chemin de plaisance. Il faut faire des choix qui permettent de maintenir cette accessibilité à tous au Mont-Royal. La minute où on fait des choix
420 d'aménagement, il faut tenir compte de cet objectif d'accessibilité à tous. Est-ce que c'est clair?

LA PRÉSIDENTE:

Oui.
425

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

Bon.

430 **LA PRÉSIDENTE:**

Dans la logique, là, de votre... de vos propos, vous indiquez quelque part dans... j'essaie de le retrouver dans le mémoire, mais vous citez une sorte de protocole d'entente avec, je pense, avec la Ville, concernant la tenue d'activités durant l'année, et notamment, vous référez au fait

435 que les cyclovias et peut-être autres événements dans le parc, là, ont pour effet d'empêcher
l'accessibilité à un plus grand nombre de personnes. Est-ce que vous pourriez développer un
petit peu cette idée-là?

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

440 Bien, il existe déjà, à la Ville de Montréal, un cadre de gestion des événements publics
sur le Mont-Royal. Et dans ce cadre de gestion, on cite un nombre maximal d'événements
publics, sur Remembrance / Camillien-Houde, qui exigent la fermeture... à portée
internationale... donc, qui exigent la fermeture de l'accès au secteur du sommet, par
445 Remembrance / Camillien-Houde. Si je ne m'abuse, c'est cinq... c'est cinq événements par
année.

Alors, on peut parler de la... c'est la Coupe du monde cycliste... Grand Prix cycliste en
est une. Bon, il y en a d'autres aussi. Mais avec l'augmentation des cyclovias, parce que c'était
450 un cyclovia, après ça, il y en a eu deux, sur les trois dernières années. Cette année, on était à six
cyclovias. Donc... et on prévoit, les cyclovias voudraient augmenter. Alors là, ça devient un
phénomène de... de privatisation d'une voie publique en ce moment, mais éventuellement, d'un
chemin de plaisance, pour une utilisation pour un nombre très, très limité de gens. Alors, les
samedis et les dimanches, vous le savez, c'est là que les gens viennent à la montagne. Parce
455 que la réalité de la montagne est très différente la semaine et la fin de semaine.

Alors, que ça soit pour aller dans les cimetières se recueillir devant la tombe d'un être
cher, ou pour aller profiter du parc du Mont-Royal, c'est la fin de semaine que les gens viennent.
Alors lorsqu'on ferme ces accès à presque tout le monde, pour un petit groupe de gens, on parle
460 de cinq cents cyclistes, ou deux cents cyclistes, ou en tout ça... c'est le genre d'actions qu'il faut
vraiment faire attention, parce que ça nuit à l'accessibilité à tous au Mont-Royal. Et on l'a
vraiment vécu cet été, avec les cyclovias.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

465 Qui, pour continuer là-dedans, qui coordonne, décide, autorise la tenue d'événements
suffisamment importants, là, qu'on peut penser que ça prive d'autres citoyens d'utiliser le Mont-
Royal? Qui coordonne ça? Il doit y avoir un bureau à quelque part?

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

470 C'est la Ville de Montréal.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

475 C'est la Ville de Montréal? C'est le bureau du Mont-Royal ou...

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

480 Non. C'est... c'est assez compliqué, l'appareil municipal. Donc c'est les événements
publics. Mais les demandes aux événements publics viennent de la direction des événements
publics. Elles viennent soit du public, ou de groupes publics, ou bien elles viennent par la voie
des élus. Alors... alors des fois, les élus décident d'appuyer ou de développer certaines activités.
Donc, le cadre de gestion, il sert de cadre de gestion. Mais les autorisations sont données par la
Ville, mais appuyées par différentes directions et différentes volontés, je vous dirais. Mais
485 toujours à la Ville.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

490 O.K. Je vais vous faire une petite réflexion, j'aimerais avoir votre opinion là-dessus. Il y a
différentes institutions qui gèrent les services qui sont donnés aux utilisateurs du Mont-Royal au
Mont-Royal, qui ne sont pas... qui ne me semblent pas contrôlés, ou en tout cas, venir de gens
du Mont-Royal comme tel. Je pense à la voirie, par exemple, les questions de comment on traite
la voie Camillien-Houde, justement. Le déneigement, l'aménagement, *et cetera*. Donc, ça vient
de l'extérieur du Mont-Royal comme tel, si on peut dire ça comme ça. On réfléchissait aux
495 questions de transport aussi, c'est un peu pareil. C'est la STM qui décide, ce n'est pas des gens

du Mont-Royal. Donc, selon les... puis la STM a 155, je pense, circuits à gérer à Montréal, la 11 puis la 711, c'est deux *pinottes*, là-dedans, là. Alors si nous, du point de vue du Mont-Royal, qu'on réfléchit Mont-Royal, on serait intéressés à avoir quelque chose de vraiment... des gens qui se concentrent là-dessus. Actuellement, ce n'est pas vraiment le cas, je pense. Puis
500 actuellement, ça ne peut pas être le cas, de la manière que c'est organisé. Est-ce que... vous pensez quoi de ça? Est-ce que... bien, je vous laisse aller, vous avez l'air prête.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

505 Bien, il y a 12 ans maintenant, lorsque le territoire, ou une bonne partie du territoire du Mont-Royal a été classé site patrimonial déclaré au gouvernement du Québec, parallèlement, il y a eu la création de la Table de concertation du Mont-Royal, dont le secrétariat était assuré par le Bureau du Mont-Royal. Et essentiellement, tous les projets devaient être... passer par le filtre du Bureau du Mont-Royal, qui lui, travaillait avec les parties prenantes de la montagne qui sont
510 représentées à la Table de concertation du Mont-Royal. Et donc, c'était une forme de consultation publique, si vous voulez, constante. Parce que la Table de concertation formule des consensus à l'endroit de la Ville de Montréal, sur tout ce qui touche aménagement, usage, développement, requalification, sur le territoire du Mont-Royal.

515 Alors le Bureau du Mont-Royal pourrait jouer ce rôle. Cela dit, le Bureau du Mont-Royal, il... dans l'appareil municipal, il est... il est dans... sous le service, aujourd'hui, le service des grands parcs et du verdissement, qui vient de changer de nom. Ça devient Service des grands parcs du Mont-Royal et du sport. Donc, il y a un alignement à faire, il y a un alignement à faire à l'intérieur de l'appareil municipal pour qu'on puisse mieux traiter les questions de la voirie, de
520 l'aménagement, du développement, et de la protection du parc... des parcs et du site patrimonial du Mont-Royal dans son ensemble.

Donc, c'est vraiment quelque chose de très global.

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

C'est quelque chose à réfléchir, en tout cas.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

530

Tout à fait.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

535

O.K. Est-ce que, si je reviens au vélo, c'est... c'est une question difficile. On est tous de plus en plus vélo, puis avec raison. Mais en même temps, il y a plein de problèmes qui viennent avec, comment faire coexister le vélo de performance avec le vélo de promenade sur le Mont-Royal, et particulièrement sur la voie Camillien-Houde? Quels moyens prendre, puis est-ce que c'est possible de faire coexister les deux vraiment? Je vais juste compléter ma question. Si on pense aménagement, comme c'est plus technique, là, on dit, bon, ça prendrait des voies... j'ai vu à plusieurs endroits, des gens qui proposent de rendre la voie véhiculaire plus étroite, créer à côté de ça une voie pour les cyclistes, une place pour les piétons. Tout ça est bien raisonnable, mais si on pense en montant puis en descendant, ça commence à faire large un peu. Comment... avez-vous des idées de comment faire coexister, ne serait-ce que les vélos de promenade avec les vélos de performance là-dedans?

540

545

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

Bien, la première chose, c'est qu'on veut préciser que Les Amis de la montagne, comme la plupart des organisations qui vont sans doute présenter un mémoire ici, n'ont pas été mandatés par la Ville, pour développer des solutions pour le chemin de plaisance, celui qu'on aimerait bien voir sur le Mont-Royal, mais dans le fin détail. Donc, parce que ça prend vraiment des spécialistes en aménagement, en architecture de paysage, en ingénierie, *et cetera*. Donc nous, on reste vraiment dans une vision globale.

550

555

Par contre, ce que je peux vous dire au sujet du vélo, là, il faut prendre... il faut faire très attention aux décisions qu'on prend. Parce qu'une fois qu'un vélo est sur Remembrance /

560 Camillien-Houde, il est très facile pour lui de rentrer dans les boisés. Vous savez qu'il y a une réglementation en ce moment, dans... dans le parc du Mont-Royal, qui défend la pratique du vélo, n'importe quel vélo, dans les sous-bois, et dans les sentiers non autorisés. Donc, en fait, ils ont droit de cheminer sur Homestead. Et en ce moment, il n'y a rien qui les empêche de circuler sur la voirie. Mais le problème est que depuis 30 ans, on observe vraiment une augmentation de la popularité du sport, de la pratique du vélo, et notamment, le vélo de montagne. Et cet... il y a le phénomène de la pratique de ce sport, dans le parc du Mont-Royal, est devenu problématique. 565 Donc, il est contre la réglementation du parc d'y aller, mais cette réglementation n'est à peu près pas appliquée.

570 Donc, si on invite les vélos à venir sur Remembrance et Camillien-Houde, et qu'on aménage des... des pistes, que ce soit pour le vélo d'entraînement, pour le vélo de balade, et *cetera*, il va vraiment falloir adresser la question de cette facilité à juste quitter le chemin de plaisance, ou quelque chemin qu'il soit, pour rentrer soit dans les cimetières, ou il y a des conflits d'usage manifestes, ce n'est pas pour rien que les deux cimetières ont essentiellement fermé... fermé leurs portes aux vélos. Ils ont un seuil de tolérance très faible ou non-existant pour le vélo. Mais également dans le parc, parce qu'autrement, on a des problèmes liés au maintien de 575 l'intégrité des écosystèmes du Mont-Royal, qui sont extrêmement importants. Et on a également des gros problèmes de conflits d'usage entre les visiteurs à pied puis le vélo. Donc là, encore une fois, il faut... faut vraiment faire attention aux décisions, aux choix de société qu'on fait, pour l'axe Remembrance / Camillien-Houde.

580 **Mme MYRIAM GRONDIN:**

Je rajouterais quelque chose.

585 **Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:**

Vas-y.

Mme MYRIAM GRONDIN:

590 Pour répondre à votre question, la pratique du vélo de plaisance sur Remembrance /
Camillien-Houde est peut-être inexistante. Je pense que s'il y a un aménagement et
l'aménagement qui sera fait, il va devoir y avoir une communication ou un affichage qui est très
clair, parce qu'on ne veut pas des familles, des enfants, qui utilisent nécessairement
Remembrance / Camillien-Houde parce que ça demeure une pratique qui est sportive. Ce n'est
595 pas tout le monde qui peut le faire, et surtout s'il y a de l'entraînement ou des gens qui l'utilisent
comme entraînement, bien là, il va réellement avoir un conflit d'usage. Alors, il va falloir que ça
soit clairement marqué.

600 Puis le chemin, la pratique du vélo de balade, de plaisance, c'est vraiment le chemin
Olmsted. Donc, il va y avoir tout un travail de communication pour faire connaître les usages
appropriés sur la montagne.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

605 Alors, communication, surveillance, mesures de coercition, pour respecter la
réglementation, tout ça va devoir accompagner les choix et la nouvelle vocation de
Remembrance / Camillien-Houde.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

610 J'aime bien votre réponse. Ça me déculpabilise de penser que la promenade, ce n'est
pas vraiment sa place. Effectivement, j'ai fait souvent Olmsted moi-même, c'est pas mal plus
agréable pour des gens qui ne sont pas des performeurs.

615 Le vélo de montagne, on a entendu parler récemment dans les médias d'un projet pour
relancer la piste de ski du côté de l'Université. Est-ce que ça ne pourrait pas être un site ça,
pour... envoyer les gens qui préfèrent un vélo de montagne éventuellement, en aménageant,
évidemment? Parce que... parce que si on ne fait rien, c'est difficile à contrôler actuellement, là.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

620 Les Amis de la montagne se sont penchés sur cette question, étant donné qu'on a peu
de points de repère localement sur l'Île de Montréal, on a quand même fait un voyage virtuel qui
nous a amenés à Boulder, Colorado, à Seattle, à Portland, à Vancouver, puis dans le Parc de la
Gatineau et à Toronto, où on a regardé quelles étaient les tendances en matière
625 d'aménagement, d'infrastructures, pour la pratique du sport du vélo de montagne. Et
premièrement, on n'a trouvé aucun... on a même fait, on même calculé la distance entre le
centre-ville et l'accès à ces pistes de vélo de montagne. Et on n'a trouvé aucun exemple
d'aménagement de pistes de vélo de montagne sur un espace aussi petit que le 2,4 kilomètres
carrés que constituent les espaces publics sur le Mont-Royal. C'est petit. C'est comme
demander à un requin de faire le tour d'un petit aquarium, là, pour les gens qui font du vélo de
630 montagne.

Et si aujourd'hui, dans le parc du Mont-Royal, nous ne sommes pas capables de faire
appliquer la réglementation du vélo dans les sous-bois, comment est-ce qu'on va le faire, dans le
parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne, qui est censé être un parc public, accessible à tous. Comment est-
635 ce qu'on va le faire pour régir le respect... le respect de ce qui est autorisé comme chemin de
vélo de montagne? Vous savez que c'est très tentant, là, descendre dans les pentes puis tout ça.
Et déjà, les milieux... la forêt de chênes qui est dans le nouveau parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne, les
milieux naturels sont extrêmement fragilisés par la présence du vélo de montagne dans ce parc-
là.

640 Là, on s'écarte du sujet, par exemple.

Mme MYRIAM GRONDIN:

645 Si j'ai bien compris votre question, c'était d'aménager Remembrance / Camillien-Houde,
une portion?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

650 Non.

Mme MYRIAM GRONDIN:

Non? C'était vraiment?

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

Non, non. C'était vraiment le côté...

Mme MYRIAM GRONDIN:

660

Vous étiez dans le parc Outremont?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

665

C'est ça.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

670

Donc les tendances dans les autres villes, on arrive à la conclusion qu'il y a un lien direct entre présence du vélo de montagne et problème de dégradation environnementale dans les parcs. Donc maintenant, les villes commencent à recadrer le vélo de montagne à l'extérieur des milieux urbains, et on recommande la même chose à la Ville de Montréal.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

675

C'est ça. Merci. Moi, je terminerais là-dessus, sauf pour vous dire que vous n'êtes pas des spécialistes techniques, mais nous non plus. Mais on pose ces questions-là à des gens comme vous, qui sont vraiment... qui avez une vision holistique vraiment très intéressante, de toutes les problématiques du Mont-Royal. Donc, ça nous aide à réfléchir et de juger la pertinence ou pas de certaines... certaines suggestions éventuelles. Merci.

680

LA PRÉSIDENTE:

685 J'avais simplement une clarification. Tout à l'heure, vous avez utilisé le terme
« privatisation du parc », qui est très fort, quand on parle d'espace public. Est-ce que c'est
vraiment dans le cadre que ce n'est pas accessible au grand public? Vous avez... c'est un autre
souci que vous exprimez, quand vous parlez de privatisation?

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

690 Lorsqu'un usage du parc, qu'il soit temporaire ou aménagé de manière permanente, est
prévu pour petit groupe, mais qu'il empêche aux autres de profiter de ce même espace, c'est là,
le problème. Donc, essentiellement, c'est qu'on prend des grands espaces publics, et puis on dit
que dorénavant, les usages qu'on en fait vont servir à un certain groupe de spécialistes, ou un
695 certain petit groupe, mais que les autres ne pourront plus jouir de ce même territoire. C'est ça.
C'est ça.

LA PRÉSIDENTE:

700 Alors, il me reste à vous remercier, et à vous dire effectivement qu'on a.. qu'on va
beaucoup tenir compte de ce que vous nous avez proposé. Merci beaucoup.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI:

705 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

Au revoir.
710 J'inviterais maintenant madame Sophie Girouard, s'il vous plaît.

Bonjour, Madame.

Mme SOPHIE GIROUARD:

715

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE:

720

Bonjour. Alors, on vous écoute.

Mme SOPHIE GIROUARD:

725

Oui, juste un instant, là, je vais bouger le micro.

730

Bon. Bonjour. Moi, c'est ça, mon nom est Sophie Girouard, pour faire simple, parce que je... O.K., bon. J'habite dans Rosemont. Saint-Zotique, Christophe-Colomb. Je travaille sur la montagne. Donc, ma voie la plus rapide et directe est par le chemin Remembrance / Camillien-Houde, depuis 10 ans. Puis je vois matin et soir, des vélos. Le matin, là, ils sont 4 de large, puis ça monte. Puis c'est dans la voie... la voie de voitures, là. Tu sais, il y a un Code de route qui dit « à la file indienne », ça fait que déjà, ils sont toujours dans l'infraction. Moi, je les appelle les « spandex », le sport d'élite, là. Je les appelle les « spandex ».

735

Ils prennent la... ils prennent possession, puis ils descendent, là, à des vitesses, là, allant jusqu'à 80. Des fois, ils pédalent pour accélérer. Puis j'entendais un monsieur à la radio, cet été, qui représente les cyclistes d'élite, là, qui disait : « Bien, il faut comprendre, là - quand ils ont interdit justement, le cimetière du Mont-Royal aux cyclistes pour le danger qu'ils créaient aux visiteurs – oui, mais il faut comprendre, là, que vélo, là, d'élite, c'est le nouveau golf. » Là, j'étais comme « Ho, wow! »

740

O.K., c'est parce que les terrains de golf, là, ç'a été un gros problème entre la population et les terrains de golf, hein? Pour les saccages écologiques qu'ils ont faits. Il y a même eu une guerre civile à Oka. Alors, puis ce monsieur, encore ce matin, disait que c'est ça...mais en tout

745 cas, ils réclament un droit, là, de pouvoir faire du vélo d'élite dans les cimetières, puis un droit à descendre à 70. Il le disait ce matin, « On a le droit de descendre à 70-80, pourquoi ils veulent nous interdire à 30-40 comme les autres », tu sais.

750 En tout cas, moi, pour moi, c'est... je ne sais pas, 0,0000001 de la population, là, qui va... c'est comme les dames disent, là, ça, c'est rendu une privatisation. Puis dans mon mémoire, je disais justement : « Quand est-ce qu'ils vont nous avertir ou nous renseigner que le chemin Camillien-Houde est devenu une piste d'entraînement pour l'élite? » Parce que moi, c'est ce que j'observe, là, d'année en année, en l'utilisant matin et soir, puis je passe là à 6 h le matin, 6 h 30. Puis le soir, on finit à 4 h 30, donc on passe là entre 4 h 35 et 5 h, puis ils sont très peu à descendre le soir. Le matin, c'est parce qu'ils vont s'entraîner avant d'aller travailler. Donc, c'est 755 des gens qui habitent sûrement Le Plateau, ou en tous cas, tout près.

760 Puis c'est ça. Donc, c'est ça, c'est parce que descendre à vive allure, c'est qu'ils mettent leur vie en danger, mais celle des autres usagers, les piétons, à qui... lesquels on veut inviter à venir par ce chemin-là, les voitures, qui respectent à 40 ou 50 à l'époque, mais 40. Mais c'est parce que moi, là, en écraser un là, ça ne me tente pas, là. Ce n'est pas dans mes projets de vie, là. Puis en tout cas.

765 Et puis, c'est ça, bon... Puis, c'est ça... Excusez. O.K., moi, je ne comprends pas le succès du supposé projet, là. Où est le succès? Parce que nous là, ce qu'on... en tout cas, mes collègues et moi, là, ce qu'on a subi là, c'était comme des 15 à 40 minutes de plus pour se rendre à la maison le soir. Parce que là, il faut passer où, par l'axe sud ou l'axe nord, qui est déjà comme saturé, parce qu'Outremont, là, c'est des voies à une voie, hein. Ça ne peut pas absorber plus, là. C'est des stops partout. Je crois des piétons puis des cyclistes comme je ne croisais pas auparavant.

770 Ça fait que pour me rendre au même point, qui est Bienville et Côte-des-Neiges, la côte Sainte-Catherine, ça me prend 15, 20 minutes de plus. Puis j'en croise, des piétons puis des cyclistes que je ne croisais pas auparavant. Parce que comme je vous dis, auparavant, là, en descendant, on en croisait deux, trois.

775

Ah, oui, un point que j'ai, là, c'est que moi, là, depuis longtemps, là, que... j'étais sportive, puis je connais le *Code de la route*. Puis il me semble que quand tu fais de l'entraînement, là, il est supposé y avoir une voiture devant, puis une voiture derrière, qui te sécurisent, hein? Quand tu vas en peloton, que tu prends plus large, ou que tu vas... si la limite de vitesse est 40 ou 50
780 puis tu roules à 70, 80, tu es supposé être sécurisé d'une certaine manière, là. Puis pour éviter, justement des décès comme c'est arrivé l'année dernière. Tu sais, c'est ça. C'est à ça que ça sert, des voitures, une devant, une derrière, pour sécuriser la personne ou le peloton. Parce qu'il y a des cyclistes d'élite, là, qui vont aux Olympiques, qui se font sécuriser, une devant, une
785 derrière. Parce qu'ils ne s'entraînent pas pour perdre la vie, hein, c'est pour gagner des médailles.

790

Puis c'est ça, donc en semaine, il y a très peu, très peu, très peu de cyclistes qui transitent. Parce qu'un vélo de promenade, là, ne monte pas la côte. Elle ne monte pas. Ça prend des vélos à des milliers, des milliers de dollars, puis une forme physique d'élite. Parce que
790 moi, je suis en forme, là, mais... non. Pas tant. Pas tant.

795

Puis c'est... donc en semaine, il y a très peu, très peu, très peu de cyclistes qui transitent, mais très peu, là. S'il y en a 100, c'est beau. Puis... puis la pollution que ça l'a amené, là, au pied de la montagne dans tous les quartiers, là, le 15, 20, 30 minutes de plus, puis la fois
795 que ça m'a pris 1 h 10 rentrer chez nous, parce que la Ville de Montréal complète est congestionnée. Ce fut un mystère, d'ailleurs.

800

Les dangers pour les cyclistes. Bon, le temps de transport, je l'ai dit. L'accessibilité, elle n'est pas pour tous. Il y en a que pour des raisons physiques, monétaires, ils ne peuvent pas se
800 procurer un vélo d'élite, hein. Puis physiquement, regarde, ce n'est pas tout le monde, là, qui a 40 ans puis en pleine forme, ou 30 ans. Puis même, il y en a qui ont 30, 40 ans, puis ils sont... ils ont des maladies, ou ils ont toutes sortes de raisons. Il y a les distances aussi qui font que tu n'as pas le choix. Il y en a qui ont des enfants. J'ai une collègue, elle a quatre enfants. Elle a 33 ans, quatre enfants. Il faut qu'elle aille les chercher à trois, quatre endroits différents. Elle n'a comme
805 pas le choix d'y aller en voiture, travailler, puis rechercher les bambins.

810 Les distances, moi pour aller en transport en commun, là, ça me prend 50 minutes. En
voiture le matin, là, 15 minutes. O.K., c'est de la paresse de ma part, peut-être, parce qu'il faut
que j'aïlle promener mes chiens, puis gna, gna. Fait que je priorise mes chiens au transport en
commun, je suis désolée.

815 Mais c'est ça. Puis on a l'ordre psychologique aussi, là. Il y en a, là, ils ne peuvent pas
prendre le métro, l'autobus, là, parce qu'ils font de la claustrophobie, des phobies sociales,
claustrophobie, toutes sortes de raison. C'est ça, on ne juge pas les gens, là, « Ah, tu pourrais
prendre le transport en commun », mais ils ont des raisons des fois, pour ne pas prendre...

820 Moi, j'ai, cette semaine, quelqu'un me disait qu'à Berri-UQAM depuis un certain temps, il
y a des agents de sécurité qui dirigent les gens comme des animaux. Ils sont 12 sur le quai, là
aux heures de pointe, là. Puis c'est comme : « Par là, par là! Madame, par là! », puis moi, là, je
ne peux pas me faire parler de même madame, là, je ne peux pas. Je ne peux pas, là, je ne peux
pas. Bon, on va dire que j'ai un problème psychologique, là, tu ne peux pas me crier après. Moi,
là, tout de suite, là, ça me fait comme réagir avec de la colère puis de l'outrance, parce que pour
moi, là, c'est comme, ou tu les traites comme des animaux, ou comme des gens qui ont été
825 traités, là, dans les camps de concentration en Allemagne, dans tous ces pays qui ont subi les
Allemands, vers les camps de concentration, comme des bestiaux, aux baraques, à la douche.
Je ne peux pas. Je ne peux pas, là, l'injustice sociale, là, puis ça me réveille, *l'indignance*, là... ça
se dit, ça? Je ne sais pas. Enfin.

830 Puis, fait que c'est ça. Puis c'est sûr, Outremont va changer ses sens de rues, comme ils
ont fait, là, sur Le Plateau, là, pour arrêter le transit, là. Qu'est-ce qu'on va faire, là, pour se
rendre à nos lieux qui sont à l'est de la montagne? Comment on va procéder? Parce que c'est
déjà saturé, les petites rues, puis on ne pourra plus y avoir accès. Fait que là, on va passer par
où? Je ne sais pas, on va tous se ramasser sur Saint-Joseph, en tout cas. Je ne sais pas, ça va
être vraiment l'enfer.

835

840 Puis aussi, la 15-40 qu'ils prévoient, là, en tout cas, c'est en pourparlers. Mais c'est drôle, la Ville s'y oppose parce que ça augmenterait de 25 minutes la congestion de la Ville. C'est drôle, hein, l'interdiction de Camillien-Houde augmente de 25 minutes le transit à la maison pour les gens, le transport à la maison pour les gens, mais ça, c'est correct, tu sais? Alors que les résidents au pied se font empoisonner, puis ça augmente la tension entre les cyclistes puis les automobilistes, qui est déjà présente, puis que je trouve très, très dommage.

845 Moi, je faisais de la bicyclette en 78, j'étais la seule à Montréal quasiment. Je n'en fais plus, parce qu'il y a trop de cyclistes, là, comme... qui ont des bons vélos, qui vont super vite, parce qu'ils sont en forme, puis toi, si tu es moins rapide, là, ils te dépassent, là... En tout cas, je trouve ça très dangereux. Les automobilistes sont rendus 10 fois plus impatientes. Fait qu'en tout cas, personnellement, j'ai laissé la...

850 Puis, je trouve qu'il y a des propositions comme ils ont suggéré, plusieurs gens, comme mettre, tu sais, pour ne pas l'interdire, O.K., tu as le choix entre l'interdire ou mettre des solutions. Bien moi, on se dit, plus de stops, ralentir à 30, des dos-d'âne, intervenir sur la vitesse de tous, en descente comme en montée. Tu sais, puis faire de l'éducation sociale. Le civisme puis le code de route, parce que le problème, là, à Montréal, c'est que personne n'est au courant du *Code de la route*, on dirait, parce que les comportements des gens en vélo, à pied ou en voiture, 855 ces mêmes personnes-là, ils les reproduisent, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes. Puis ça se fait au primaire, là. La Ville pourrait mettre de l'argent, là, pour faire ça, de l'éducation de code de route. Surtout en ville, c'est hyper important, là. On est piétons, cyclistes, il y a de tout.

860 Donc, mettre de l'argent, faire de l'éducation auprès des enfants. À chaque année, tu leur enseignes le *Code de la route*, avec des jeux. J'ai un beau programme que je pourrais leur suggérer. Puis c'est ça. Donc, que les cyclistes, là, qui n'ont pas de lumières, là, ni avant, ni arrière, tu ne les vois pas dès qu'il fait noir. Ils sont invisibles jusqu'à tant que tu fonces dedans. Bien moi, c'est quelque chose que je ne comprends pas, là. Vélo Québec, comme... je les 865 entends à la radio à tout bout de champ, mais jamais ne ils disent à leurs membres, là, aux cyclistes : « Mettez des lumières ». Jamais, jamais, jamais ils disent aux gens : « Mettez des

870 lumières ». Premièrement, ça fait partie du *Code de la route*. Puis deuxièmement, c'est... moi... en tout cas, j'ai failli en frapper quelques-uns, là, en ouvrant la portière, mais je regarde, heureusement. Mais le jour où je suis distraite, là, puis le gars, je lui dis : « Eille, une lumière, ça ne te tente pas? » Il me dit « Il est passé 6 heures », il faisait noir comme chez le diable, là. Mais il est passé 6 h. Là, j'ai dit : « Non, ça ne va pas avec l'heure, ça va avec la noirceur. » Mais c'est ça, le comportement, là, cycliste, là, tu sais. Automobilistes, piétons, tout le monde est dans son droit, tout le monde est contre tout le monde, puis l'autre est... en tout cas...

875 Fait que c'est ça. Je me demande si ce n'est pas un projet tenu secret, oui, pour les élites du Plateau, pour diminuer encore plus le transit dans leur Plateau. Parce que là, c'est sûr qu'il y en a moins, tu sais, vu que tout le monde est comme envoyé ailleurs. Puis c'est, ça... excusez...

880 Pourquoi ce projet-là serait reconduit, je ne comprends pas, étant donné l'opposition. Puis les citoyens devraient avoir le droit de donner leur point de vue. Parce qu'avant l'élection, ils n'ont jamais parlé de ça. Ça, c'est arrivé après l'élection, puis : « Ah, ça fait longtemps qu'on en parlait ». Bien c'est drôle, pourquoi on n'en avait jamais entendu parler?

885 Puis dans une... en tout cas, dans une société démocratique, là, il devrait y avoir un droit de parole aux citoyens. Parce qu'eux, ils ont clamé que c'était un succès alors qu'ils n'ont même pas attendu le résultat de la consultation publique. Puis dans les journaux, il n'y a aucun journaliste qui a été interviewer les usagers qui étaient comme en défaveur, ou qui étaient... qui subissaient. C'est ça. Puis... c'est ça, tu sais, c'est comme vouloir faire de Montréal une ville cycliste, là. Avec l'étendue que ça l'a, je ne sais pas, là. J'ai habité moi, en Hollande, puis c'est 890 40 ans en retard, là, ici, sur le transport en commun. Puis la Ville est tellement étendue en... tu sais, les maisons sont un étage, deux étages, trois étages, fait qu'il y a une étendue complètement... c'est ça, tu sais, si tu n'habites pas près du centre-ville, au Plateau ou à Outremont, là, te rendre à ton lieu de travail en vélo, ce n'est pas donné à tous.

895 Puis, c'est ça. C'est ça. Puis la voiture électrique, là, si veux regarder... je vais conclure avec ça, si tu vas regarder sur internet, puis tu écris des trucs comme « voiture électrique, désastre humanitaire », parce que n'est même plus un désastre écologique, là. C'est rendu un

900 désastre humanitaire. Parce que nous, ils nous vendent ça, là, le lobbying et tout, comme : « Ah, c'est écologique », mais les pays où ils extraient, là, c'est... pas ces minéraux-là, mais ces substances chimiques là, pour faire la batterie, là, il y a des désastres écologiques vraiment d'une ampleur terrible, terrible qui se passe, puis avec... ils ne sont pas tenus de recycler plus que 50 % de la batterie. Donc, le lithium, là, vu que c'est léger, là, ils ne le recyclent pas, parce que c'est trop de troubles. Mais c'est ça. Fait que finalement, c'est ça, écologique pourquoi? Tu sais? En tout cas. C'est un autre sujet.

905 J'ai fini. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

910 Alors, on vous remercie beaucoup de nous faire part de votre expérience et de votre perception du projet pilote. Une première question que je souhaiterais vous poser, c'est vos quatre « spandex » de large, là, qui sont à 80 kilomètres à l'heure, qu'est-ce qu'on fait avec cette situation-là?

915 **Mme SOPHIE GIROUARD:**

Bien...

LA PRÉSIDENTE:

920 On ne peut pas les tasser sur l'accotement?

Mme SOPHIE GIROUARD:

925 Bien, c'est parce que ce n'est pas... comme... est-ce que c'est devenu une voie d'entraînement réservée à eux? Parce que c'est ça. Tu sais, le *Code de la route* dit, un à la... à la file indienne. Ça veut dire un derrière l'autre. S'ils sont un derrière l'autre, là, c'est tellement large, là, la voie de service en montant jusqu'à où il y a eu... il y a le belvédère. Après ça, il y a la

930 paroi rocheuse qu'ils appellent le canyon, à la Ville. Puis après ça, il n'y a pas de place pour eux, là. Après le stop, là, vis-à-vis le stationnement de Maison Smith.

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

935

Mme SOPHIE GIROUARD:

Puis l'entrée du cimetière du Mont-Royal, il n'y a pas de place. Puis alors que du côté sud, avant il y avait deux voies, deux voies.

940

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

945

Mme SOPHIE GIROUARD:

Les voies du sud ont été éliminées à la circulation. Bien, quand ils arrivent en haut, ils continuent, sur Remembrance, au lieu d'aller emprunter les deux voies que personne n'utilise. Tu sais, même entre les deux stationnements, ce n'est même pas utilisé parce que c'est... la semaine en tout cas, là. La semaine, là. Je ne sais pas la fin de semaine, puis premièrement, le projet pilote, on ne pouvait pas y avoir accès, c'était bloqué.

950

Mais c'est ça, c'est qu'ils continuent sur Remembrance, alors qu'il n'y a pas de place pour eux. Tu as la chaîne de trottoir... bien en tout cas, la bordure puis la place pour une voiture, ou un cycliste. Mais il n'y a pas de place pour les deux, alors que les deux voies au sud ont été annulées à la circulation. Mais c'est ça. Fait que tu sais, c'est des comportements... puis là, c'est ça. Dans les cimetières, ils ont été éliminés, ce qui est une bonne chose. Parce que tu sais, il y a des poids lourds au cimetière. Puis eux, ils apparaissent, pouf! dans ta face, là. Puis les freins, quand tu conduis un 3 tonnes, là, ça ne freine pas comme une auto, Puis ça, c'est ça.

955

960

LA PRÉSIDENTE:

Question Luba?

965

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Je voulais simplement... vous avez parlé, je pense que vous avez fait référence à l'idée de ralentir un peu la circulation automobile.

970

Mme SOPHIE GIROUARD:

Au lieu de l'interdire, oui.

975

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Ça, ça ne vous dérange pas comme tel?

980

Mme SOPHIE GIROUARD:

Non.

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Non, alors, c'est un chemin un petit peu plus...

985

Mme SOPHIE GIROUARD:

Puis je ne suis pas la seule, hein, qui... c'est ça, mes collègues aussi, ils préféreraient être restreints à 30, que d'être envoyés à faire de détours, là, de 15, 40 minutes. Entre 15 et 40 minutes.

990

Mme LUBA SERGE, commissaire:

O.K., c'est bien. Merci.

995

LA PRÉSIDENTE:

Alors, merci beaucoup.

1000

Mme SOPHIE GIROUARD:

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1005

J'inviterais maintenant madame Jessie Pelchat, et madame Mélanie Luong Dinh Giat de Équiterre et de la Société pour la nature et les parcs du Canada.

Bonjour, Mesdames.

1010

Mme JESSIE PELCHAT:

Merci beaucoup de nous accueillir aujourd'hui. Je me présente, je suis Jessie Pelchat, chercheure en transport chez Équiterre. Je suis accompagnée de Mélanie Luong DINH Giat, chargée de projet en conservation, qui représente la Société pour la nature et les parcs du Canada, section Québec.

1015

Je tiens à dire d'entrée de jeu que nos organisations sont favorables au retrait permanent de la circulation de transit sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance.

1020

Équiterre et SNAP Québec unissent donc leurs voix, et appuient l'administration municipale dans la poursuite de ce projet, moyennant plusieurs améliorations en vue de le rendre permanent ainsi que pour réduire la place donnée à l'automobile au profit du milieu naturel et des usagers.

1025

Je vais débiter la présentation avec nos positions entourant la place de l'automobile dans le parc du Mont-Royal et Mélanie poursuivra avec nos positions sur la protection et la conservation du milieu naturel.

1030

Tout d'abord, Équiterre est une organisation qui compte plus de 20 000 membres et 140 000 sympathisants à travers la province. Pour la Ville de Montréal seulement, nous comptons près de 9 000 membres et plus de 10 000 sympathisants. Depuis plus de 25 ans, nous contribuons en partenariat avec les communautés locales, à l'émergence de politiques publiques ainsi que de pratiques citoyennes et corporatives favorisant une économie sobre en carbone, et un environnement sans produits toxiques.

1035

Le geste que l'administration a posé cet été sur la montagne est selon nous insuffisant, si on s'attarde à l'objectif d'améliorer la sécurité des usagers et à ce sujet, nous formulons quelques recommandations pour l'améliorer dans le mémoire.

1040

Nous pensons toutefois que c'est un message fort de l'administration qui démontre que le paradigme du tout à l'auto est complètement dépassé. Nous sommes conscients que tous les gestes pour diminuer la place de l'automobile dans la métropole créeront beaucoup de résistance. Ceci est un reflet direct de notre forte dépendance à l'automobile.

1045

Équiterre et SNAP Québec sont d'avis que l'administration doit poursuivre dans cette voie, et accélérer le virage vers une mobilité durable, compatible avec l'esprit de ce milieu naturel.

1050

Le premier constat du projet pilote est évidemment une diminution marquée des débits sur l'axe Remembrance / Camillien-Houde. Nous tenons à rappeler que les études sur les

1055 facteurs d'accidentologie des transports sont claires. En diminuant le débit de la circulation, nous diminuons drastiquement les risques. Et cela est encore plus vrai lorsque la route est partagée entre des véhicules et des usagers vulnérables, ce qui est le cas sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Or, la configuration actuelle, et même pendant le projet pilote, occasionne et occasionnait des problèmes de cohabitation ainsi que des problèmes de sécurité pour les usagers plus vulnérables. Des comportements dangereux étaient encore observables, tels que les excès de vitesse, tant pour les automobilistes, que les cyclistes d'ailleurs, et les virages en « U ».

1060 À cet effet, Équiterre et SNAP Québec recommandent à la Ville de Montréal de repenser la géométrie de la voie, et de multiplier les mesures d'apaisement de la circulation, notamment en éliminant le surdimensionnement de certains tronçons qui contribuent aux vitesses excessives.

1065 Équiterre recommande aussi à la Ville de revoir l'aménagement des artères qui encerclent le parc du Mont-Royal pour améliorer l'accès tout en assurant la sécurité des piétons et cyclistes.

1070 Ensuite, concernant les résultats de la modélisation effectuée sur les émissions de gaz à effet de serre, qui estiment une hausse considérant que les véhicules sont aussi nombreux, mais qu'ils empruntent les chemins... les différents chemins alternatifs. Équiterre souligne dans son mémoire que cette hausse était évidemment prévisible, et que le changement de comportement ne pourra s'observer qu'à moyen terme. C'est ce qui était souhaité d'ailleurs.

1075 Nous souhaitons aussi que... nous soulignons aussi que l'analyse des émissions de G.E.S. ne peut se faire de façon parcellaire. La problématique de la congestion et des G.E.S. en milieu urbain est liée principalement à l'utilisation massive et croissante de l'auto solo. Le maintien de la circulation de transit ne participera pas à réduire les émissions de G.E.S., ni à
1080 réduire la congestion et ce, à court, moyen et long terme.

Pour diminuer la congestion, les G.E.S. et la pollution atmosphérique liée aux gaz d'échappement, il faut diminuer l'usage de l'auto solo.

1085 Dans la poursuite de ce projet, il faudra donc s'assurer que les services de transport alternatif proposés répondent aux besoins des usagers. Une réflexion incluant les grandes institutions génératrices de déplacements à proximité semble aussi nécessaire.

1090 Les accès au Mont-Royal depuis les stations de métro et autres pôles de transport, notamment avec l'arrivée du REM, devront aussi être améliorés et pensés en premier.

1095 Aussi, l'étude réalisée en 2012, par Genivar démontrait que les stationnements du Parc ont un taux d'occupation de 85 % et plus, seulement 35 jours dans l'année. Cette même étude démontrait que même en éliminant 40 % des places de stationnement, il y aurait très peu d'impacts.

1100 D'autre part, Équiterre est également d'avis que le coût actuel de huit dollars pour se stationner pendant une journée encourage le recours à l'automobile pour accéder aux lieux, et ne reflète pas le réel coût environnemental et sociétal du stationnement.

1105 Pour l'ensemble de ces raisons, Équiterre et SNAP Québec recommandent à la Ville d'évaluer l'implantation d'une navette, ou de tout autre moyen alternatif pour faciliter la traversée et l'accès à la montagne, d'augmenter la fréquence des passages de la ligne d'autobus entre périodes de pointe, de diminuer le nombre de places de stationnement et de moduler le prix du stationnement en fonction des périodes d'achalandage.

Je cède maintenant la parole à ma collègue de la SNAP.

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

1110 Bonjour. Donc, je suis Mélanie Luong DINH Giat, chargée de projet en conservation à la Société pour la nature et les parcs du Canada. Donc en quelques mots, nous sommes un

1115 organisme à but non lucratif pancanadien. On a 13 sections à travers le Canada. Et la section SNAP Québec, qui a été créée en 2001, représente 20 000 sympathisants, donc, qui soutiennent nos projets, 15 000 environ qui nous suivent sur nos réseaux sociaux, et environ 200 bénévoles.

1120 Donc, notre association, notre organisme à but non lucratif œuvre dans le développement du réseau d'aires protégées à travers le Québec, la protection de la forêt boréale, et nous veillons à la bonne gestion en accord avec le gouvernement, et les différents paliers, donc, du gouvernement, la bonne gestion des aires protégées qui sont déjà existantes.

1125 Donc moi, je vais aborder les points qui touchent à la biodiversité. Donc le parc du Mont-Royal, on va se rappeler que c'est la première aire protégée qui a été créée au Canada, en 1876. Et une aire protégée vise spécifiquement autant dans l'encadrement administratif que juridique, au maintien et à la protection de la biodiversité. Donc, une des choses que nous soulignons et que nous amenions dans le mémoire, c'est de remettre la place... de remettre... de redonner une place centrale à la biodiversité, au centre des futurs aménagements qui vont avoir lieu dans le cadre... au sein du parc, du parc du Mont-Royal.

1130 Donc ce parc du Mont-Royal, c'est un refuge pour la biodiversité qui... dont les habitats sont clairement dégradés et détruits dans l'ensemble des... des surfaces urbanisées, comme la Ville de Montréal. Puis la dégradation des espaces naturels et des habitats, c'est une des choses, une des causes qui est reconnue actuellement, dans le déclin de la biodiversité. Donc, si on diminue ces impacts-là, on permet de redonner sa place à la biodiversité et de la protéger.

1135 Puis donc, le parc du Mont-Royal, c'est environ cinq millions de visiteurs par année. C'est des personnes qui viennent en famille ou individuellement, pratiquer de l'exercice physique, se balader, se ressourcer dans des espaces naturels, en forêt. Et l'importance, donc, de ces espaces naturels, ce que j'essayais d'expliquer, c'était que c'était d'une importance primordiale pour la biodiversité, qui était sous pression, mais également un apport important dans la qualité de vie des Montréalais. Parce que c'est reconnu scientifiquement aujourd'hui, il y a des impacts très positifs sur la santé physique, quand on habite proche d'un parc urbain, mais également sur la santé mentale, de par la présence de la nature, d'une connexion nature, qu'une population

1140

1145 urbanisée... Parcs Québec et la SÉPAQ appellent ça un déficit nature, qui est grandissant dans les populations fortement urbanisées. Donc ici, on vient combler un déficit nature grâce à la présence de ces parcs et à l'accessibilité à la population.

1150 Et donc, dans une deuxième partie, je voulais parler de l'importance de redonner sa place à la nature dans un parc comme celui-ci. La présence d'une voie... des voies d'accès Remembrance / Camillien-Houde fragmente le territoire et cette fragmentation de l'espace naturel participe aussi au déclin de la biodiversité. Donc si on peut essayer de venir minimiser cette fragmentation, minimiser, par exemple, la largeur de cette voie d'accès, ainsi que la largeur des stationnements, ça pourrait permettre avec ce gain d'espace libéré, de revégétaliser et de venir redonner sa place à la nature, par l'implantation, par exemple, de végétaux indigènes, d'arbres-habitats, *et cetera*.

1160 Il y a une manière aussi qu'on pourrait amener par le réaménagement de cette voie d'accès, de déminéraliser les surfaces avec un recouvrement, un revêtement perméable, qui permettrait une gestion de l'eau plus naturelle. On peut même pousser une nouvelle gestion de l'eau en imaginant la création de milieux humides, des milieux humides qui, on le sait, sont propices à l'établissement et au développement de la biodiversité.

1165 En venant diminuer encore une fois l'espace minéralisé, on pourrait lutter contre les îlots de chaleur, lutter contre les effets de lisière qui apparaissent à des interfaces entre des milieux comme la route et le milieu forestier. Ça permettrait aussi, donc, oui, limiter la fragmentation pour les milieux naturels, et donc pour la faune.

1170 Je vais terminer avec un autre exemple d'aménagement possible pour limiter la fragmentation de ces milieux. C'est par exemple la mise en place de passages fauniques, pour limiter la mortalité de la faune, puis d'améliorer la connectivité entre les différents milieux naturels. On pourrait penser aussi à une collaboration de la part des cimetières pour mettre en place... pour faciliter cette connectivité entre les milieux, et participer à une revégétalisation dans l'espace gagné, sur les espaces actuels minéralisés.

1175 Je vais vous relire les recommandations que nous avons faites dans ce sens-là, dans notre mémoire.

1180 Donc, en commençant par diminuer, donc, la largeur des voies d'accès pour atténuer les impacts de l'artificialisation de ces secteurs asphaltés et du trafic automobile sur la biodiversité.

1185 Revoir l'aménagement des voies d'accès en y intégrant des projets de restauration, revégétalisation, déminéralisation, installation de passages fauniques, dans certains secteurs afin de redonner sa place à la nature.

1185 Interpeller les cimetières pour que ces organisations participent aux efforts de renaturalisation.

1190 Et favoriser les aménagements permettant aux visiteurs de vivre une expérience de connexion nature plus approfondie.

1195 Un point important, qui nous semblait important, qu'on a soulevé dans le mémoire aussi, c'est de développer une stratégie de communication. Donc, c'est les différentes choses que nous amenons, et qui devraient être mises en place dans de futurs aménagements, doivent être soutenues par des stratégies de communication efficaces, qui ont pour objectif de sensibiliser les usagers, de leur faire comprendre quels sont leurs moyens d'accès au parc du Mont-Royal. Et les sensibiliser aussi à l'importance de la protection du milieu naturel, qui est fragile et fortement sous pression de par notre utilisation du parc du Mont-Royal.

1200 Merci beaucoup pour votre attention.

LA PRÉSIDENTE:

Alors merci, Mesdames Girouard et Giat. On voudrait vous poser quelques questions.

1205 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

J'ai une première question qui est simplement une clarification. À la page 6, vous parlez d'un plan de protection et mise en valeur du Mont-Royal, réalisé par la Table de concertation du Mont-Royal en mai 2017. On est... on ne savait pas tout à fait de quoi... c'est en haut...

1210

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

Oui. Donc, le plan de protection et de la mise en valeur du Mont-Royal, par la Table de concertation...

1215

Mme LUBA SERGE, commissaire:

En mai 2017?

1220

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

Oui. Alors ça, c'est un document qui est accessible sur internet, que nous avons trouvé, auquel nous avons fait référence dans cette section-là du mémoire. Est-ce que vous voulez dire que vous avez fait des recherches, et que vous n'avez pas trouvé ce document-là?

1225

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Si je comprends bien, là, c'est ça? Élise? On ne l'a pas trouvé.

1230

Mme ÉLISE NAUD, secrétaire-analyste:

Je n'étais juste pas au courant.

LA PRÉSIDENTE:

1235

O.K.

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

1240 Donc, il est disponible sur internet. Et j'ai mis les références.

Mme LUBA SERGE, commissaire:

1245 Ils sont à...

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

 En bas de la page.

1250 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

 O.K. On va les trouver. O.K. C'est beau. J'avais... Une des recommandations, c'est, vous en avez parlé tout à l'heure, la question de renaturalisation des cimetières, et la connectivité faunique. Est-ce que vous pourriez parler un petit peu plus de ce que ça représenterait?

1255

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

 Donc, c'est deux points...

1260 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

 Les deux points... bien les deux, je pense, si je comprends bien, c'est dans le cadre des cimetières.

1265 **Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:**

 En collaboration avec les cimetières.

Mme LUBA SERGE, commissaire:

1270

Oui.

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

1275

Étant donné que les voies d'accès permettent d'accéder autant au cimetière qu'au parc du Mont-Royal, il y a une... une implication qui devrait être faite, je pense – nous soutenons ça dans le mémoire de la part des cimetières également, parce que la place qui peut être gagnée, donc, il faut que les deux participent à la revégétalisation et donc, à remettre en place, bien, des végétaux, des milieux naturels à ces endroits-là.

1280

Puis les passages fauniques, ils pourraient passer du côté parc, donc, du Mont-Royal, vers les cimetières, peuvent impliquer la participation des deux entités qui sont de chaque côté des voies d'accès. C'est des passages qui peuvent être souterrains, ou des passages qui sont sous forme de pont. Donc, il faut des accords des deux bords, et une implication de ces deux entités. Est-ce que tu veux compléter?

1285

Mme JESSIE PELCHAT:

1290

Bien en fait, oui. C'est ça. En fait, la faune n'est pas trop au courant de la propriété privée ou publique. Donc, ce qu'on souligne dans le mémoire, c'est qu'on pense qu'il serait approprié pour ces entités-là, telles que les cimetières, de s'impliquer dans la renaturalisation ou du moins, parce qu'on s'entend, un cimetière, c'est du gazon, avec certains arbres, là, évidemment. Mais on pense qu'il y a comme une connectivité qui pourrait être améliorée, là.

1295

Est-ce que ça répond à votre question?

Mme LUBA SERGE, commissaire:

1300 Oui. Mais pour... O.K., je vais simplement, pour la connectivité, est-ce qu'il y a des endroits précis où on pourrait faire des ponts, ou est-ce qu'il...

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

1305 On n'a pas étudié spécifiquement ces points-là. C'est des aménagements qui ne prennent pas énormément d'espace. Il n'y a pas besoin d'une emprise au sol importante. Lors du réaménagement de ces... de la voie d'accès, ça pourrait être quelque chose qui est fait de manière très facile, sans qu'il y ait besoin de prendre trop de place, de part et d'autre de la voie d'accès. Est-ce que vous vouliez des exemples plus précis, peut-être, de... parce que je parlais de tunnels souterrains...

1310

Mme LUBA SERGE, commissaire:

1315 Je me demandais s'il y avait des endroits parce que c'est assez long, comme chemin, Remembrance... en tout cas, je me demandais s'il y avait des endroits précis que vous aviez identifiés plus spécifiquement.

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

1320 Ce n'est pas... ce n'est pas étudié plus spécifiquement.

1320

Mme LUBA SERGE, commissaire:

D'accord.

1325

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

Mais j'ai des exemples en tête, où c'est des passages fauniques qui ont été installés, sur des autoroutes avec des voies de quatre de large. Donc la distance ne pose pas forcément un problème pour ces installations.

1330

Mme LUBA SERGE, commissaire:

O.K., d'accord.

1335

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

Oui. Alors, on a lu avec intérêt votre mémoire, là, complètement. Il y a beaucoup de choses très, très intéressantes.

1340

Moi, j'accroche sur une petite question, je voudrais avoir votre opinion là-dessus, sur la question de tarification. C'est certain qu'on peut influencer beaucoup la fréquentation d'un lieu avec une modulation de la tarification. Mais on parle d'accessibilité, tout le monde parle d'accessibilité au Mont-Royal. Alors si on augmente la tarification, je pense que c'est vous qui comparez avec, c'est ça, le Parc Güell, à Barcelone, 30 \$ par jour. Je ne suis pas sûr, moi, que les familles à bas revenus de Montréal, vont apprécier beaucoup d'aller au Mont-Royal à ce prix-là, là.

1345

Mme JESSIE PELCHAT:

1350

En effet. On souhaite que les familles de Montréal aillent au Mont-Royal en transport collectif, ou du moins, d'autres façons, d'une part. Ensuite, pour ce qui est de la tarification puis de la justice sociale entourant ça, j'en conviens, il y aurait matière à creuser là-dessus. Nous, on pense que... le stationnement, c'est une clef de voûte pour décourager l'utilisation de la voiture.

1355

Ensuite, quand on parle de transport pour personnes à mobilité réduite, je pense qu'il y a comme des accommodements à faire, là, ça c'est clair. Pour les familles aussi. On voit ça maintenant dans les stationnements où il y a des stationnements qui sont réservés pour le covoiturage, pour les personnes à mobilité réduite. Donc, je pense qu'il y a moyen, là, d'accommoder tout le monde. Mais à ce prix-là, c'est beaucoup plus facile d'y aller en voiture.

1360 Donc, on ne va faire l'effort nécessaire pour changer de mode. C'est un peu ce qu'on voulait exprimer avec cette recommandation-là.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

1365 Non, mais on convient qu'il y a une réflexion à faire là-dessus?

Mme JESSIE PELCHAT:

Oui, tout à fait, oui.

1370

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

1375 C'est dans le même sens, de l'accessibilité. Vous dites à quelque part, là, que le projet pilote n'a pas réduit... je l'ai ici, là, le projet pilote de retrait de la circulation de transit n'a pas compromis l'accessibilité au parc en voiture. Pourtant les deux cimetières dont on vient de parler se sont beaucoup plaints de ça?

Mme JESSIE PELCHAT:

1380 Oui. Là, je parle du parc du Mont-Royal et non pas du cimetière, là. Mais oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

1385 Oui, mais l'accès, le fait d'empêcher le transit, a beaucoup dérangé les deux cimetières, en termes d'accessibilité. Puis quand je dis les cimetières, ce n'est pas juste les corporations, c'est beaucoup les personnes, qui veulent profiter du cimetière, fréquenter le cimetière, les personnes à mobilité réduite beaucoup. Puis nous-mêmes, à l'Office, on a fait des questionnaires en ligne cet été, là. Puis une majorité de personnes estimait que le projet pilote a réduit beaucoup l'accessibilité. Je ne sais pas si vous avez des choses à commenter là-dessus, là.

1390

Mme JESSIE PELCHAT:

1395 Il l'a réduit en termes de temps, là, ce qu'on a compris aussi de toutes les consultations
puis de la séance d'information. Ça prend beaucoup plus de temps pour les gens de se rendre
d'un point à l'autre s'ils voudraient traverser la montagne. Ce que j'ai compris, c'est que le
cimetière était quand même accessible, là, d'un côté ou de l'autre, de chaque cimetière. C'est
bien ça?

1400 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:**

Oui, mais c'est parce que selon que tu viennes de l'est ou de l'ouest, dans certaines
situations, au lieu de faire des détours...

1405 **Mme JESSIE PELCHAT:**

Oui, c'est sûr, en voiture, il faut faire un détour. Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

1410 Et d'autre part, si tu ne peux pas y aller en voiture, les gens qui fréquentent les
cimetières, on a des chiffres, le cimetière à Notre-Dame-des-Neiges en particulier a fait un
sondage parmi ses... les personnes qui fréquentent le cimetière, c'est des personnes âgées. Et
la très grande majorité, 70 %, 76 % ont plus de 51 ans... bon, 50 ans, ce n'est pas vieux, là, j'en
1415 conviens, mais 60, 70, on commence à avoir des problèmes de mobilité un peu. Alors... alors
ces gens-là se sont plaints beaucoup, là. Je ne veux pas faire un plein discours là-dessus, je
veux voir un peu vos explications, quand vous affirmez que...

Mme MÉLANIE LUONG DINH GIAT:

1420

Non, mais c'est important bien sûr, à prendre en compte. Puis ce qu'il faut donner aux gens, c'est d'autres possibilités, d'autres moyens d'accéder. Ce n'est pas seulement de retirer le moyen qui est actuellement le plus utilisé, la voiture solo, mais c'est de proposer d'autres alternatives pour que la voiture ne soit pas la seule... le seul moyen qu'on puisse utiliser.

1425

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

Bien sûr.

1430

LA PRÉSIDENTE:

D'autres questions?

Mme LUBA SERGE, commissaire:

1435

Non.

LA PRÉSIDENTE:

1440

Alors je vous remercie beaucoup de votre présentation.

J'inviterais maintenant monsieur Paul Lapointe, s'il vous plaît.

Bonjour, Monsieur.

1445

M. PAUL LAPOINTE:

Alors bonjour. Je ne sais pas si le son passe, là. Oui?

LA PRÉSIDENTE:

1450

Oui.

M. PAUL LAPOINTE:

1455 O.K. J'ai préparé un petit texte, en fait, que je souhaitais lire, parce qu'en parlant à la personne, quand j'ai appelé ici, au téléphone, j'étais sur l'impression que vous vouliez avoir...

LA PRÉSIDENTE:

1460 Parlez un petit peu plus fort, oui.

M. PAUL LAPOINTE:

1465 ... que vous souhaitiez avoir un texte, et j'étais un peu dans l'esprit de vous faire la lecture de ça. Donc...

LA PRÉSIDENTE:

1470 Écoutez, pour le bénéfice de tous... je m'excuse de vous interrompre, là.

M. PAUL LAPOINTE:

Oui.

1475 **LA PRÉSIDENTE:**

1480 Pour le bénéfice de tout le monde, pour venir faire des présentations devant la commission, alors ça peut être fait via un texte qu'on prépare et qu'on envoie d'avance, et dont la commission prend connaissance pour vous poser des questions. Ou encore, vous pouvez décider *ad hoc*, de faire votre présentation et comme c'est enregistré, on va avoir le texte.

M. PAUL LAPOINTE:

Mais de toute façon, je veux dire...

1485

LA PRÉSIDENTE:

Il n'y a aucun problème.

1490

M. PAUL LAPOINTE:

Maintenant, je vais vous le lire, mais...

LA PRÉSIDENTE:

1495

Oui.

M. PAUL LAPOINTE:

1500

Mais normalement, je ne fais pas ça comme ça. J'aurais pris quelques notes et je l'aurais... j'aurais improvisé dessus.

1505

Alors, je vous passe l'introduction pour ne pas que ça soit trop long, mais je vais m'en tenir au fait que... je vais me présenter un petit peu. Moi, je suis... j'habite près du Mont-Royal, sur l'avenue Ridgewood, depuis plus de 21 ans. J'ai passé 20 ans de ma vie à Toronto, et quand je suis arrivé à Montréal, la préoccupation que j'avais, c'était de me trouver dans un coin de verdure ou près de l'eau, un des deux.

1510

Donc, j'ai opté pour le Mont-Royal, à un certain point. Et je suis très heureux de vivre là, la montagne, c'est devenu... je me suis enraciné dans la montagne, en fait. Et donc, la présentation que je vous fais, c'est une présentation qui... qui est celle... qui est une présentation de citoyen. Je ne suis pas un expert du tout. Et j'ai quand même parcouru un petit peu sur internet, la documentation qui était disponible, par votre entremise, à l'Office de

1515 consultation et aussi Les Amis du Mont-Royal. Puis là, je me suis rendu compte qu'il y avait une réflexion assez importante qui s'était faite sur plusieurs points, qui est beaucoup plus large que mon expérience à moi, comme citoyen, tu sais.

1520 J'ai quand même préparé, donc, en fonction de mon appartenance au quartier, mon expérience du Mont-Royal, parce que le Mont-Royal, c'est vraiment quelque chose qui est très important pour moi. Puis quand on... quand je vois des choses qui m'apparaissent être du laisser-aller, ça me fâche un peu, ça m'attriste, même. Tu sais, je trouve ça inconcevable qu'on ne s'occupe pas du Mont-Royal mieux que ça l'est fait. Mais là, je vois qu'il y a des plans aussi, pour l'avenir. J'espère que les aspects les plus intéressants vont se matérialiser.

1525 Mais donc, l'esprit dans lequel j'ai orienté mon intervention, c'est de la réduire à la question de l'accès au chemin Remembrance et Camillien-Houde, d'après l'expérience que j'en ai. Alors donc, je vais commencer mon texte. Je dis :

1530 J'ai lu il y a un an un texte de monsieur Luc Ferrandez, intitulé *Le serment du jardinier*, dans lequel ce dernier annonçait :

« J'ai été nommé entre autres responsable des grands parcs. Pour une telle mission, les promesses ne suffisent pas. Je vous propose un serment. »

Monsieur Ferrandez nous dit un peu plus loin :

1535 *« Je protégerai chaque centimètre de terre, même laide, contre tous les besoins de passage, d'éclairage, d'affichage, de déneigement, de livraison, d'accès, de sécurité, de stationnement. Je creuserai pour découvrir des ruisseaux ».*

Et cetera, bon. Ça se prolonge un petit peu dans cet esprit-là.

1540 Alors, j'ai écrit, bon, cette disposition engagée et l'ardeur qu'elle traduit paraît d'emblée plutôt encourageante. Ceci dit, un vieux fond de scepticisme éclairé m'incite quand même à une certaine circonspection, sachant d'emblée par expérience, que la vertu portée à l'excès n'est jamais vraiment amie du bien.

1545 Au moment de préparer mon intervention d'aujourd'hui, j'ai cru bon de consulter la documentation disponible sur le site de l'OCPM, et aussi sur celui des Amis de la montagne. J'ai également écouté avec très grand intérêt, j'ai été profondément étonné par la qualité des propos qui ont été tenus au moment de la session du 8 novembre, à laquelle je n'ai pas pu assister, j'avais des rendez-vous. Mais je l'ai écoutée au complet, sur internet, par après. Je suis très impressionné par la qualité des interventions qui ont été faites.

1550 Alors, ayant pris connaissance de ces matières et compte tenu du temps très court dont je dispose, je m'en tiendrai à quelques remarques ponctuelles découlant de mon expérience de la montagne et de mon quartier. Alors juste général, l'accès au parc du Mont-Royal et à ses aménagements intérieurs, on le sait, a déjà fait l'objet de plusieurs études et analyses
1555 spécialisées. Mon propos portera donc plus étroitement sur les aspects que soulève plus directement l'instauration du projet pilote.

1560 Mon expérience, donc, est celle du piéton, du cycliste, de l'utilisateur du véhicule motorisé privé, et de l'utilisateur occasionnel du transport en commun. Je vis avec la montagne depuis plus de 21 ans.

1565 J'ai un titre, qui est *Création du projet pilote*. Alors, le document synthèse intitulé *Projet pilote sur le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance et vision d'avenir, et cetera*, nous apprend qu'en octobre 2017, le service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal, a été mandaté pour piloter un comité de travail portant sur l'avenir de l'axe Remembrance / Camillien-Houde, en collaboration avec le service des infrastructures, de la voirie, des transports... O.K. Ce mandat a été donné à la suite d'un accident tragique qui a causé la mort d'un cycliste, en octobre de 2017, et qui a suscité chez les citoyens des demandes d'intervention prioritaire de la part de la Ville de Montréal pour
1570 améliorer la sécurité et la cohabitation des usagers de la route.

En conséquence, la Ville a mis en place des mesures de sécurisation de la voie dès octobre 2017. On comprend que le projet provient de... entre autres, de ça.

1575 Alors, j'ai une question, je dis : lorsque survient la mort accidentelle d'un citoyen sur une
rue de Montréal, dû à une problématique de sécurité, la conduite de la Ville consiste-t-elle à
édicter un interdit de transit sur la voie concernée pour ensuite introduire un projet pilote visant à
en justifier la permanence? La Ville n'étudie-t-elle pas plutôt le cas particulier pour ensuite
1580 donc en toute légitimité. Pourquoi l'administration municipale agit-elle différemment dans le cas
qui nous occupe?

 Le document synthèse avance encore que la cohabitation des déplacements pour
accéder au parc et des déplacements utilitaires pour transiter d'est en ouest diminue la
1585 convivialité et la sécurité pour les citoyens et pour les cyclistes ainsi que la desserte efficace de
transport en commun sur l'axe Remembrance / Camillien-Houde.

 Or, devant la proposition d'interdire le transit privé en permanence, pour en revanche
mieux autoriser le transport en commun et le passage des services d'urgence, parallèlement
1590 avec la circulation cycliste et piétonnière, on cherche en vain à comprendre en quoi pareille
mesure pourrait conduire à une expérience plus conviviale et sécuritaire, pour les cyclistes et les
piétons. Si la convivialité et la sécurité de l'expérience pour les clientèles, pour ces clientèles-là,
est ce que l'on vise, ne devrait-on pas d'emblée abandonner toute tentative de cohabitation
piétons-cycliste-automobiles, pour d'abord et avant tout orienter les piétons vers d'autres voies
1595 existantes, déjà existantes à l'intérieur du parc.

 Ces voies existantes devraient vraisemblablement assurer aux piétons l'expérience plus
conviviale et sécuritaire. Cette approche serait clairement préférable à celle de lancer les piétons
sur un chemin pavé, côte à côte avec les autos et les vélos, dont la taille et le rythme seront
1600 toujours décalés, quoi que l'on fasse.

 De nouveaux sentiers de marche pourraient également être créés, comme celui, par
exemple, récemment aménagé en bordure du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Ce nouveau
sentier, assorti de découpages d'aires de retrait pour les autobus, et a grandement amélioré
1605 l'expérience piétonnière, de même par ailleurs que celle du transit véhiculaire.

Je peux en attester, pour en faire régulièrement l'expérience, à la fois comme piéton, comme usager occasionnel du transport en commun, et usager de l'automobile.

1610 Revenons à Camillien-Houde / Chemin Remembrance. On se demande spontanément pourquoi l'administration ne songe pas, là encore, à découper une voie cycliste protégée comme il en existe ailleurs à Montréal. Pourquoi est-ce qu'il faut mettre les autos, les piétons, les cyclistes, sur une voie qui est en pente de même, où les gens sont portés à aller vite, et puis on va espérer qu'on va avoir une convivialité puis une sécurité avec ça. C'est incroyable.

1615 Il est également à prendre en compte que l'angle de descente prononcé sur les deux axes du trajet comporte un enjeu crucial de vitesse pour les vélos. La chaussée n'est pas toujours maintenue en bon état, et la situation devient particulièrement périlleuse lorsqu'il pleut, ou lorsqu'il neige. Certes, l'étroitesse du passage rocheux entre Camillien-Houde et
1620 Remembrance, donc, le petit... le petit passage rocheux, là, où la voie se rétrécit, pose problème, mais ce problème-là n'est pas insurmontable.

On pourrait faire en sorte que le passage soit élargi et qu'on aménage, si on veut avoir un espace cycliste, qu'on fasse un espace cycliste protégé, ou si ça, c'est trop compliqué, ou
1625 qu'il y a des raisons réglementaires qui interdiraient de dynamiter, parce que c'est ce que ça représente, il faut dynamiter. Peut-être qu'ils pourraient faire une voie de contournement, sur la partie ouest, sur le flanc ouest, avant d'arriver en haut, les cyclistes... les cyclistes montent à côté, dans une voie qui est protégée. Ils pourraient être amenés sur le flanc ouest, sur l'extérieur, puis ramenés plus tard sur Remembrance, pour retrouver un espace qui est plus sécuritaire.

1630 Il est également à prendre en compte que l'angle de descente des deux grands axes du trajet comporte un enjeu crucial de vitesse pour les vélos. Alors, je vais le lire, je m'excuse. Bon O.K., oui, alors je dis : que l'on ait recours à l'une ou l'autre de ces solutions, soit d'élargir ou soit de faire une voie de contournement sur le flanc ouest, la voie principale serait dorénavant
1635 réservée aux véhicules motorisés. Les cyclistes et les piétons pourraient de part et d'autre rouler en toute sécurité sur des voies qui sont beaucoup mieux adaptées que cet axe-là.

1640 Enfin, la vitesse demeurera toujours, en permanence en fait, un enjeu crucial pour les
véhicules motorisés en tout genre, mais aussi pour les vélos dont la pratique n'est pas exempte
d'excès. Je pense que tout le monde en a fait l'expérience, là. Les cyclistes ne sont pas des
saints non plus, là. Il n'y a pas d'absolu. Il faudrait donc songer à mettre en place des solutions
de contrôle efficaces de la vitesse. Celles en vigueur actuellement ne sont tout simplement... ne
1645 le sont pas, tout simplement, O.K. La Ville n'en est assurément pas à ses premières armes en
matière de contrôle de la vitesse et des dispositifs fonctionnels peuvent être introduits visant les
cyclistes autant que les autos.

1650 Donc, en ce qui concerne l'entrée, l'accès qui se trouve du côté du Mont-Royal, c'est-à-
dire du côté de l'avenue Mont-Royal, cette entrée a toujours été problématique. D'abord, les feux
de circulation ne favorisent ni la fluidité ni la sécurité. Dans l'état actuel des choses, la
programmation de ces feux incite les usagers à l'empressement et aux manœuvres
audacieuses, alors que les angles actuels du pavé, le pavé n'est pas toujours dans l'angle
correct pour prendre le tournant, et l'état souvent déficient de la chaussée ne favorise
absolument pas la sécurité. Pourquoi ne pas penser à aménager un petit rond-point, un mini
1655 rond-point, là, qui éliminerait carrément les feux de circulation, qui ferait en sorte qu'il n'y a
personne qui essaie de passer rapidement. Il y aurait une sorte de régularité qui s'installe. Il y a
quelques villes au Québec que ça existe, comme à Sainte-Julie, par exemple, quand vous
arrivez dans la petite ville de Sainte-Julie, il y a un tout petit rond-point de rien du tout, et ça règle
complètement le problème des feux de circulation.

1660 Les piétons pourraient eux être dirigés vers l'axe Côte Sainte-Catherine / Boulevard
Mont-Royal, lorsqu'ils souhaitent traverser le parc, vers le parc. La situation actuelle leur pose un
réel problème de sécurité et la traversée de la rue vers le parc ne se fait vraiment pas dans la
convivialité, je vous assure. Il y a même une personne qui s'est... tu sais, on parlait de gens qui
ont eu des accidents, il y a une personne qui a été tuée sur ce coin de rue, parce que c'est
1665 vraiment épouvantable de traverser là, tu sais.

1670 Aussi, il y a la synchronisation des feux, entre les intersections qui se situent au coin de Côte Sainte-Catherine, et avenue du Parc, et Mont-Royal, et l'avenue Mont-Royal, devrait être revue. Vraiment, on se demande qui synchronise, qui planifie la synchronisation des feux de circulation à Montréal. Mais sur ce coin-là en particulier, c'est mal synchronisé. N'importe qui qui circule là à l'occasion ou de façon régulière, va pouvoir vous confirmer que la séquence de synchronisation actuelle n'assure absolument pas la fluidité ni la sécurité.

1675 Dans un autre ordre d'idées, le Mont-Royal étant le véritable joyau que tous semblent reconnaître, comment expliquer que la Ville n'ait pas encore, depuis 15 ans, je vous dis c'est depuis 15 ans, même plus que 15 ans, corrigé la situation lamentable des fils électriques. Des fils électriques qui pendent, là, aux lampadaires, tu sais. Quand ils ont besoin de faire des corrections, quand les fils passent sous la terre, puis qu'ils ont besoin de faire des corrections, puis pour une raison ou pour une autre, ils n'ont pas le temps de régler le problème, de temps en temps, ils mettent des fils entre les lampadaires, mais là, ça fait 15 ans que c'est là. Le joyau du Mont-Royal, quand on monte là, tu arrives là, tu as l'impression que tu es au tiers monde, là. Alors, il y a quelque chose qui ne va pas. Face à pareille négligence, serions-nous justifiés de conclure que l'administration s'occupe souvent bien mal de ces trésors.

1685 De même, qu'en est-il des dispositifs d'affichage d'accès aux lieux? Comment le touriste ou le simple citoyen – oubliez les touristes, les gens de d'autres quartiers – peuvent s'orienter puis savoir où aller, vraiment, là. Il n'y a absolument rien qui nous indique comment nous rendre. Ça n'est pas fait pour assurer la fluidité, il n'y a rien qui existe, c'est à l'abandon, O.K.? Pourquoi le marquage au sol, puis ce n'est pas la seule place où ça se produit. Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais à chaque printemps, je me dis : « Dans quel mois est-ce qu'ils vont faire le marquage au sol? », le marquage des lignes, là. Bien quand ça arrive à la mi-juillet, avec les saisons qu'on a, il ne nous reste plus grand temps pour les utiliser, puis rendu au printemps, on ne les voit plus, les marques. Il y a quelque chose qui ne va pas. Le joyau là, il n'est pas très, très bien géré au niveau pratico-pratique.

1695

Pourquoi enfin, appartient-il au simple citoyen comme moi, O.K., de signaler des évidences aussi claires au personnel de la Ville, dûment mandaté et rétribué pour le faire. Qui rend compte à qui de quoi, dans cette Ville, tu sais?

1700 L'entrée du côté Côte-des-Neiges, là où j'habite – moi, j'habite sur la rue Ridgewood, pas très loin du cimetière de la Côte-des-Neiges – donc, cette voie d'entrée cause un problème très particulier. L'échangeur. L'échangeur actuel est non seulement vétuste, en plus de constituer un exemple saisissant de véritable pollution visuelle, il comporte surtout des dangers importants pour tous les véhicules publics ou privés, incluant les vélos. Et surtout pour les piétons, sans
1705 doute, son élimination poserait-elle problème.

Mais devant ce monstre d'échangeur, et des dangers qu'il recèle, comment les usagers du parc pourraient-ils vraisemblablement franchir l'espace et se risquer à accéder au parc à pied, confrontés à la vitesse excessive des automobiles et des vélos, qui s'interposent, qui
1710 s'entrecroisent, qui luttent les uns contre les autres. Et puis il y a un petit trottoir, là, tu montes sur le chemin, tu as un petit trottoir pour les piétons.

Là, tu as l'espace pour les véhicules et ils arrivent à l'échanger, et c'est ça, il y en a qui sont mêlés, ils ont peur, ça freine, ça fait freiner l'autre, puis on va passer à travers ça, sur un
1715 petit trottoir. L'hiver, je l'ai fait récemment à pied pour en refaire l'expérience, et ce n'est pas pour me plaindre de la Ville, mais honnêtement, ce n'était pas très bien entretenu sur le trottoir, donc c'était glissant.

Alors moi, j'habite là depuis 21 ans, et je ne vais jamais au Mont-Royal à pied. Je prends
1720 on auto, je stationne, parce que je n'ai pas envie de vivre ça, O.K.? Et ce n'est pas par paresse, O.K. Il y a quelque chose qui ne va pas dans cette affaire-là. Il faut corriger cette situation-là. De quelle façon le faire? Je ne le sais pas.

On se demande aussi pourquoi la Ville, O.K., pourquoi diable la Ville ayant créé un sentier aussi convivial, parce qu'il y a un petit sentier qui a été créé, ça, c'était génial. Quand j'ai
1725 vu ça arriver, je ne le croyais pas, tu sais. Le long de Côte-des-Neiges, près du cimetière, ils ont

fait en retrait du trottoir, ils ont fait un petit sentier. Je ne sais pas par quelle magie, mais quand on marche là, on n'a plus l'impression qu'on est dans le trafic tout d'un coup. Mais pourtant, on est juste à côté, tu sais? C'est génial comme... comme sentier.

1730

J'ai dit : « Bon, ils ont fait un bon coup pour une fois. » Mais pourquoi est-ce qu'ils ne l'ont pas continué? Ils arrêtent au truc... au salon funéraire, là, passé le salon funéraire. Et je dis, pourquoi ils ne l'ont pas monté, pourquoi ils ne nous ont pas amenés vers le parc de cette façon-là? Pourquoi est-ce qu'on insiste absolument à trouver une convivialité, entre des autos, des cyclistes, des passagers, des piétons, au lieu de me faire un chemin, puis moi, je m'en vais au parc tout seul. Je n'ai pas besoin d'être avec l'auto, je n'ai pas besoin d'être avec les cyclistes, là. Continuez cette logique-là, vous êtes sur la bonne *track*. N'arrêtez pas. Mais là, c'est arrêté, ça fait deux ans, je pense, que c'est arrêté. Ils vont-tu le reprendre un jour, est-ce qu'il y a un projet, je ne le sais pas. Il y a quelque chose qui ne va pas. Ça prend du temps, pour faire quelque chose d'évident dans cette ville-là.

1735

1740

Peut-être que le mécanisme de consultation est un peu trop compliqué aussi. Je ne le sais pas, tu sais. Alors, je vais terminer, je m'excuse. Est-ce que je prends trop de temps?

1745

LA PRÉSIDENTE:

C'est parce que vous allez arriver, on n'aura pas le temps de vous poser des questions.

1750

M. PAUL LAPOINTE:

Ah, O.K. Je vais faire vite, O.K.? Bon, je dis, concernant les services de transport en commun, c'est sûr que des aménagements doivent être faits pour permettre aux autobus de se mettre en retrait, puis de laisser les gens débarquer. La fréquence doit être revue pour être optimisée. La vitesse des motorisés doit être absolument contrôlée, c'est certain. La signalisation, il faut qu'il y ait un plan de signalisation, ça ne se peut pas. Tu sais, il faut qu'il y ait un plan de signalisation qui soit implanté puis qui favorise un repérage situationnel optimal, O.K. Tout devrait être mis en œuvre pour arrêter les hésitations, les « on peut-tu, on peut-tu pas »,

1755

1760

puis tu sais, des trucs qui produisent des accidents, puis qui ne contribuent pas à faire une très bonne expérience du Mont-Royal du tout. On devrait faire en sorte que l'expérience soit facile et agréable pour tout le monde, incluant les automobilistes qui sont aussi des contribuables.

1765

Les aires de stationnement, assez étonnamment, on est sur la montagne, des fois, tu as l'impression que c'est bétonné pas mal, surtout quand on arrive près de la Maison Smith, c'est incroyable. Et même à ça, je vous dis, j'en ai fait l'expérience, vous allez aux États-Unis, dans des supermarchés, puis ces trucs-là, je trouve que l'aménagement est mieux fait qu'au Mont-Royal, tu sais. Je dis, ce n'est pas possible, tu sais. Comment se fait-il que dans notre beau joyau, dans notre belle Ville de Montréal, qu'il y a plein de consultations, on ne soit pas capable de créer un espace qui est plus agréable que ce qui est là.

1770

Les véhicules qui utilisent les stationnements sont souvent chargés d'équipements, de familles, O.K. Et il faudrait que... que s'il y a des stationnements, qu'on en tienne compte, qu'on leur donne de l'espace pour sortir leurs équipements, les enfants, le pousse-pousse, ces trucs-là. Et contrairement à ce que la dame d'Équiterre disait tout à l'heure, moi je pense que les stationnements devraient être gratuits. Le but qu'on poursuit en établissant un service de stationnement, ce n'est pas d'éliminer, de faire la guerre aux voitures, dans l'univers, là. Tu sais, ce n'est pas un plan universel de combat de la voiture, là. C'est de permettre un accès convivial, sécuritaire, facile, et moi, je le mettrais gratuitement. Je ne mettrais pas un prix élevé, je le mettrais gratuit, parce qu'on veut que les gens soient incités non pas à ne plus utiliser leur auto, on veut qu'ils soient incités à aller au Mont-Royal.

1775

1780

Bon, le dispositif de péage, je ne sais pas si vous l'avez essayé, mais il remonte à l'âge des cavernes. Je veux dire, c'est vraiment quelque chose de payer au Mont-Royal. Est-ce qu'on devrait payer? Encore une fois, non.

1785

Alors écoutez, je vais tout simplement vous lire ma conclusion, parce que je sais que vous voulez que ça se termine, là.

1790 Alors, je suis d'avis que l'hypothèse sur laquelle a été fondée le projet pilote, à savoir que par l'interdiction du transit pour les véhicules particuliers, la Ville améliorerait la sécurité et la convivialité du rapport des citoyens au parc s'appuie sur des bases qui ne résistent pas à l'analyse. D'autres solutions d'amélioration existent, et devraient être appliquées, avant d'avoir recours à la coercition. Ce projet d'interdiction doit par conséquent être rejeté.

1795 En revanche, les propositions contenues dans l'actuelle intervention - la mienne - s'ajoutant à celles de bien d'autres citoyens, tout aussi concernés par la question, devraient être dûment évaluées, en toute transparence, dans le meilleur intérêt de la collectivité. Je rappelle enfin que la voie Camillien Houde / Chemin Remembrance, n'est pas en soit un chemin de parc, mais une voie limitrophe de parc, desservant tout autant les entités que sont les cimetières avoisinants, et plus loin, l'Université de Montréal, de même que divers services publics situés sur le flanc ouest du Mont-Royal. Le service ainsi rendu aux citoyens est substantiel et ne peut être ignoré. Bien des solutions viables ont été avancées en réponse aux enjeux de sécurité et de convivialité formulés par l'administration municipale dans le cadre du projet pilote. Et au regard de celles-ci, l'application permanente d'un retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance, relèverait clairement d'une logique doctrinaire et constituerait un abus de pouvoir dans sa forme la plus explicite.

1800 Ça, c'est mon sentiment profond. J'ai l'impression que quelqu'un, en quelque part, qui utilise des prétextes, vous m'arrêterez, là, parce que je ne veux pas être insultant vis-à-vis personne, mais j'ai vraiment l'impression qu'on utilise cette affaire-là, pour faire une guerre à l'auto et c'est un prétexte, O.K. Ce qu'on veut, c'est améliorer la situation du Mont-Royal, ça n'est pas faire la guerre à l'auto en premier lieu. Voilà.

LA PRÉSIDENTE:

1815 Question? Ça va? Je pense qu'on va vous remercier. C'est parce qu'on a eu votre document à la dernière minute.

M. PAUL LAPOINTE:

1820 C'est assez clair.

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup.

1825

Alors, on va prendre 15 minutes de pause, pour revenir avec la présentation du mémoire... la présentation, plutôt, de madame Louise Balthazar. Merci.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES
REPRISE DE LA SÉANCE

1830

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais maintenant madame Louise Balthazar, s'il vous plaît.

1835

Mme LOUISE BALTHAZAR:

Bonjour.

1840

LA PRÉSIDENTE:

Bonjour, Madame.

Mme LOUISE BALTHAZAR:

1845

Bonjour. Alors je me présente, je suis une citoyenne. Et j'habite la rue Ridgewood, donc, qui est à quelques pas de la montagne. Pour moi, c'est ma cour arrière. Alors, j'y vais régulièrement, à pied, quand je suis capable. Et je vais vous lire le petit texte, parce que je n'ai

1850 pas de prétention de résoudre le problème, puis je veux simplement vous partager une petite opinion qui est courte, mais c'est mon vécu à moi.

1855 Bon, je vais vous dire que je suis à Montréal depuis toujours. J'ai grandi ici. Et j'ai souvent un horaire très chargé. Donc pour moi, être en mesure de traverser la montagne en empruntant le chemin Camillien-Houde avec ma voiture est plus souvent qu'autrement la seule façon de m'offrir une balade agréable, où la nature et la vue sur la Ville sont exceptionnelles.

1860 Ça me fait vraiment du bien, surtout quand il y a eu la neige qu'on a eue les derniers jours, c'était tout simplement merveilleux, et j'ai apprécié que je puisse de nouveau passer par ce chemin merveilleux là, en passant.

1865 Alors, j'estime qu'une solution de cohabitation voitures-cyclistes-piétons serait de loin beaucoup plus souhaitable. Ainsi, nous serions unis dans chacun notre façon de profiter de notre montagne, plutôt que d'être divisés en privilégiant un groupe au détriment d'un autre moins à la mode.

1870 Alors, de ce fait, j'appuie l'idée, j'ai lu beaucoup aussi les opinions et tout ça. Donc, je me rallie à l'idée de réduire la vitesse à 30 kilomètres/heure, comme il se fait à d'autres endroits sur l'Île. Alors, je trouve ça bien. Donc, route panoramique, il y en a une sur le bord du Lakeshore, tout ça. Alors, pour faire ainsi de Camillien-Houde une route panoramique donc, et par le fait même, décourager les automobilistes qui l'empruntent pour chercher à sauver du temps. Alors moi, pour circuler régulièrement aussi en auto, j'aime bien la fonction du radar, je trouve que c'est un bon incitatif pour réduire la vitesse. D'ailleurs, ils en ont installé un juste... c'est où Côte-Saint-Luc termine, the Boulevard, et Dr. Penfield, il y a comme une petite pente, et depuis qu'ils ont mis le radar là, tout le monde ralentit, c'est merveilleux.

1875

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

Vous parlez de radar photo?

1880 **Mme LOUISE BALTHAZAR:**

Un radar photo, excusez-moi, oui. Alors, c'est très incitatif, je trouve ça merveilleux, et ça fait son effet. Tout le monde ralentit, puis on vient habitué. Donc, en tant... et là, je vais terminer, c'est court, mais en tant que Québécoise de souche et contribuable, je me sens en droit de continuer à profiter à ma façon de ce que ma ville a de plus beau à m'offrir. Alors, c'est mon message que je vous offre aujourd'hui, que je suis vraiment une prenante du Mont-Royal, j'y vais régulièrement, donc, à pied quand c'est possible. J'adore aussi tout ce qu'on a à y offrir, les moments de quiétude, et effectivement, je trouve que de priver de passer d'un bout à l'autre pour voir la vue, c'est vraiment un non-sens pour moi.

1890

Alors, j'ai pu aussi faire des constatations au début du projet. Je suis allée marcher à pied pour constater. Et j'ai pu entendre des commentaires d'ailleurs et ça, je sais que c'est du oui-dire, mais je suis allée parler à des policiers qui étaient affectés à la circulation. Et on m'a laissé entendre même en tant que policiers, qu'ils n'étaient pas d'accord, et d'encourager les citoyens à aller se plaindre pour ça ne se continue pas. Mais j'imagine que ça leur donne un travail, peut-être, qui n'est pas très agréable pour eux. Mais j'ai entendu aussi des gens à mobilité réduite qui étaient sidérés par, même, de se rendre en taxi d'un endroit à l'autre, pour accéder, et je trouvais ça vraiment déplorable, parce que ça brime vraiment beaucoup de personnes.

1900

Alors, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE:

1905

Alors, merci Madame, de nous avoir parlé de votre expérience et d'avoir pris le temps de le faire. Une des questions que j'aimerais vous poser, vous avez parlé un peu, fait des suggestions en ce qui concernait la... les véhicules automobiles puis l'expérience que vous en avez. J'aimerais que vous nous parliez de votre expérience de marcheuse, dans la montagne.

1910

Mme LOUISE BALTHAZAR:

Certainement. J'ai déjà fait...

LA PRÉSIDENTE:

1915

Alors, vous avez entendu monsieur, là, qui vous a précédée, qui est votre... peut-être pas votre voisin de palier, mais certainement de... vous étiez sur la rue Ridgewood aussi? Oui? Alors, est-ce que vous partez de Ridgewood pour aller sur la montagne à pied?

1920

Mme LOUISE BALTHAZAR:

Oui, ça m'est arrivé.

LA PRÉSIDENTE:

1925

Oui,

Mme LOUISE BALTHAZAR:

1930

Ça m'est arrivé de la traverser aussi, d'est en ouest.

LA PRÉSIDENTE:

Oui?

1935

Mme LOUISE BALTHAZAR:

Pour faire l'expérience, oui, je l'ai fait.

1940

LA PRÉSIDENTE:

Alors, qu'est-ce qui en est de cette expérience-là? Est-ce qu'il y a des suggestions pour améliorer le parcours?

1945 **Mme LOUISE BALTHAZAR:**

Bien écoutez, j'ai vu cet été qu'il y avait quand même l'initiative avec la... l'observatoire pour le coucher du soleil.

1950 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui.

1955 **Mme LOUISE BALTHAZAR:**

1960 Avec une palissade pour protéger les piétons, j'ai trouvé ça génial. Parce qu'évidemment, quand on utilise le trajet entre... du chalet pour aller jusqu'au belvédère, donc pour passer où il y a le fameux rocher, c'est... je trouve que c'est dangereux. Parce qu'il n'y a pas de protection. On a les cyclistes qui empruntent aussi cette voie-là, et j'ai... ça, ça me fait peur, parce que ça peut faire autant de dommages. Donc, je trouvais que cette idée-là, de mettre un petit palier, c'était vraiment juste... c'était assez pour protéger, en fait.

1965 Alors ça, j'ai bien aimé ce fait-là. Ça reste toujours que c'est plus compliqué quand on arrive au rocher, parce que là, il faut vraiment être vigilant et je considère que c'est comme une chance qu'on prend avec notre vie en passant par là, parce qu'il y a toujours quelqu'un qui peut être distrait, parce qu'il y a une voiture qui penche trop du centre, peut-être pour éviter un cycliste qui est de ce côté-là, et quand ça se passe rapidement, peut-être la voiture qui est à côté de nous va se tasser rapidement pour éviter la voiture qui évite le piéton ou le cycliste de l'autre côté et à ce moment-là, on a une marge d'à peine un pied pour... on n'a pas de protection, en fait.

1970 Alors, c'est toujours une chance que je prends, et ce n'est pas agréable.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

1975 Je vais faire du pouce là-dessus. Il y a des gens qui ont suggéré l'installation de feux alternatifs, c'est-à-dire, tu sais, les feux qui... avec un décompte, là. Alors le feu est vert, vous avez, je ne sais pas, une minute et demie pour traverser.

Mme LOUISE BALTHAZAR:

1980 Oui, oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

1985 Puis après ça, c'est l'autre côté, chacun son tour. Est-ce que ça serait une solution qui vous apparaît praticable, pour ce passage-là qui est difficile? Il faut trouver des solutions à ça, c'est dangereux, très dangereux. Là, puis le belvédère, c'est deux places. Alors est-ce que ça, ça vous apparaît une proposition intéressante? Je vous lance ça à brûle-pourpoint, là.

Mme LOUISE BALTHAZAR:

1990 Tu sais, j'ai quand même observé puis je me dis qu'il y a peut-être une façon, sans dynamiter, peut-être de grandir un petit peu l'espace entre le pavé et le rocher, pour faire en sorte qu'on puisse quand même passer. Et il y a des endroits aussi qu'en tant que cycliste, on dit aux gens : « Tu ne peux pas ici, aller »... bien même pour traverser les rues, on dit d'aller avec ta bicyclette à côté. Donc, ça pourrait aussi être une solution envisageable, de peut-être essayer
1995 d'élargir même si c'est étroit, afin qu'on puisse passer et justement de dire aux cyclistes de marcher à côté de la bicyclette, ou quelque chose du genre.

2000 Parce que ça, ça peut causer aussi un certain ralentissement, pour l'avoir... avoir fait l'expérience dans certaines régions, entre autres, quand il y a des constructions. Là, ça ralentit le trafic d'un côté, ça ralentit le trafic de l'autre. Mais bon, si c'est la seule solution, à ce moment-là ce n'est pas idéal. Moi, j'opterais plus pour un petit passage protégé qui... puis qui permet aussi la fluidité tout en conservant le panorama.

2005

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

Je vous ai pris par surprise, là, c'est correct.

2010

Mme LOUISE BALTHAZAR:

Oui... non, non. Écoutez, je l'avais lu, j'y avais pensé aussi, puis moi, je me mets toujours dans la situation que quand je vois qu'il y a une lumière, puis ce n'est pas à mon tour de passer, je suis toujours un peu impatiente.

Alors... mais si... comment vous dirais-je? Si c'est pour sauver mon droit de passage pour le Mont-Royal, je signe et je persiste. Ça, c'est vraiment...

2015

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

Surtout si ça peut sauver votre vie, parce que c'est dangereux.

2020

Mme LOUISE BALTHAZAR:

2025

Oui. Effectivement oui. Puis il y a d'autres chemins aussi qu'on peut prendre, mais c'est un peu plus long, par la montagne. Il faut vraiment être en forme quand même aussi. Puis comme on disait, ce n'est pas donné à tout le monde aussi d'être en forme. Moi, j'essaie de continuer à l'être. Mais on peut toujours comme contourner, en allant par derrière le chalet. Donc, il y a un chemin puis on peut redescendre par certains escaliers, puis arriver de ce fait-là au belvédère et continuer par le fait même aussi. Donc, il y a des chemins en montagne. Mais pour moi, ça se fait, mais est-ce que ça se fait pour les gens qui sont moins à l'aise, hein, pour marcher? C'est ça.

2030

LA PRÉSIDENTE:

Ça va? Alors, merci beaucoup madame.

2035 J'inviterais maintenant monsieur Nicolas Gendron.

M. NICOLAS GENDRON:

Bonjour.

2040

LA PRÉSIDENTE:

Bonjour Monsieur.

2045

M. NICOLAS GENDRON:

J'ai préparé un texte, donc je vais vous lire mon texte. J'espère que ça ne sera pas trop ennuyeux.

2050

Donc, je suis pour le respect du caractère historique et naturel de la montagne et pour la fin définitive de la circulation de transit.

2055

Montréal ne porte pas son nom par hasard. Le Mont-Royal, ou si vous préférez, la montagne comme on l'appelle affectueusement, est le cœur de Montréal, dans tous les sens du terme. La montagne fait partie intégrante de l'histoire de Montréal, et de l'identité montréalaise, selon moi.

2060

Mais que reste-t-il de l'aspect naturel du Mont-Royal? Au cours de son histoire, la montagne a été successivement un lieu sacré, un domaine royal, le site de fermes privées, puis un lieu de détente et de ressourcement pour des Montréalais, à une époque où la vie était plutôt dure à Montréal, au moment de la grande industrialisation, le Mont-Royal était un lieu de ressourcement, je le répète.

2065

Depuis 2005, une grande partie de son territoire a reçu le titre d'arrondissement historique et naturel. Mais le plus grand pas de l'histoire de la montagne n'a pas été franchi le 9

2070 mars 2005, mais bien en 1872. Après des événements malheureux, que ceux qui connaissent l'histoire de Montréal connaissent, des événements qui avaient laissé le Mont-Royal dans un piteux état. L'administration municipale faisait preuve de détermination et imposait une vision d'avenir. Les élus décidaient d'investir une somme que plusieurs considéraient comme déraisonnable, pour procéder à l'achat de terrains individuels qu'on allait réunir pour créer le parc du Mont-Royal.

2075 Si l'aspect historique du Mont-Royal est inscrit à jamais dans nos livres d'histoire, son aspect naturel n'est pas pour autant assuré. Près de 100 ans après la création du parc du Mont-Royal dans la deuxième moitié du 20e siècle, les élites politiques et économiques n'en avait que pour le développement et la modernité. C'est à ce moment-là qu'on a construit les fameuses routes de transit. Et donc... et il y a beaucoup de projets aussi qui avaient été proposés. On pense au maire Drapeau, qui avait l'idée de construire des choses assez étonnantes sur le Mont-Royal. Et souvent, c'est par la pression populaire, puis on pourrait peut-être dire par la chance, 2080 que des grandes parties du Mont-Royal ont pu éviter d'être sacrifiées au développement.

2085 On le sait, le Mont-Royal est très convoité, les menaces sur l'aspect naturel du Mont-Royal ne se résument pas au passé. Ceux qu'on nomme les grands propriétaires affirment avoir encore aujourd'hui des droits acquis. Dans leur esprit, ils sont en partie propriétaires du Mont-Royal.

2090 Je pense à un représentant de l'École polytechnique qui affirmait devant votre tribune ici, à l'Office de consultation publique de Montréal, lors d'une... une consultation passée, que son institution avait des droits acquis qui lui permettaient de raser des grands espaces boisés, en bordure de l'avenue Édouard-Montpetit, pour y construire de nouveaux pavillons.

2095 Je pense aussi aux dirigeants des grands cimetières de la montagne, qui demandent et reçoivent à répétition des dérogations qui leur ont permis de construire de nouveaux stationnements, d'ériger de nouveaux mausolées, tout ça souvent dans la plus grande discrétion. Enfin, moi, en tant que citoyen, j'étais complètement ignorant de tout ce qui se... j'ai envie de dire de tout ce qui se tramait.

2100 Je me rappelle très bien d'avoir cherché en vain, à obtenir de l'information de l'administration de l'ancien maire de l'arrondissement Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce, monsieur Applebaum, c'était l'embargo total. Interdiction absolue de me transmettre des photos aériennes de la montagne, qui auraient pu me donner une idée de la minéralisation croissante de la montagne. Et ça, c'est sans compter les promoteurs qui viennent gruger tranquillement les flancs du Mont-Royal.

2105 Alors moi, je pense qu'on a une montagne à magnifier. Il faut non seulement préserver ce joyau qu'est le Mont-Royal, il faut lui redonner ses lettres de noblesse. Il ne faut pas le mettre sous une cloche de verre, il faut faire mieux.

2110 Notre administration municipale actuelle doit avoir autant de vision que celle qui était en place au 19e siècle. Elle doit entreprendre un plan ambitieux de restauration de son caractère naturel. Redonner au Mont-Royal ses lettres de noblesse, ça veut dire à la fois développer ses caractéristiques intrinsèques, et réduire l'importance de ce qui va à l'encontre de ces mêmes caractéristiques. Enrichir la forêt urbaine qui l'habite, revitaliser la nature pour l'aider à s'aider elle-même. Mettre en place des aménagements qui réduisent l'impact de la présence humaine sur l'environnement local. Privilégier des initiatives qui permettent aux visiteurs de se détendre et de pratiquer des loisirs et des sports qui sont respectueux de l'environnement, du milieu local. Documenter et mettre en valeur de façon concrète l'histoire de Montréal et de la montagne. Réduire l'emprise de la voiture.

2120 Au chapitre de la réduction des facteurs et des équipements qui ne cadrent pas avec la nature même du Mont-Royal, on peut penser tout d'abord à deux éléments incontournables. La présence d'une voie de transit. Le passage de milliers de véhicules au beau milieu de la montagne ne cadre absolument pas avec la nature du lieu. Les partisans de la circulation de transit affirment que tous les gens qui traversent actuellement le Mont-Royal en voiture vont continuer d'utiliser leur voiture pour contourner la montagne, ce qui va résulter, selon eux, en une augmentation de la pollution et des gaz à effet de serre.

2125

2130

Certains le feront assurément, mais d'autres choisiront le transport en commun, ou le transport actif. Toutes les études le prouvent, les choix en matière de transport sont toujours conditionnés par une variété de facteurs, le temps, le coût et l'agrément ou le désagrément.

2135

Les études s'entendent aussi pour dire que plus vous développez le réseau routier, plus vous avez des voitures en circulation.

2140

Les vastes stationnements. Les centaines de mètres carrés d'espaces asphaltés sont une balafre sur le Mont-Royal. Les gens qui veulent se rendre sur la montagne, que ce soit seuls ou encore avec enfants, poussettes, chaises de parterre, doivent pouvoir le faire aisément de façon sécuritaire en transport actif, comme en transport en commun. J'entendais une dame dire que l'autobus 11 n'est pas assez régulier. On doit améliorer le service de transport en commun.

2145

Je pense aussi à l'exemple du circuit d'autobus 747 qui facilite le transport des voyageurs avec leurs bagages, entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Le circuit d'autobus 11 devrait être aussi amélioré pour permettre aux gens de se déplacer avec tout ce dont ils ont besoin pour profiter du Mont-Royal.

2150

Les voies de circulation et les vastes espaces de stationnement sont tous deux un encouragement au tout à l'auto, dans ma voiture personnelle.

2155

La valeur humaine et économique du Mont-Royal. Pour une grande ville du 21^e siècle, de pouvoir offrir à ses citoyens un lieu de ressourcement et de remise en forme, est un atout selon moi, qui est absolument inestimable. Montréal a cette chance, et elle doit tout mettre en œuvre pour faire briller ce joyau. Que ce soit pour faire une balade ou un pique-nique l'été, du patin ou du ski l'hiver, la montagne est un aimant pour les Montréalais comme pour les autres. Moi, personnellement, je ne sais pas si j'habiterais à Montréal, s'il n'y avait pas le Mont-Royal.

Nous vivons dans une période où la nature régresse toujours de plus en plus, et où les gens ressentent de plus en plus le besoin de s'entourer d'un peu de verdure. Les villes de banlieue font toutes miroiter des espaces verts et de l'air pur, mais en fait, en ayant en son sein

2160 un noyau densément vert, d'une grande richesse biologique et naturelle, Montréal peut elle aussi offrir verdure et air pur, sans les trajets interminables. J'ai des collègues qui font 1 h 30 de voiture et 2 h de voiture matin et soir pour aller travailler. Donc, ça ce n'est pas très rigolo, pour venir à Montréal, je veux dire, puisqu'ils vivent en banlieue.

2165 Et plus Montréal réussira à attirer des gens dans ses espaces bien planifiés, bien densifiés, bien aménagés, et moins il y aura de déplacements en voiture, donc moins d'émissions de gaz à effet de serre.

2170 Un modèle à suivre. C'est uniquement en densifiant ses espaces urbains et ses espaces verts, c'est-à-dire en les rendant plus verts, que Montréal peut concurrencer efficacement les villes de périphéries. Elle doit faire comme d'autres grandes villes du monde, qui misent sur des espaces verts fabuleux. New York et son Central Park, qui fait 3,4 kilomètres carrés et pour lequel on a mis sur pied un projet gigantesque de restauration évalué à près d'un demi-milliard de dollars canadiens. À noter que la circulation automobile y est désormais interdite et qu'on prévoit y développer des activités nautiques, la marche, et d'autres activités sportives.

2175 On pense aussi à Londres et à son Hyde Park, qui fait 1,5 kilomètre et demi carré et qui est protégé depuis 1987. Ils ont vu la lumière avant nous.

2180 Il y a Chicago et son Millenium Park, Munich et son jardin anglais, Buenos Aires et sa réserve écologique, qui est un endroit absolument fabuleux.

2185 Montréal ne doit pas rester immobile, si elle veut figurer en bonne place, aux côtés des villes du monde qui offrent la meilleure qualité de vie. Elle doit faire de la montagne un lieu unique, aux qualités remarquables. Elle ne doit pas ménager la chèvre et le chou. Plus spécifiquement, elle doit à la fois verdier et déminéraliser le Mont-Royal. Ce qui veut dire concrètement donner plus de place à la verdure et moins à la voiture.

Au sujet des gaz à effet de serre et de la circulation automobile. Hier, on a appris, il y a un inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, en 2016, qui a été rendu public.

2190 Et on apprend que plus du tiers des émissions de G.E.S. est directement attribuable à la
circulation automobile. C'est énorme, c'est incontournable. Si nous voulons réduire les impacts
du réchauffement climatique qualifié par certains de très graves, et par d'autres d'absolument
catastrophique, nous devons nous attaquer en tout premier lieu au transport automobile, plus
précisément à l'auto solo.

2195 Toutes les études le disent, plus on construit de routes, plus il y a de voitures qui les
empruntent. Plus on augmente la capacité et la fluidité des voies de circulation, et plus on
encourage les déplacements en auto solo. En d'autres mots, plus il y a de voies offertes aux
automobilistes, plus il y a d'automobilistes.

2200 Je ne crois donc aucunement les gens qui affirment que l'interdiction de la circulation de
transit sur le Mont-Royal va nécessairement se traduire par une augmentation des G.E.S., des
émissions de G.E.S. Favoriser le transport en commun et le transport actif, même aux dépens du
transport de la voiture personnelle, ne peut que nous aider à réduire nos émissions de G.E.S.

2205 D'autres grandes villes l'ont compris. Londres par exemple. Montréal doit oser suivre
cette voie.

Merci.

2210

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur.

2215 Une première question que j'aimerais vous poser. Quelle est votre expérience
personnelle du Mont-Royal? Y allez-vous comme marcheur, comme skieur, ou comme cycliste?

M. NICOLAS GENDRON:

2220 J'y vais comme marcheur, j'y vais comme coureur, j'y vais comme cycliste. J'y vais un nombre incalculable... ça fait près de 40 ans que j'habite Montréal, j'y suis allé des milliers et des milliers de fois. Comme je le disais tout à l'heure, moi, sans Mont-Royal, il n'y aurait probablement pas de Montréal.

2225 **LA PRÉSIDENTE:**

O.K. Vous avez une fréquentation hebdomadaire de la montagne?

M. NICOLAS GENDRON:

2230

Ah oui, plusieurs fois par semaine.

LA PRÉSIDENTE:

2235

Plusieurs fois par semaine?

M. NICOLAS GENDRON:

Oui.

2240

LA PRÉSIDENTE:

O.K.

2245 **M. NICOLAS GENDRON:**

J'habite relativement près. Et tout à l'heure, il y avait une question, on disait, il y a des gens... bon, on me dira « Vous êtes égoïste », tout le monde est égoïste. Mais il y avait tout à l'heure une question qui a été posée par monsieur Lebeau, des gens qui disaient : « Moi, je suis... je fréquente le cimetière, que ça soit le cimetière anglais ou le cimetière Notre-Dame-des-
2250

2255 Neiges, et ça m'embête de ne pas pouvoir passer par le chemin Remembrance. » Ce que je
peux vous dire, pour avoir été des centaines et des milliers de fois, j'ai envie de dire, dans le
cimetière anglais, et aussi dans le cimetière catholique, c'est qu'il y a beaucoup de gens, qui
passent par le cimetière pour... comme un raccourci. On traverse le cimetière anglais pour aller
au chemin Remembrance, et pour se rendre au centre-ville plus rapidement à partir d'Outremont.
Donc, ces gens-là, c'est certain qu'ils vont se plaindre. Parce qu'on dérange leurs habitudes
quotidiennes.

2260 **LA PRÉSIDENTE:**

Hum, hum.

M. NICOLAS GENDRON:

2265 J'en suis témoin, je suis désolé.

LA PRÉSIDENTE:

2270 Oui. J'aimerais qu'on se respecte les uns les autres. Tout le monde a le droit à son
opinion, même si elle est différente de la nôtre. Question? Oui?

Mme LUBA SERGE, commissaire:

2275 Je vais...

M. NICOLAS GENDRON:

Oui.

2280 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

2285 Sur la question des cimetières, on nous dit... on nous dit... il y a des problèmes d'accès pour les personnes âgées, qui sont la clientèle... bien ce sont des gens qui vont visiter. Et il y a aussi la question d'accès au Mont-Royal, au parc, pour les personnes à mobilité réduite. Alors, comment est-ce que vous... comment est-ce qu'on peut...

M. NICOLAS GENDRON:

2290 J'avoue... je vous avoue que je ne comprends pas vraiment cette question-là, parce que le cimetière anglais a une entrée, que tout le monde peut utiliser, que ce soit avec sa voiture personnelle, ou... le fait de ne pas permettre la circulation de transit, je ne vois pas, les gens peuvent entrer par le cimetière anglais, peuvent entrer par le cimetière catholique. Le fait de ne pas pouvoir passer au travers, si je puis dire, ça les dérange? Moi, si j'étais... je veux dire, une personne âgée peut très bien entrer par l'entrée principale du cimetière. Le cimetière catholique 2295 en a deux entrées. Désolé, je ne vois pas le problème.

Mme LUBA SERGE, commissaire:

2300 Je pense que c'était surtout parce que les gens ont à contourner plutôt que de prendre Remembrance / Camillien-Houde, doivent, les gens qui habitent l'est, qui vont...

M. NICOLAS GENDRON:

2305 C'est certain que pour des gens, ça va être... mais comme je le disais dans mon document, il faut faire des choix, qui vont peut-être être désagréables pour certaines personnes, mais de devoir faire que sais-je, 2km de plus, pour contourner et passer par l'entrée principale du cimetière plutôt que de passer par l'entrée qui se trouve dans le cœur du Mont-Royal. Je ne pense pas que c'est un empêchement qui est majeur. Selon mon humble opinion. Et je vois que ce n'est pas partagé. Mais c'est mon opinion.

2310 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

Et pour les personnes à mobilité réduite, le transport en commun, parfois, n'est pas le plus facile. Est-ce que...

2315

M. NICOLAS GENDRON:

Donc, ce que vous voulez dire, c'est qu'ils prendraient l'autobus pour se rendre?

2320

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Bien, les gens qui se... oui, c'est ça. Pour se rendre au parc, si on a des problèmes de mobilité?

2325

M. NICOLAS GENDRON:

Bien comme je le disais, un des aspects clef, c'est d'améliorer le transport en commun. Donc, ça veut dire plus d'autobus, des autobus mieux adaptés, et des autobus adaptés aux personnes qui ont besoin d'équipements spéciaux, si vous voulez.

2330

Mme LUBA SERGE, commissaire:

O.K. Merci.

2335

LA PRÉSIDENTE:

Ça va aller. Alors, je vous remercie beaucoup de nous avoir fait part de votre expérience, personnelle et de vos idées sur la circulation de transit sur le Mont-Royal.

2340

M. NICOLAS GENDRON:

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE:

2345

Merci, Monsieur Gendron.

J'inviterais maintenant madame Claire Durand à venir à l'avant.

2350

Mme CLAIRE DURAND:

Bonjour. Écoutez, je vais... j'ai déposé un texte. Je ne vais pas le lire. Je vais essayer d'aller rapidement.

2355

J'ai beaucoup hésité avant de venir, je vous avoue que c'est la première fois que je fais une déclaration publique, étant donné mon... ma spécialité en méthodes de sondage. Habituellement, je ne prends pas position sur quoi que ce soit. Donc... mais là donc, je vais vous faire part de mon expérience d'utilisatrice de circulation de transit depuis 25 ans.

LA PRÉSIDENTE:

2360

C'est une déclaration citoyenne.

Mme CLAIRE DURAND:

2365

C'est une déclaration de citoyenne.

LA PRÉSIDENTE:

2370

Parfait.

Mme CLAIRE DURAND:

2375 Je suis partie du postulat que l'objectif de réduire la circulation automobile sur la montagne est un objectif louable sur lequel la plupart des utilisateurs s'entendent. Et c'est un objectif qui a une très forte acceptabilité sociale, quant à moi.

2380 Là où on a eu un problème, c'est que, finalement, le projet de la Ville, c'est un projet pilote de retrait de transit pour les voitures particulières, puis la consultation, c'est une consultation sur l'accès au Mont-Royal, mais ce n'est pas un projet pour la réduction de la circulation automobile. C'est la réduction d'un type de circulation. Donc, je vais vous parler de... je vais faire trois points.

2385 Le premier, les types d'utilisateurs. Il faut se rappeler qu'il y a deux types d'utilisateurs, donc, les utilisateurs de transit qui ont été visés par le programme, et les utilisateurs réguliers. Ma prétention, c'est que... et on a juste à regarder quand est-ce qu'il y a du transit, en regardant le... le document de CIMA, c'est que les utilisateurs de transit sont des gens qui s'en vont au travail, ou qui s'en vont à leurs cours. Donc, il y a de l'autre côté de la montagne, moi, je me place du point de vue de quelqu'un qui demeure à côté du métro Mont-Royal. De l'autre côté de la montagne, il y a l'Université de Montréal, les HEC, l'Hôpital St. Mary's, l'Hôpital Jewish, 2390 l'Hôpital Sainte-Justine, Notre-Dame, le Collège Notre-Dame, et Brébeuf. Il y a beaucoup, beaucoup d'utilisation. Si vous vous mettez au coin de Decelles et Jean-Brillant, un matin de semaine, vous allez voir que vous avez l'impression qu'il y a une manif permanente. C'est des hordes de gens qui rentrent.

2395 Quelle proportion de ces gens-là donc, sont des gens qui vont au travail? Quelles alternatives ont-ils? On ne le sait pas. Malgré toutes les informations qu'on a, qui ont été recueillies, on n'a pas d'informations là-dessus. Il manque vraiment une enquête origine-destination qui nous dirait d'où viennent ces gens-là exactement, et où ils s'en vont, quelles alternatives auraient-ils autres, en transport en commun, entre autres.

2400 Les utilisateurs sur la montagne, on n'a pas non plus de données, on ne voit pas pourquoi c'est plus acceptable. Les utilisateurs qui vont au travail ont des horaires précis, ils doivent arriver à temps. En tout cas, moi, je dois arriver à temps pour donner mes cours et

2405 habituellement, j'y vais avec une mallette et un sac à dos, *et cetera*. Les utilisateurs qui vont sur la montagne pour profiter de la montagne n'ont pas d'horaires précis, mais ils y vont quand même en auto. D'où viennent-ils, est-ce que c'est des utilisateurs qui viennent de plus loin? Est-ce que c'est des touristes? On n'a pas d'information. Donc, mon premier constat, c'est que malgré la consultation, il nous manque d'information sur origine-destination des utilisateurs. Et le seul moyen de faire ça serait de faire une étude d'interception, où on intercepte les gens à
2410 l'entrée, on dit... on leur laisse un papier pour aller répondre à un questionnaire web, mais on demande des informations de base, d'où vous venez, où allez-vous, pourquoi.

2415 Deuxième point, les alternatives pendant le projet pilote. C'est... moi, habituellement l'été, je prends la bicyclette. La piste cyclable de la rue Villeneuve pour aller vers l'Université de Montréal était bloquée tout l'été, pas une semaine ou deux, là, tout l'été. La piste cyclable de la rue Laurier était bloquée tout l'été. La piste cyclable de la rue Rachel qui va vers le parc Jeanne-Mance était bloquée tout l'été. Et il y a eu pendant une semaine, un blocage de la rue Mont-Royal.

2420 C'est devenu dangereux... ah, j'ai oublié qu'aussi, au coin de Côte-Sainte-Catherine, c'était aussi bloqué. Donc, c'est devenu dangereux d'aller en bicyclette entre Le Plateau et l'Université de Montréal. Moi, ça me prend 30 minutes à l'aller, 20 minutes au retour, je trouve ça tout à fait acceptable l'été. Mais les entraves permanentes partout m'ont complètement découragée. Je me suis mis à avoir peur parce que je suis obligée de passer sur boulevard
2425 Saint-Joseph, ça n'a pas de sens.

2430 L'autre chose que je fais, c'est la combinaison autopartage à l'aller, ça monte. Et puis parfois, ils annoncent, parfois ils annoncent de la pluie en fin de journée, et puis pendant les canicules, je ne monte pas en bicyclette, donc je prenais l'autopartage pour l'aller, le BIXI pour revenir. J'ai arrêté de le faire parce que ça devient prohibitif, l'autopartage avec le blocage, le trajet alternatif.

L'offre de transport en commun. On a vu que le projet, l'augmentation de l'offre de transport qui semble-t-il d'ailleurs, ne s'est pas traduit par une augmentation de la fréquentation

2435 du transport en commun, malheureusement, a été complètement centrée sur les touristes et les utilisateurs de fin de semaine. Il n'y a eu aucune augmentation de l'offre de transport en commun pour les gens qui, par exemple, iraient à leur travail. L'augmentation de l'offre a commencé le 16 juin, dès que les cours ont été terminés, et elle a terminé au mois d'août, dès que les cours ont repris à l'Université de Montréal. Donc, c'est aussi simple que ça.

2440

Les choix que j'ai : le métro, la STM, c'est bien. C'est arrivé la semaine, ont annoncé que la ligne orange et la ligne bleue sont saturées à l'heure de pointe, complètement saturées. Moi, je suis... ça me prend 35 à 45 minutes, si je prends cette voie-là, mais je vous avoue que rendue à mon âge, me promener entre deux ados, coincée, je trouve ça un peu difficile. L'autobus 51, c'est la même chose, 35 à 45 minutes. Le taux de ponctualité de la 51, dans les documents de CIMA, 85 %. Je ne peux pas me fier à la 51 pour aller à l'Université de Montréal, d'autant plus que cette année et l'an dernier, Côte-Sainte-Catherine était complètement bloquée.

2445

2450

Autobus 11, 711. Alors qu'on a des problèmes de transport en commun, qu'on a des problèmes d'accès, que la ligne bleue est complètement saturée, on a un autobus qui va nulle part. Il part du coin de Christophe-Colomb, pour s'en aller sur la rue Ridgewood. On n'a pas les moyens, je trouve, dans une ville, d'avoir un circuit d'autobus qui ne va pas à des lieux de travail. Comme il ne va nulle part, cet autobus-là, sauf sur la montagne, bien évidemment, quand il pleut, il est vide. Quand... en fait, ils ont réduit l'offre de transport en commun. Ça déjà été aux 20 minutes, c'est rendu aux 30 minutes, à l'heure de pointe. Il est anormal que les gens qui arrivent en train de banlieue, ont des trains à tous les 10 minutes, et moi, j'ai un autobus aux 30 minutes, au coin du métro Mont-Royal. C'est assez difficile.

2455

2460

C'est évident que s'il n'y a pas un autobus qui s'en va à des lieux de travail, il ne sera pas utilisé. Moins il est utilisé, plus la STM réduit la fréquence et tu sais, c'est l'inverse de la saucisse Hygrade.

Donc, alors que la STM dit vouloir trouver une solution à l'engorgement des lignes orange et bleue, elle laisse un trou en plein milieu de la place et je vous souligne que j'ai posé

2465 une question là-dessus le 8 novembre et la Ville de Montréal m'a répondu que ce n'était pas pertinent.

Demander des questions sur la ligne 11. La ligne 11 a un taux de ponctualité de 60 %. Donc... donc, le transit, il est utilisé possiblement par des gens qui demeurent pas très loin de leur travail, ce qui devrait normalement être encouragé. Hors, on se retrouve, et j'ai vu des collègues aussi, qui ne prennent pas nécessairement la montagne, mais qui prennent d'autres circuits, parce qu'ils sont à d'autres pavillons, qui me disent : « Aller à l'Université de Montréal, ça me prend 15 minutes. Si j'y vais en transport en commun, c'est 45 minutes. » Il n'y a personne qui... qui accepte ce truc-là.

2475 Donc, c'est un peu comme si, au cours des dernières années, on a encouragé... tout l'accent a été mis sur amener les gens des banlieues vers Montréal, mais les gens de Montréal vers Montréal, depuis que la ligne orange va jusqu'à Laval, ce n'est plus possible presque, de prendre la ligne orange, à partir du métro Mont-Royal. C'est complètement saturé. Et là, ils vont poursuivre la ligne bleue, et ça va être encore pire.

2480 L'alternative en automobile. J'ai bien entendu au début du projet pilote le responsable des transports à la Ville de Montréal, dire : « On a fait nos devoirs, il n'y aura pas d'entrave dans les rues avoisinantes. » Alors, il y avait des entraves sur Laurier, sur Villeneuve, sur Rachel, et il y a des entraves pour les deux prochaines années au coin de Édouard-Montpetit, Vincent-d'Indy et boulevard Mont-Royal. Donc. Et dès que le projet pilote a commencé, c'était aussi entravé sur côte Sainte-Catherine au coin de Laurier.

2490 Donc, ils n'ont pas fait leurs devoirs. Ça n'a pas... c'était entravé absolument partout. Donc, on a empêché le transit sur le Mont-Royal sans offrir aux transiteurs réguliers des alternatives acceptables, ni en transport en commun ni en bicyclette et évidemment, ni en automobile.

2495 Mon dernier point, c'est sur les occasions perdues, parce que dans tout ça en plus, moi qui ai vu, donc, depuis 25 ans, les aménagements se faire, il y a un de ces aménagements qui a

été de réduire les voies disponibles pour les automobiles sur Remembrance. C'était deux voies avant, et c'est passé à une voie. Et on nous a dit que ceci permettrait... et ça n'a pas provoqué... tout le monde était d'accord avec ça, ça n'a pas provoqué de contestation. Et on nous a dit que ça permettrait d'augmenter les espaces verts. Quelle ne fut pas ma surprise de les voir asphaltés de nouveau cet été, l'espace qui avait été dégagé à l'époque. Il n'y a eu aucune augmentation des espaces verts. Et à ce moment-là, on aurait pu évidemment se dire, au lieu de promettre des espaces verts qu'on n'a même pas utilisés, et qu'on a réasphaltés, on aurait été mieux de mettre des voies cyclables, et des voies piétonnières. On ne l'a pas fait.

2500

L'autre aménagement que j'ai vu arriver, c'est l'aménagement de l'accès au belvédère Camillien-Houde, je suis sûre que beaucoup de monde vous en ont parlé. C'est une catastrophe, parce que c'est un aménagement qui augmente la circulation automobile sur la montagne. Quand j'arrive de l'est, je suis obligée de faire un détour de deux kilomètres, donc deux kilomètres de plus d'autos sur la montagne. Si j'arrive de l'ouest, là, c'est carrément dangereux, parce qu' imaginez-vous être un touriste dans une ville que vous ne connaissez pas, vous sortez du belvédère, et on vous envoie vers l'avenue du Parc. C'est la panique, c'est carrément la panique, parce que... et en plus quand on arrive au bout, on ne peut pas non plus revenir sur nos pas. On est obligés soit d'aller prendre Parc, soit d'aller prendre Côte-Sainte-Catherine. Donc, quelqu'un qui ne connaît pas les lieux est complètement perdu. Il faut absolument réviser cet aménagement-là. Je considère personnellement...

2505

2510

2515

En plus, ils forcent la circulation de transit, il est dangereux, et en attendant, il faudrait où moins qu'il y ait une carte, au belvédère du Mont-Royal, qui dit aux gens : « Bien écoutez, si vous voulez retourner à Côte-des-Neiges d'où vous venez, voilà les chemins que vous pouvez prendre pour y retourner », et au moins, on rassurerait les gens. Là, pour quelqu'un qui ne connaît pas les lieux, est très dangereux.

2520

Donc, pour finir, la Ville a donné l'Impression de favoriser une certaine vision de la montagne qui est un endroit où les gens vont pour faire des activités. Mais au mois de novembre, en ce moment, là, la montagne, à part les gens en transit, là, elle est vide. Il y a une personne dans le stationnement ici, une personne dans le stationnement là. Si on fait une montagne qui

2525

est vide, ça devient une montagne qui est dangereuse. Parce qu'il va y avoir tranquillement, des gens qui vont y aller pour faire des partys, il a y avoir toutes sortes de choses comme ça, qui ne seront pas contrôlables. Alors, que la Ville... la montagne pour moi, c'est un joyau, je considère que j'ai le privilège de passer par ce joyau-là pour aller à mon travail, ça fait partie de ma qualité de vie. J'ai une vision sur la Ville, dans les deux sens. Et il m'arrive aussi d'arrêter en chemin, pour par exemple l'hiver, je prends mes patins, et je m'en vais arrêter patiner, et ensuite je continue, entre autres. Donc, le transit des fois, c'est des choses si tu ne peux pas transiter.

Donc, et là, j'ai vu l'intervention de monsieur Peres, qui dit « On pourrait interdire le transit à l'heure de pointe ». Mais on se retrouve avec deux partis à la Ville de Montréal, qui veulent rendre difficile aux gens d'aller à leur travail. Je ne comprends pas. Je suis sûre qu'il n'y a aucune ville au monde où les gens s'obstinent à essayer de nous empêcher d'aller travailler à des heures raisonnables, dans des délais raisonnables.

Je considère, pour conclure, on s'est retrouvé dans un gâchis avec tout ça. On a voulu faire vite. On se retrouve dans une situation où tout le monde est catégorisé en bons et en méchants, en gagnants et en perdants. Ça rend très difficile un approche scientifique de la situation, et si on revient au but premier qui est de réduire la circulation automobile, bien là, on va regarder qui prend l'auto, pourquoi les gens prennent l'auto, et comment on peut faire pour réduire vraiment la consommation... l'utilisation de l'automobile par tout le monde. Personnellement, j'espère qu'avant ma retraite, je vais pouvoir aller à mon travail en autobus.

Je finis avec donc les quatre points que j'avais. Il faut connaître le profil des automobilistes, il faudrait étudier les alternatives qui sont proposées aux gens qui utilisent, qui prennent l'automobile pour aller sur la montagne que ce soit les transiteurs ou les autres et une fenêtre s'ouvre vu que la STM sait que son réseau est complètement saturé. Il faudrait voir à aménagement des pistes pour les cyclistes et les piétons, tout le monde le dit. Il faudrait d'urgence quant à moi repenser l'aménagement du belvédère Camillien-Houde qui fait augmenter la circulation sur la montagne, ce qui est un non-sens en soi. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE:

2560 Merci, madame Durand. Alors on a quelques questions à vous poser. Une première
concernant l'enquête origine-destination dont vous parlez, avec une méthode d'interception, puis
vous avez dit entre autres, et vous avez expliqué que ça pouvait... les citoyens auraient pu y
répondre par internet. Je... la commission n'a pas l'expérience que vous avez dans le domaine
des enquêtes. De toute façon, ce n'est pas son mandat. Une des choses qu'on se demandait,
2565 c'est compte tenu de votre expérience, puis vous êtes une personne chevronnée dans ce
domaine-là, qu'est-ce que ça peut demander comme échantillon, ça? Est-ce que c'est une
enquête qui est grosse, combien de temps ça peut prendre, est-ce que c'est cher?

Mme CLAIRE DURAND:

2570 Ce n'est pas gros...

La PRÉSIDENTE:

2575 Je ne vous demande pas un engagement, là, mais je vous demande des ordres de
grandeur.

Mme CLAIRE DURAND:

2580 Ce n'est pas gros, ça ne prend pas de temps, et c'est pas cher.

La PRÉSIDENTE:

Bon.

2585 **Mme CLAIRE DURAND:**

Il suffit de faire... on fait un échantillon de moments, si vous voulez, pour s'assurer de
couvrir un peu, donc sur semaine, en fin de semaine, le soir, et cetera. Et puis là, il faut une

2590 équipe d'interviewers, on peut penser, peut-être cinq ou six interviewers. On met une barrière, si vous voulez, une mini-barrière. Et puis on compte les automobilistes, on dit « O.K., on en prend un sur 10 ». Bon, rendu au dixième, « Bonjour, je vous arrête deux minutes, je veux savoir d'où vous venez, où vous vous en allez, voici. Voulez-vous s'il vous plaît remplir le questionnaire, je vous donne le lien. » Et puis on prend en note, évidemment, pour pouvoir revenir aux gens et leur demander, leur rappeler qu'ils doivent remplir le questionnaire. Et on regarde ce que...

2595 Et j'ai vu que dans le fond, entre 7 h 30 et 9 h 30, on voit des gros chiffres, là, un peu dans le rapport de CIMA. Il y a des chiffres plus petits. Entre 7 h 30 et 9 h 30, on parle de 370 personnes. Donc, si on les prenait tous j'irais plutôt vers, on prend une personne sur cinq, puis on essaie d'échantillonner à divers moments de la semaine ou de la fin de semaine.

2600 Et ça se fait en une semaine, mettons.

La PRÉSIDENTE:

2605 Parfait. Veux-tu y aller? Oui, vas-y.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2610 Je vais y aller. Je reviens à votre introduction, là, vous avez dit que vous aviez des réserves personnelles à vous prononcer sur autre chose que votre spécialité qui est la méthodologie.

Mme CLAIRE DURAND:

2615 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2620 Alors, je vous remercie de ne pas nous avoir privé de vos commentaires, parce que c'est très intéressant. Moi, j'ai lu votre mémoire à l'endroit puis à l'envers, là. Je l'ai trouvé vraiment bien. Je ne vous ai rien manqué. Votre analyse me paraît tout à fait très solide. Je ne peux pas me prononcer à ce moment-ci, donner mes opinions personnelles. Mais pour le moins, on peut dire que c'est très solide.

2625 Au belvédère, c'est certain que c'est une préoccupation majeure pour nous, là. Tout le monde le dit aussi. Qu'est-ce que... il y a des gens qui ont proposé, qui vont venir en parler ici bientôt, des gens qui ont proposé d'installer des mini giratoires, pour entrer et sortir du belvédère. Vous pensez quoi de ça?

2630 **Mme CLAIRE DURAND:**

Je pense que toute solution qui n'oblige pas les gens à augmenter la consommation... premièrement, augmenter la circulation automobile, et deuxièmement, qui ne favorise pas les demi-tours et autres trucs, c'est une bonne solution.

2635

Il faut absolument... il n'y a pas de problème, hein, à ralentir la circulation sur la montagne. Ça peut la ralentir un peu, mais je ne suis pas une spécialiste de circulation, mais ce que je sais, c'est que ce que je vois là me semble inacceptable.

2640 **M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:**

Je vais arrêter ici. Je vais arrêter ici. Merci.

Mme LUBA SERGE, commissaire:

2645

Vous savez, vous avez bien décrit les alternatives qui vous confrontent, pour vous rendre au travail, à l'Université. Si vous saviez... puis ça serait le premier correctif, qui serait à introduire, si vous aviez le choix, vous avez décrit le métro...

2650 **Mme CLAIRE DURAND:**

2655 Pour moi, la priorité des priorités, c'est l'autobus 11, qui devrait se rendre d'un métro à l'autre métro, avec un arrêt au coin Decelles. En passant, ils ont mis la 711, sans arrêt au coin de Decelles, O.K.? Parce que la bicyclette, c'est beau, mais la bicyclette, c'est l'été, du printemps à l'automne. La bicyclette, et la bicyclette, en tout cas, on ne la prend pas quand... on ne la prend pas l'hiver, on ne la prend pas quand... pendant les canicules, on ne la prend pas quand il pleut. Donc, et puis, moi, je vous avoue que moi, je la prends, mais j'ai une petite aide électrique sur ma bicyclette, parce que... pour réussir à l'utiliser rendu à mes cheveux gris qui sont vrais, là.

2660 Et donc, je considère que ce n'est pas n'importe qui qui peut prendre la bicyclette, c'est plus les personnes plus jeunes. Quand on va à notre lieu de travail, et qu'il faut monter, on ne peut pas arriver en sueur à l'autre bout. Donc, la bicyclette, c'est... moi, j'aime bien la prendre, là, mais ce n'est pas... alors, la priorité des priorités des priorités, c'est l'autobus 11. Et là, je vous souligne, puis je l'ai souligné le 8 novembre, en 2017, la STM a rajouté l'autobus 711, qui s'en va se promener dans Le Plateau avant d'aller de l'autre côté, et qui n'arrête pas au coin de
2665 Decelles. Mais moi, qui demeure au coin de la rue, je l'ai su une semaine avant que le circuit arrête. Parce qu'ils ont cette habitude de rajouter des lignes, sans prévenir personne.

2670 Alors, si... moi, je pense que l'autobus 11 pourrait être une alternative pour énormément de gens. Mais là, je pense que, l'enquête origine-destination nous dirait si c'est une possibilité. Mais aussi, il faut comprendre que l'idée n'est pas uniquement d'accommoder les gens qui font un transit en automobile, ou qui vont au parc en automobile, mais aussi les gens qui prennent d'autres moyens saturés, et qui pourraient se rabattre sur ce moyen-là. Mais si on veut que l'autobus 11 soit fréquenté, il faut qu'il y ait de la publicité à l'Université de Montréal, qu'il y ait de la publicité dans les hôpitaux, aux endroits où cet autobus se rendrait.

2675 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

Très bien. Pas d'autres questions.

2680 **LA PRÉSIDENTE:**

Alors, merci beaucoup, Madame Durand.

Mme CLAIRE DURAND:

2685 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais maintenant monsieur Raoul Fox s'il vous plaît.

2690

M. RAOUL FOX:

Oui. Bonjour. Alors, je suis Raoul Fox, je suis réalisateur de films. Mon rendez-vous a été...

2695

LA PRÉSIDENTE:

Pouvez-vous vous avancer s'il vous plaît?

2700

M. RAOUL FOX:

Oui. Je suis Raoul Fox, je suis réalisateur de films. Mon rendez-vous a été par erreur augmenté. Je devais être là à 3 h 15, et maintenant, je vois que c'est à 4 h 15. Alors, je reste... ça va être extrêmement bref.

2705

Je suis d'accord avec monsieur Paul Lapointe, entièrement avec son exposé qui me semble extrêmement bien recherché. Et son analyse est vraiment excellente.

2710

Ce que je trouve dans tout ça, c'est que le bon sens manque. Le bon sens, c'est une chose extrêmement rare, dans la façon dont... dont la Ville organise les choses à Montréal.

2715 Par exemple, je voulais vous dire ceci. Je vais vous lire ce que j'ai écrit et ça va être très rapide. Camillien-Houde appartient à tous les Montréalais et Montréalaises. Ce n'est pas un accident tragique, malheureux, causé par un automobiliste qui est un touriste américain, qui doit pénaliser tous les automobilistes montréalais. Pour qu'il n'y ait pas d'autres accidents de ce genre, il serait facile d'empêcher les demi-tours en mettant une barrière de ciment aux endroits appropriés. Il n'y en a pas de barrière à ciment, là-bas, lorsqu'on vient autour du *look out*. O.K.? Quand on voit le point de vue de Montréal. C'est facile de mettre quelque chose pour empêcher les gens de tourner. Pourquoi on les laisse tourner?

2720 Ce que je voulais dire, autre chose, c'est que le partage de la route est une question de respect pour tous, et qui doit être promue à tous les automobilistes, les motocyclistes, les bicyclettes, les piétons, les autobus et les camions. Et c'est une question de mentalité. Que vous alliez en bicyclette, que vous marchiez dans la rue, que vous preniez votre auto, que vous soyez un camionneur, que vous soyez un conducteur d'autobus, c'est ce qu'il y a dans la tête. Si vous pensez que la route vous appartient, il y aura toujours des problèmes. Alors, il serait bien de pouvoir faire une... une... comment dirais-je... une... que ce soit à la télévision, que ce soit à la radio, encourager les gens à se tolérer les uns et les autres, et de partager la route.

2730 Ce n'est pas en mettant des choses physiques là, et là, et là, et là, de partager les gens, qui vont permettre à avoir cet état d'esprit.

2735 Alors, voilà, c'est tout ce que j'avais à dire. Ce n'était pas la peine que je répète ce que monsieur a dit, parce que j'en étais tout à fait d'accord.

Alors, merci de votre temps. Et je dois partir, malheureusement. J'ai un rendez-vous qui est déjà en retard. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2740 Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur, d'avoir pris la peine de venir nous rencontrer.

J'inviterais maintenant, monsieur Jean Décarie, s'il vous plaît.

2745

M. JEAN DÉCARIE:

Bonjour.

2750

LA PRÉSIDENTE:

Bonjour Monsieur.

M. JEAN DÉCARIE:

2755

Encore le Mont-Royal. Je vous ai envoyé un document qui reprenait une lettre envoyée au Devoir, qui a été parue dans Le Devoir au mois de mars dernier, quelque chose comme ça. Et qui m'a valu beaucoup d'éloges de la part de monsieur Ferrandez en particulier. Et tout ce que j'ai fait, c'est de reprendre un peu ça, puis de le développer davantage, mais dans le fond, je vais essayer de revenir à l'essentiel.

2760

L'enjeu principal, c'est le transit. C'est évident. Je l'ai toujours dit, je suis contre le transit dès le départ. Quand j'ai été engagé par la Ville pour faire le plan du Mont-Royal, en 87 et pas seulement du Mont-Royal, mais de ce que j'avais proposé, c'est-à-dire d'étendre le Mont-Royal à la montagne... le parc à la montagne.

2765

Une des premières choses que j'ai faites, c'est de dire, il faut... il faut contrôler le transit. Non seule parce que ça pose des problèmes physiques, concrets, fonctionnels, mais pour une question de principe. Le Mont-Royal, c'est le cœur de Montréal, c'est la... c'est... la montagne, c'est la mère de Montréal. Et c'est... ça été confirmé historiquement par toutes les interventions qui ont été faites, jusqu'aux dernières, jusqu'à sa classification comme arrondissement historique au complet, et éventuellement, éventuellement, ça pourrait même aller jusqu'à l'UNESCO. Donc,

2770

ce n'est pas n'importe quoi. C'est un parc national, qui a une valeur pratiquement internationale, si jamais il se rend à l'UNESCO, évidemment.

2775

Et dans ce cas-là, je ne vois pas pourquoi, comment il pourrait y avoir une circulation strictement fonctionnelle, des transitaires, qui sont là essentiellement pour prendre un raccourci, et ça, ça va complètement à l'encontre du génie du lieu. C'est... c'est pour, dans le fond, réduire la montagne, l'aplanir le plus possible, pour arriver à traverser davantage rapidement. C'est vraiment ça. Donc, c'est une négation de la montagne. Et dans ce sens-là, au niveau donc, des principes, c'est inacceptable. Bon.

2780

Quand j'ai été engagé, justement, je... je voulais vous le dire ça, j'ai... par hasard, j'ai été approché par la revue... par le journal la Gazette pour savoir qu'est-ce que je pensais, ma vision sur le Mont-Royal, *et cetera*, ça été très agréable. Et j'ai parlé de ça. Je ne pensais pas que ça allait provoquer une explosion. Le lendemain, première page de la Gazette, évidemment, là, ça a fait un... ça a éclaté, effectivement. Ça a fait une explosion. On a reçu le maire Jean Doré, avec qui j'avais travaillé sur le projet du Mont-Royal dès le départ. On a reçu immédiatement une... un coup de téléphone de monsieur Bourque, qui était le directeur des parcs, d'abord, qui lui était vraiment contre le fait que la Ville ait donné ce projet-là au service d'urbanisme plutôt qu'au service des parcs. Première chose. Mais qui a protesté vivement et qui avait quand même une certaine réputation, ce n'était pas n'importe qui, monsieur Bourque. Il a remplacé... il a remplacé monsieur Jean... voyons... par la suite, et puis... et qui se plaignait en disant : « On sait bien, vous n'avez pas... les gens de l'ouest, les riches de l'ouest, anglais de l'ouest, ils vont pouvoir accéder par Remembrance, mais les pauvres, la pauvre population francophone de l'est de Montréal ne pourra plus monter sur la montagne. » En tout cas, il a fait un...

2785

2790

2795

Et donc, on a reçu un coup de téléphone dès l'après-midi, du bureau du maire, en nous disant « Vous retirez ça, toute de suite, ça n'a aucun sens. » O.K. Donc, ç'a été terminé. Et on n'en a plus reparlé finalement. Ça été... ça été un dossier qui a été évacué par la suite. Il était quand même présent dans le rapport que j'ai fait, qu'on a fait, le premier rapport, rapport préliminaire de mise en valeur du Mont-Royal, protection et mise en valeur du Mont-Royal, 90, et

2800

c'est toujours là, mais ça n'a pas été... de toute façon, ce rapport-là lui-même a été édulcoré par la suite, jusqu'à... au plan de '92 qui est un plan qui... qui manque un peu d'énergie.

2805

Donc, je reviens là-dessus, je ne referai par un historique, ça serait trop long. Je reviens à l'actualité. Cette position-là que j'ai donnée dans l'article que j'ai envoyé au Devoir, c'est exactement ce que je pense, c'est-à-dire que moi, je suis contre les... les façons négatives de bloquer les choses. Je n'ai jamais été un négatif. Et donc, je ne suis pas contre qu'on essaie de voir qu'est-ce qu'on peut faire quand même. Et ce que j'ai proposé dès le début, ça m'est venu immédiatement, on s'est dit : « Dans le fond, il n'y a aucun problème, on pourrait simplement contrôler, ralentir, diminuer le transit et éventuellement, éventuellement, ça pourrait même se défaire par lui-même, tout simplement, en obligeant les transitaires à arrêter au stationnement central de la Maison Smith. » Et assez rapidement.

2810

2815

Donc, il n'y aurait pas un gros problème de payer une... j'ai appelé ça... j'aurais dû appeler ça un péage, mais parce que le mot « péage » est très mal vu, mais c'est un écot, dans le fond, c'est une contribution. C'est une participation, parce que souvent, on l'a vu encore aujourd'hui, les gens disent : « Oui, mais c'est beau. » Je dis, je comprends, c'est beaucoup plus beau de passer par la montagne que de passer par le tunnel Ville-Marie. Mais il reste que ça reste au niveau du principe, ça reste inacceptable, par rapport à un plan... il n'y a pas... il n'y a pas un parc national qui n'a pas... en milieu urbain, évidemment, à la campagne bien sûr, mais... qui aurait une autoroute ou un morceau d'autoroute, parce que c'est devenu exactement ça, au milieu. On ne voit pas, donc, ce genre de... d'autoroute-là, par exemple dans le Jardin botanique. Ça n'existe pas. Et pourtant, le Jardin botanique, c'est rien qu'un plat, ce n'est pas une montagne, ce n'est pas ça qui a structuré la Ville.

2820

2825

Donc c'est ça, il faut qu'on trouve une façon de régler le problème, temporairement en tout cas. Et je pense que ça, c'est extrêmement simple comme solution. Donc il reste à déterminer le montant, les gens ont dit deux dollars ou cinq dollars, peu importe. L'idée, c'est de... c'est d'obéir au principe, d'obliger les gens, donc les transitaires, à commencer à penser aux problèmes qu'ils causent, et de les obliger à payer quelque chose.

2830

2835 Mais je n'ai pas envie non plus de demander cinquante dollars, deux cinq dollars le matin
et le soir, c'est déjà beaucoup, sans compter, quand même, le retard. Ce retard-là, ce n'est pas
seulement de s'arrêter, c'est qu'il y a aussi à imposer, et ça, ça été fait, ça été proposé par
d'autres personnes, dont... dont Clément Demers, un particulier. Ralentissement qui serait
contrôlé par des photos radars aux entrées et aux sorties, et qui permettraient donc d'avoir un...
2840 connaître le temps que ça a pris. Et si ce temps-là dépasse le... mettons le 30 miles... le 30
kilomètres/heure maximum permis, ils reçoivent une contravention. J'aimais déjà mieux ça que
l'autre possibilité, l'autre chose qui avait été proposée, c'est de mettre des péages aux entrées.
Alors j'ai dit : « Non, ça, là, non. Ne fais pas ça. »

2845 Donc, je pense que... je reviens à ça, je pense que ça reste probablement la solution la
plus simple, la moins coûteuse, ça ne pose aucun problème pour les... les transports en
commun, l'autobus, ou les convois funéraires qui eux, n'auraient pas à s'arrêter pour payer, tout
simplement, évidemment. Et donc, je ne vois pas d'autres... moi, c'est la solution que je vois
pour tempérer le problème, essayer de le contrôler, le rendre évident, donc, y compris dans la
2850 tête des transitaires, là, qu'ils comprennent qu'il y a un problème. Et puis voilà. Donc, le reste,
bon, après ça, c'est développer d'autres choses après, comme tout le monde, là. Qu'est-ce qu'on
fait maintenant après, là, il y a beaucoup d'idées sur ce qu'on devrait une fois qu'on a fait ça,
évidemment.

2855 Et le réaménagement complet de l'emprise, le développement d'autres moyens d'accès
au Mont-Royal, j'avais dès le départ proposé par exemple, quand j'ai proposé l'idée du chemin
de ceinture, ce chemin de ceinture, ça été ça, c'était pour réunir les trois montagnes, parce que
c'était... le nouveau plan s'appelait le parc des Trois Sommets, c'était... ça comprenait
Outremont et Westmount aussi.

2860 Et l'idée, c'était d'utiliser également, ça, ça été proposé par d'autres après, mais les
stationnements institutionnels, il y en a quatre ou cinq autour de la montagne, et de les relier par
des escaliers relativement plus longs, au chemin de ceinture, pour que ça soit redistribué, la
circulation des visiteurs. Et il y a d'autres choses que je pourrais... que je pourrais développer,
mais je pense qu'il est un peu tard.

2865

Alors, voilà. Donc, je reviens à ce que je dis, je pense que ça reste, à mon sens, pas acceptable, c'est négatif, c'est antinomique à la montagne, mais il faut faire avec, et il faut voir un peu comment on peut régler la situation sans... sans... des moyens drastiques, pour pénaliser les gens. Je suis contre la pénalisation. Voilà.

2870

LA PRÉSIDENTE:

Alors merci beaucoup, Monsieur Décarie. J'aurais peut-être une première question, en relation avec le péage que vous proposez à travers le stationnement.

2875

M. JEAN DÉCARIE:

L'écot.

2880

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

L'écot... Oui, je vais...

LA PRÉSIDENTE:

2885

La redevance.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2890

C'est ça... je vais modifier ça un petit peu. Je vais vous lancer une *curve*, comme on dit au baseball. Vous, vous dites, idéalement, vous serez contre le transit, mais bon, ça existe, ça ne donne rien, il faut faire avec. Mais il faut diminuer...

2895

M. JEAN DÉCARIE:

Non, non. Je ne vais pas si loin que ça, là.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2900 Mais c'est ce que vous avez dit.

M. JEAN DÉCARIE:

2905 Non, non, non. Je n'ai pas... j'ai dit, il faut essayer de tempérer, de le contrôler...

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

Oui.

2910 **M. JEAN DÉCARIE:**

... graduellement, puis éventuellement, ça pourrait... au bout de 10 ans, on verra ce que ça donne.

2915 **M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:**

2920 O.K. Je vous lance une *curve* pareil. Si on réduit la vitesse substantiellement, on amène ça à 30, 35 kilomètres/heure, on met des photos radars, on rend plus étroite la rue, on reverdit, et *cetera*, toutes les bonnes idées, là, que vous avez émises, que d'autres ont émis, est-ce que ça ne va pas ralentir tout seul, puis finalement, ça ne va pas décourager les gens...

M. JEAN DÉCARIE:

2925 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

... qui passaient là seulement pour aller vite sur le bord de la montagne?

2930 **M. JEAN DÉCARIE:**

C'est ça.

2935 **M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:**

Est-ce que... pourquoi dans ce contexte-là, on aurait besoin absolument de mettre un écot?

2940 **M. JEAN DÉCARIE:**

2945 Non, je ne suis pas contre, c'est l'un ou l'autre. Mais quand Clément Demers a proposé ça, j'ai calculé rapidement, même à 30 kilomètres/heure, il n'y a même pas 4 kilomètres de distance, ça ne prendrait même pas 10 minutes. Donc c'est deux fois plus court que de passer par la Côte-Sainte-Catherine ou l'avenue des Pins. Donc, les transitaires s'arrangeraient pour ne pas aller trop vite, pour ne pas avoir à payer des... mais même à 30 kilomètres/heure, encore une fois, c'est plus court. Pour eux, ce n'est pas un gros problème. Même en allant plus lentement, ils pourraient bénéficier davantage du paysage.

2950 **M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:**

Bien oui. Il y a des solutions, où quand on passe des canyons, là...

2955 **M. JEAN DÉCARIE:**

Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2960 Solution de la sécurité. Il y en a qui proposent évidemment, des feux de circulation là, qui... Vous en pensez quoi, de ça, vous?

M. JEAN DÉCARIE:

2965 Je rentre pas dans ce détail-là.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2970 Non, mais j'aimerais ça vous entendre, vous avez réfléchi beaucoup aux problématiques de cette voie-là.

M. JEAN DÉCARIE:

2975 Ça dépend si cet endroit-là effectivement, c'est un gros problème. Je ne pense pas que ça soit une bonne idée, de dynamiter davantage pour élargir. Mais donc, l'idée de faire le... de faire ce qu'on fait quand il y a des travaux publics sur l'autoroute, ce n'est pas très agréable quand même. Ce n'est pas très drôle, de se faire arrêter, comme ça, en attendant que les autres passent, là, *et cetera*. Moi, je n'ai jamais aimé ce genre de choses là quand j'avais une auto.

M. GAÉTAN LEBEAU, COMMISSAIRE:

2980 Mais je vais terminer là-dessus, c'est quand même... il y a un problème de sécurité sérieux, là. Si on veut faire passer des autos, des vélos, du monde à pied dans les deux sens. Il faut trouver une solution. Vous, vous pensez que c'en est pas une? Est-ce que vous avez des idées?

2985 **M. JEAN DÉCARIE:**

2990 C'est un élément qui pourrait être envisagé. Moi, encore une fois, j'ai développé toutes
sortes d'affaires, dans mon texte après, là, où j'ai lancé des idées. Mais en particulier sur le
2995 contrôle des bicyclettes. Parce que l'accident, dans le fond, il a été causé à cause du gars qui a
fait un *U-Turn*, là, inacceptable. Un Ontarien en plus. Mais, il reste que probablement que le
cycliste allait extrêmement vite. Il y en a qui descendent à 80 kilomètres/heure, alors c'est...
donc, je pense que c'est inacceptable qu'on permette aux cyclistes... aux cyclistes d'élite, là,
d'utiliser la voie Camillien-Houde. C'est inacceptable. Il faut trouver une autre solution. Qu'ils
aillent patiner ailleurs, ça n'a pas de sens, ça. Ça n'a rien à voir avec ça, avec la possibilité de...
je ne comprends pas.

3000 Quand ils montent, ça va, parce qu'ils ne vont pas vite. Mais même ça, ils montent quatre
de larges. Mais quand ils descendent, c'est encore pire. Non, je pense que ce n'est pas un
endroit pour ça. Ce n'est pas... ce n'est pas un stade olympique, cette affaire-là, c'est... non, ça
n'a rien à voir avec ça. Inacceptable. Donc, si on règle les problèmes de cyclisme, on réduit les
dangers énormément de tout le monde. C'est clair. Alors...

3005 Bon, ensuite, ce n'est pas une piste cyclable normale. Il n'y a pas... il y a très, très peu de
cyclistes que je connais, moi, qui vont... qui passent par là. La plupart que je connais, ils vont
faire... ils vont passer par le chemin Olmsted, qui est à 3 degrés, maximum, de pente. Et puis,
c'est plus bas, puis là, c'est vraiment beaucoup plus beau, effectivement. Mais... donc... il faut
trouver une autre solution pour ceux qui veulent s'entraîner, là. Il faudrait leur faire, peut-être leur
construire une espèce... un peu comme on fait en Arabie Saoudite, qu'on construit des... des
3010 patinoires au soleil. Mais... bon, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE:

3015 Moi, j'aimerais explorer votre hypothèse de redevances. J'essaie d'imaginer
l'aménagement. Vous parlez de... de lieux où les gens paieraient une redevance, qui serait
comme à la hauteur du stationnement Smith.

M. JEAN DÉCARIE:

3020 C'est ça.

LA PRÉSIDENTE:

3025 C'est ce que je comprends?

M. JEAN DÉCARIE:

Oui.

3030 **LA PRÉSIDENTE:**

3035 Qu'est-ce qui arrive des deux... alors ça, ça veut dire que les véhicules, peut-être sauf les transports en commun, s'orientent à hauteur du stationnement Smith, continuent sur la voie de service qui s'en va vers l'autre stationnement du Castor. Qu'est-ce qui arrive des deux autres voies? Comment vous aménagez ça, là?

M. JEAN DÉCARIE:

3040 C'est très simple.

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

3045 **M. JEAN DÉCARIE:**

D'abord, un, je pense que ça serait l'occasion, on en a probablement parlé...

LA PRÉSIDENTE:

3050

Je veux juste... j'essaie de visualiser, je ne suis pas une experte comme vous.

M. JEAN DÉCARIE:

3055

Oui, oui. Mais l'ensemble des modifications qui ont été faites autour du stationnement, c'est aberrant. Et ça doit être revu complètement. Le stationnement doit être coupé pour les trois quarts. Et on fait... beaucoup d'endroits aux États-Unis, par exemple on a vu ça, j'ai même vu ça à... dans un golf à Hemmingford, les gens stationnent sur le gazon. Parce que la fréquentation sur le Mont-Royal, là, c'est en dents de scie. C'est les fins de semaine, à condition qu'il fasse beau. Autrement, il n'y a personne, tu sais. Et malgré tout, il y a probablement 5 millions qui y vont quand même, là, bon.

3060

3065

Donc, c'est... l'idée, c'est simplement d'avoir une nécessité. Mais les gens qui ont déjà, qui sont déjà allés... ce que je reprocherais à la... à la méthode qu'ils ont employée, de tout fermer pendant cinq mois, là, c'était... il n'y avait plus moyen de traverser le Mont-Royal, pour les gens ordinaires. Les gens qui vont passer la journée au Lac-aux-Castors, s'ils veulent redescendre de l'autre côté, pourquoi pas, tu sais. Et puis, la même chose de l'autre côté.

3070

C'est complètement aberrant d'avoir fait ça. Et puis effectivement, ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont augmenté de... de cinq fois le nombre de gens qui sont se sont prononcé contre le projet. Ils sont à 38 000 contre 10 000 pour les autres, en tout cas.

3075

Mais... donc l'idée, c'est ça. Simplement d'être... d'obliger donc, les gens qui sont allés dans un stationnement, que ça soit au... au Lac-aux-Castors, ou belvédère Camillien-Houde, ils ont déjà payé quelque chose. Ils ont... ils ont rien qu'à passer, à mettre ça, puis ils continuent. C'est tout. Donc, il n'y a aucun problème. Ils traversent quand ils veulent, aucun problème. Les gens qui traversent, comme les autobus et puis les... les convois, eux autres, ils passent là, mais ils ne sont même pas arrêtés. Ils peuvent passer tout droit.

3080 Soit dit en passant, non seulement il faut réaménager le stationnement, il faut réaménager toute la circulation. Et les autobus en particulier, ils doivent être envoyés, puis s'arrêter devant la Maison Smith. Pas en haut là, ça n'a aucun sens.

3085 Oui, c'est ça. Ça n'a rien à voir, tu sais. Je veux bien que ça a l'air drôle pour les gens qui veulent aller au cimetière, mais après ça, qu'ils redescendent pour passer à côté de la Maison Smith qui contourne le stationnement puis qui retourne après, il n'y a aucun problème. Et donc, c'est ça. Donc, les gens... ces gens-là, il n'y a pas de problème. Par contre, les gens qui veulent traverser directement, dans avoir de... ils doivent passer à un endroit qui va être identifié. Puis, c'est tout. Ils vont prendre... Là aussi, ils vont prendre un billet, comme quand
3090 vous allez à l'hôpital, voyons, St.Mary's, par exemple, vous entrez dans le stationnement, vous prenez une carte, puis quand vous sortez, vous mettez la carte dans la chose, ce n'est pas compliqué.

3095 Il n'y a même pas besoin d'une personne là, là, tu sais, pour contrôler ça. Ça se fait automatiquement. Il n'y a pas de problème.

LA PRÉSIDENTE:

Luba?

3100

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Oui. En fait, vers la fin du mémoire, vous parlez de... de Camillien-Houde comme véritable *parkway*. Un *parkway*, comment... parce qu'on nous parle...

3105

M. JEAN DÉCARIE:

C'est ce qu'on a appelé tantôt, là, le chemin de plaisance, c'est ça. C'est ça, c'est un *parkway*.

3110

Mme LUBA SERGE, commissaire:

C'est la même chose?

3115 **M. JEAN DÉCARIE:**

C'est la même chose. C'est un chemin qui est aménagé dans un parc, pour s'intégrer dans le parc. Ce n'est pas compliqué. Soit dit en passant, je l'avais développé aussi, je pense que c'est toujours là

3120

Aussi, je pense que c'est toujours là, dans la façon que je vous ai envoyée. Quand je suis rentré là, c'était juste après la... pas... non, pas juste après, mais il y a eu le deuxième plan du Mont-Royal, c'est Clarke et Rapuano, en 54, c'est lui qui a aménagé, qui a ouvert les... enlevé les tramways, qui ont été remplacés par la voiture. Mais il avait aussi proposé un chemin de... un chemin sur le devant, un chemin de contour sur le devant, qui était un chemin qui était ouvert... qui avait été ouvert aux voitures. Puis moi, je ne suis pas contre ça, parce que j'ai toujours dit, c'est ça, ces tout petits chemins, ils sont aménagés de telle façon qu'ils sont complètement enrobés dans la verdure, donc ce n'est pas un endroit pour aller vite.

3125

3130

C'est un endroit où il y a eu seulement une voie de circulation. Maximum 15 kilomètres/heure, quelque chose comme ça. Et puis ça permettrait aux gens de stationner, comme on voit ça dans les parcs nationaux aussi. Les gens peuvent stationner pour arrêter, pour aller pique-niquer là où ils veulent, plutôt que d'être stationnés en haut, à côté de la Maison Smith, d'être obligés de marcher un quart de kilomètre, quasiment, avec les enfants puis les.. les glacières, et cetera.

3135

C'est ridicule. C'est ridicule. Donc, on peut les disséminer à travers... mais évidemment, je ne reviens pas là-dessus, parce que... il y en a beaucoup de choses qu'on peut dire.

3140

LA PRÉSIDENTE:

Juste *ad hoc*, Monsieur Décarie, où est-ce qu'il... le petit chemin dont vous parlez, où est-ce qu'il était proposé?

3145

M. JEAN DÉCARIE:

Attendez un petit peu, là. Je ne m'en souviens plus exactement. Je pense qu'il prenait dans la première courbe du chemin Camillien-Houde, là...

3150

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

3155

M. JEAN DÉCARIE:

...qui remonte, on tourne comme ça, pour monter, puis à partir de là, il se prolongeait, et il tournait, il faisait le tour de la montagne par en avant.

3160

LA PRÉSIDENTE:

O.K.

M. JEAN DÉCARIE:

3165

Ce qui est assez extraordinaire aussi.

LA PRÉSIDENTE:

3170

Mais votre avant, vous, c'est au sud, c'est du côté sud?

M. JEAN DÉCARIE:

Sud. Côté sud. Oui, devant le centre-ville.

3175

LA PRÉSIDENTE:

O.K.

3180

M. JEAN DÉCARIE:

Et il rejoignait après ça quelque part près du... près du Lac-aux-Castors quelque part. Mais les plans existent, là, mais je me souviens plus exactement. Non.

3185

Et moi, je trouvais que c'était une bonne idée. Ce n'est pas tellement... je ne suis pas contre la voiture en soi, là, pas du tout. C'est vraiment qu'il faut l'intégrer dans un lieu magique comme celui-là. Ce n'est pas n'importe quoi. Ce n'est pas... Alors, voilà.

LA PRÉSIDENTE:

3190

Bien alors, merci infiniment de vos bonnes suggestions.

J'inviterais maintenant monsieur Antoine Malo, s'il vous plaît. Bonjour Monsieur.

3195

M. ANTOINE MALO:

Bonjour. Alors, j'ai agrémenté la présentation de quelques photos qui ont été prises, principalement durant l'été, là, durant le projet de fermeture du transit.

3200

Avant de commencer, j'aimerais juste faire une parenthèse, là. J'ai écouté les opinions des gens qui m'ont précédé, tout ça par rapport à la place de la voiture et tout ça. Puis je ne fonde même pas beaucoup d'espoir en l'avenir de l'humanité, personnellement, présentement, après avoir entendu ce que j'ai entendu.

3205 Tout le débat qu'a généré cette fermeture-là, d'un seul lien automobile à Montréal, alors qu'il y a des centres-villes complets en Europe qui sont en train de fermer à la circulation automobile. Je veux dire, on est dans un préambule qui s'en va vers moins de voitures, il faut suivre la vague, puis je veux dire, ce projet-là est un projet fort en termes de détermination, là, pour Projet Montréal, pour la suite des choses, en tout cas, je l'espère. Parenthèse
3210 d'ouverture.

Je lis mon texte, agrémenté de photos.

3215 Le projet de fermeture du transit est très cohérent avec la vocation du parc du Mont-Royal. Devant la nécessité de réduire les impacts négatifs de la circulation des voitures dans les milieux les plus denses et sensibles de Montréal, ce projet est tout à fait justifié, et mérite d'être poursuivi.

3220 Originellement, le Mont-Royal n'était accessible qu'en funiculaire, puis en tramway. La décision de le rendre accessible en voiture et de permettre le passage des voitures d'est en ouest, et vice-versa, remonte à une époque où il y avait beaucoup moins de voitures à Montréal, une époque où on ne se préoccupait pas de son impact néfaste sur les autres usagers de la route, et sur l'environnement.

3225 Or, les choses ont bien changé. Dans une ère où la surprésence de voitures menace l'existence même des générations futures, redonner le parc du Mont-Royal exclusivement à ceux et celles qui y trouvent un lieu privilégié pour faire du sport, contempler la nature, se divertir, se détendre, et respirer est une idée qui aurait dû voir le jour il y a longtemps.

3230 Sortons du paradigme du tout à l'auto. La conduite d'une voiture n'est pas un droit, c'est un privilège, ne l'oublions pas.

Je suis un adepte de vélo, et j'ai gravi le Mont-Royal des centaines de fois les soirs de semaine durant l'été, avec le trafic incessant des voitures qui veulent à tout prix traverser la

3235 montagne rapidement. Voiture après voiture, camion après camion, le bruit et la pollution ont usé ma motivation à fréquenter la montagne.

3240 J'ai retrouvé cet été, après le deux juin, un plaisir qui n'était accordé aux cyclistes que s'ils s'exilaient de Montréal. Le plaisir de gravir Camillien-Houde, en entendant le bruit des oiseaux, du vent dans les arbres, de ma respiration, dans ce merveilleux parc qu'est le Mont-Royal. Au beau milieu d'une métropole. Quelle joie, quel progrès.

3245 Résident d'Ahuntsic, je désire depuis déménager encore plus près du Mont-Royal, pour jouir encore plus souvent de ce merveilleux parc. Les fins de soirées au belvédère soleil ont toutes été mémorables, tout autant que mes lectures entre deux ascensions au café suspendu, en train de boire une boisson rafraîchissante, en contemplant la vue sur l'est de Montréal.

3250 Je suis retombé en amour avec cette montagne, et je suis convaincu que plusieurs autres montréalais, québécois, touristes, étrangers, feront de même et retrouveront un parc dont la vocation première, telle que pensée par monsieur Frederick Olmsted, était d'en faire un sanctuaire où l'on peut ralentir, et contempler ce que la nature a de plus beau à offrir.

3255 J'ai couru dans un Central Park sans voiture, une oasis de fraîcheur dans un New York bouillant. J'ai fait du vélo sur ce qui était jadis une autoroute au bord de la Seine à Paris. Le mouvement est enclenché. Échec et mat au règne de la voiture. Vive la ville à l'échelle humaine, longue vie à la fermeture du transit, à la vision de monsieur Ferrandez, et à celle de Projet Montréal.

3260 On nous apprenait la semaine dernière qu'en 2017, a été une année record avec près de un million de voitures, qui rentrent sur l'Île quotidiennement. Arrêtons l'hémorragie, la ville appartient aux montréalais avant tout, mais pas aux automobilistes.

3265 Pour les problèmes d'accessibilité à partir des deux stationnements au sommet, augmentons le nombre de bus, et électrifions-les pour faciliter l'accès à cette montagne, sans

nuire à l'expérience de ceux et celles qui veulent y marcher ou pédaler. Mon travail au sein de la Société de transport de Laval porte précisément sur l'électrification des bus. Je connais bien l'état des choses, de la technologie, et que le STM a fait l'acquisition de 30 bus à recharge au garage, tout à fait capables de gravir le Mont-Royal.

3270

Longue vie au parc du Mont-Royal, libéré de la surprésence des voitures.

J'aimerais rajouter sur l'histoire des ronds-points, qu'en fait, c'est une merveilleuse idée, si ces deux ronds-points-là à l'entrée et à la sortie du belvédère Camillien-Houde avait été en place au moment de l'accident, en fait, il n'y aurait pas eu d'accident, parce que le fameux touriste, aurait pu remonter la montagne, sans devoir descendre et faire un *U-Turn* dans un endroit qui était... qui était sans visibilité pour Clément. Ça, c'est des aménagements qui doivent venir par la suite, mais le projet fort dans tout ça, c'est un parc, c'est un parc.

3275

3280

La présence, ce transit-là, automobile, avait été proposé par les administrations précédentes il y a déjà longtemps, comme étant quelque chose qui était nuisible à la vocation même du parc du Mont-Royal. Donc, je suis tout admiratif devant cette initiative-là de la part de l'administration en place.

3285

LA PRÉSIDENTE:

On veut vous poser quelques questions.

3290

M. ANTOINE MALO:

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

3295 Alors, est-ce que... avez-vous une expérience de conducteur de voiture ou si votre expérience est essentiellement une expérience de cycliste. Je vais vous poser une question : où est-ce que vous vous gardez quand vous allez... vous demeurez à Ahuntsic? Oui?

M. ANTOINE MALO:

3300

Oui, je demeure à Ahuntsic. Je prends mon vélo.

La PRÉSIDENTE:

3305

Ah.

M. ANTOINE MALO:

3310

Jusqu'à la montagne.

LA PRÉSIDENTE:

O.K., oui.

3315

M. ANTOINE MALO:

3320 Parce que ce qu'il y a de merveilleux avec le Mont-Royal pour les cyclistes qui veulent faire un peu d'entraînement, c'est qu'elle est accessible, pour les Montréalais, avec un vélo. Bon, le réseau est en bonification à Montréal, on l'espère tous. Donc l'accessibilité, ça se fait de façon de plus en plus sécuritaire. Donc, il se crée en arrivant sur le Mont-Royal que j'ai vécu durant l'été une espèce de sas où on est dans cette espèce de ville bouillonnante là, surtout à l'intersection Mont-Royal et avenue du Parc, qui est une grosse intersection, où on gravit Camillien-Houde et après une centaine de mètres, c'est le silence. On n'a plus cette surprise de voitures, qui est constamment là, en arrière de nous, qui représente toujours
3325 un danger, pour les cyclistes. Donc on monte, oui, il y a encore des voitures qui montent, mais

3330 a vu les chiffres, là, on est à pratiquement à 70, 80 pour cent de réduction de la circulation automobile sur Camillien-Houde. C'est fantastique. Et je l'ai fait durant les soirs de semaine, durant l'été. J'avais l'habitude d'y aller avec cette espèce de trafic de transit, où les gens veulent juste retourner à la maison. Plus de voitures, on respire, on peut jouir de la Ville dans un parc, dans la vocation du parc du Mont-Royal.

LA PRÉSIDENTE:

3335 O.K. Comment réagissez-vous, par exemple, aux doléances de citoyens qui disent, entre autres, que la fermeture, là, de la circulation de transit empêche et on n'a pas vu de chiffres précis là-dessus, parce que ça n'a pas été surveillé de façon fine, là. Par exemple, de familles qui veulent aller faire des pique-niques qui sont pris à aller ou dans un stationnement, ou l'autre, ou encore de faire la queue pour passer d'un... si un stationnement est rempli. Eux, je ne sais pas s'ils avaient la même impression que vous, de sentir le vent, et les petits
3340 oiseaux, là, mais je veux dire, ils étaient coincés avec leur glacière, à marcher, puis avec les enfants et les poussettes, là?

M. ANTOINE MALO:

3345 Bien...

LA PRÉSIDENTE:

3350 Comment... comment vous réagissez là, par rapport à ces gens qui expriment ces besoins-là?

M. ANTOINE MALO:

3355 Bien justement, je trouve que le projet pilote a cet avantage-là. La montagne n'est pas devenue inaccessible pour les gens qui veulent y avoir accès en voiture. Central Park a été complètement fermé à la voiture. C'est un projet qui a été d'une autre ampleur. Nous, on

3360 donne quand même l'accès aux gens qui veulent y avoir... qui veulent aller au sommet, d'avoir leur voiture, puis d'avoir leur glacière, puis de devoir marcher, ce qu'ils devaient faire avant, de toute façon.

3365 Parce que les stationnements ne sont pas partout sur le parc du Mont-Royal. Donc, je veux dire, je comprends la réalité de ces gens-là, mais je veux dire, à un moment donné, il faut en revenir, puis c'est un parc, puis je veux dire, le fait qu'il y ait une autoroute qui passe au travers du parc, ce n'est pas souhaitable. Puis ces gens-là doivent faire un détour pour avoir accès au stationnement qui leur est le plus convenable, bien c'est la fin de semaine, qu'ils prennent leur temps. Je veux dire, il n'y a pas... il n'y a pas... généralement, il n'y a pas d'urgence. Je veux dire, c'est activités qui se font plus, là, durant le jour, quand c'est les vacances, ou durant la fin de semaine.

3370 Donc, je comprends cette sensibilité-là. À titre d'exemple, mes parents ont 72 et 73 ans, ils ont accès à la montagne avec un autobus. Ils prennent plaisir à le faire, ils marchent encore le chemin Olmsted jusqu'en haut. Donc, il y a toujours des options, puis ces initiatives-là sont faites justement pour favoriser encore plus le transport actif, puis encourager les gens à marcher, peu importe leur âge, bien bravo.

3375 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

3380 Si je comprends bien, ça a été... ça a été beaucoup plus agréable cet été. Mais vous ne parlez pas nécessairement de fermer l'accès aux voitures au complet. C'est vraiment le transit comme tel, où vous avez vu le changement? Moins de voitures?

M. ANTOINE MALO:

3385 Oui. Parce que les voitures qui restaient, qui demeuraient à vouloir circuler sur Camillien-Houde pour avoir accès en haut, elles n'étaient pas là dans une optique de gagner du temps, ou de devoir se rendre à quelque part. Je veux dire, c'était des touristes, c'était des gens qui voulaient avoir accès à la montagne pour en profiter. Donc, ils étaient beaucoup plus

3390 respectueux, surtout dans l'espèce de canyon, comme on l'a mentionné. Ce fameux canyon-là, les cyclistes sont obligés d'empiéter dans la voie de circulation des voitures. Quand il y avait encore le transit, c'était dangereux. Il fallait constamment se retourner, regarder en arrière de nous, voir s'il y avait des voitures qui étaient un peu trop impatientes, qui démontraient un peu d'agressivité. Puis si c'était le cas, bien on devait carrément attendre pour les laisser passer, ces voitures-là, pour pouvoir continuer à grimper.

3395 Là, cet été, ça n'a pas été du tout, du tout le cas. Les voitures étaient respectueuses, étaient patientes, puis justement, le fait qu'il y ait beaucoup plus de cyclistes les soirs d'été, qui voulaient profiter de ces aménagements-là, ils se rendaient compte qu'il y avait une masse critique de vélos qui étaient sur la montagne, puis adaptaient leur conduite en conséquence. Puis c'est la vocation que Camillien-Houde doit avoir, c'est de devenir une espèce d'endroit de partage, où on n'a pas vraiment besoin d'avoir un aménagement cyclable, puis qu'il y a juste une compréhension de la part des automobilistes, que c'est un endroit qui est partagé, c'est un parc, c'est un *parkway*, comme on l'a dit. Comme au parc de la Gatineau. je veux dire, les automobilistes qui sont dans le parc de la Gatineau la fin de semaine comprennent qu'il y a des cyclistes, ajustent leur conduite en conséquence, puis de toute façon, au parc de la Gatineau, il n'y a personne qui est là pour s'en aller à quelque part d'autre. Tous les gens sont là pour profiter du Parc de la Gatineau. C'est la même chose avec le Mont-Royal. Les gens qui doivent être sur la montagne doivent être là dans un but de profiter de la nature, se divertir, relaxer.

3410 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

3415 Je vous remercie, Monsieur Malo, de nous avoir fait part de votre expérience.

M. ANTOINE MALO:

Parfait, merci. Je vous remercie pour le temps.

3420

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que c'est possible d'avoir votre texte, que vous le laissiez à madame Naud?

3425

Donc, avant de conclure, j'aimerais savoir si la Ville souhaite faire une rectification? Oui, Monsieur Savignac? Venez, je vous demanderais de parler au micro, s'il vous plaît.

RECTIFICATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

3430

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC:

Pierre-Paul Savignac, responsable du bureau du Mont-Royal, à la Ville de Montréal. Alors, simplement pour mentionner que le plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal date de 2009. Il n'y a pas eu de plan de protection et de mise en valeur en 2017. Je voulais... parce que la question s'est posée, un peu plus tôt. Je voulais simplement le mentionner.

3435

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup, de nous le faire savoir.

3440

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

3445

Le rapport de la commission, comme je vous l'ai indiqué d'entrée de jeu, sera transmis par la présidente de l'Office de consultation publique de Montréal aux élus municipaux au printemps, et sera rendu public deux semaines plus tard.

3450

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 de la Ville de Montréal.

3455

Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, la sténographe, madame Ouellet, le responsable du son, tout le personnel de l'Office.

3460

Je veux remercier aussi le représentant de la Ville. Je suis reconnaissante aussi à tous ceux et celles d'entre vous qui sont venus présenter leur mémoire, qui ont pris la peine d'en écrire un, de même que toutes les personnes qui se sont déplacées pour assister à la rencontre. Je veux saluer votre courtoisie et votre patience, qui a facilité mon travail, en fait, et qui a été intéressant aussi, pour toutes les personnes qui ont présenté des opinions.

3465

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

La prochaine séance d'audition des opinions aura lieu la semaine prochaine, lundi, à 13 h.

3470

The next meeting... the next hearing of opinions will take place Monday, December 3 at 1 o'clock in the afternoon. Bonne fin de journée, je vous souhaite aussi une excellente fin de semaine. Thank you, have a nice evening and a great week-end.

3475

AJOURNEMENT

* * * * *

3480 Je, soussignée, **SARAH OUELLET**, 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 de la sténotypie, le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé:

3485

SARAH OUELLET, s.o. (317491-3)
Commissaire à l'assermentation (213945)