

J'inviterais maintenant, monsieur Félix Antoine Tremblay. Bonsoir, Monsieur Tremblay. Allez-y, on vous écoute.

935

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Bonsoir. Donc, merci de me recevoir. Ce soir je viens vous présenter un projet que j'ai réalisé dans le cadre de ma maîtrise en génie des infrastructures urbaines, pour la mise en place de voies cyclables sur la voie Camillien-Houde.

940

LA PRÉSIDENTE :

Juste pour que l'on comprenne bien, en génie..?

945

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

En génie des infrastructures urbaines, à l'ÉTS, plus précisément.

950

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

955

D'abord, je vais introduire la problématique, ensuite la mise en contexte de la voie Camillien-Houde sur le mont Royal. Je vais ensuite vous expliquer la documentation que j'ai consultée pour en arriver à mes conclusions. Ensuite, la méthode que j'ai utilisée sur, son application et, finalement, le résultat que j'ai obtenu.

960

D'abord, ce qui a mené à ma présence, ici, en ce moment, c'est le fameux décès, le 4 octobre 2017, d'un cycliste qui avait percuté un véhicule effectuant un demi-tour illégal. Cette

965 collision faisait suite à trois autres collisions avec blessés, au même endroit depuis 2015. Tout ça a mené à des recommandations du coronaire de mettre en place des mesures plus appropriées pour la sécurité des utilisateurs vulnérables, notamment les cyclistes.

970 Donc, ça c'est la voie Camillien-Houde, je pense que tout le monde la connaît. Au point 1, on a l'intersection avec le mont Royal. Au point 5, le chemin Remembrance. Et, finalement, au point 2, le lieu des quatre accidents que je viens de vous mentionner.

975 La voie Camillien-Houde fait partie du réseau collecteur de la Ville de Montréal. On a un débit journalier moyen annuel de 13 500 véhicules par jour. À l'heure de pointe, on a entre 350 et 400 véhicules. Et selon une enquête *Origine/Destination*, 80 % de ces véhicules sont dus au transit. Au niveau des cyclistes, on observe entre 558 et 967 cyclistes par jour, selon un comptage qui a été effectué en 2014. Et c'est à noter que sur la voie Camillien-Houde, il n'y a pas de trottoir. En ce moment, la route a une largeur de 9 mètres au niveau de la tranchée, et celle-ci est très variable et atteint même jusqu'à 20 mètres au lieu de l'accident.

980 La ville a demandé de mettre fin au transit, à l'exception des véhicules d'urgence et des autobus et de limiter la largeur de la voie à 9 mètres. Donc, ma proposition en tient compte.

985 Au niveau de la littérature, ce qu'on apprend c'est que les aménagements cyclables qui sont mal conçus et peuvent être contre-productifs pour la sécurité des cyclistes. Donc, on essaie d'aider les cyclistes, on fait des nouveaux aménagements, des bandes cyclables, quoi que ce soit et, au final, on leur nuit, parce qu'on leur crée des endroits qui sont en fait, qu'on désigne, qu'on leur fait croire qu'ils sont en sécurité, or, ce n'est pas le cas.

990 Les guides et standards manquent de cohérence par rapport aux cyclistes et leurs interactions avec les usagers. Donc, ici, on en a un qui se comporte comme un piéton, ici, comme un véhicule. Il y a un manque de cohérence à ce niveau-là. Ceci étant dit, on doit analyser la voie Camillien-Houde sans se limiter aux cadres réglementaires.

995 Ensuite, on apprend que positionner les cyclistes au centre de la voie, bien que ça soit
peut-être contre intuitif, peut réduire les collisions. Parce qu'à ce moment-là, les cyclistes se
retrouvent dans le champ de vision des automobilistes, donc, à ce moment-là les automobilistes
ne peuvent pas dire « je l'ai pas vu » : ils sont directement devant eux. Même que
circuler dans la voie invite les automobilistes à effectuer des dépassements qui sont plus
sécuritaires. Parce que, justement, quand on est coincé sur le bord de l'accotement, ça laisse
1000 l'impression qu'on peut et qu'on veut se faire dépasser.

Les cyclistes doivent cependant se sentir à l'aise de circuler dans la voie carrossable.
Évidemment, les enfants ou les cyclistes qui ne sont pas habitués n'ont peut-être pas tendance à
se comporter comme ça. Donc, on s'adresse vraiment aux cyclistes amateurs, sportifs amateurs
1005 et aux cyclistes expérimentés. Ce qui, justement, est quand même le cas, dans le cas de la voie
Camillien-Houde.

Ensuite, on note que la vitesse des véhicules motorisés augmente avec la largeur de la
voie : donc, plus la voie est large, plus les gens roulent rapidement. Ensuite, au niveau d'une
1010 chaussée désignée, c'est-à-dire une chaussée qui est partagée entre les autos et les cyclistes, à
4.6 mètres c'est une largeur qui est souhaitable pour ne pas impacter le niveau de service, donc
la capacité de la route. À 4.6 mètres, ça permet aux automobilistes de dépasser les cyclistes
sans changer de voie. À 4.3 mètres et inférieur, on observe que les cyclistes vont avoir tendance,
à ce moment-là, à se positionner au centre de la voie. Et, finalement, à 3.66 mètres, cette
1015 largeur-là a un impact en comparaison avec une voie de 4.57 mètres sur les niveaux de service.
Donc, les automobilistes vont ralentir plus sur une telle route. Dans notre cas, c'est justement ce
qu'on veut.

Donc, au niveau de la méthode, ce que j'ai fait, j'ai regardé ce qui se faisait au niveau
1020 des normes du MTQ, ensuite j'ai regardé ce qui c'était fait dans les projets comparables. Dans ce
cas-ci, l'étude de réaménagement de la promenade Lakeway, plus précisément la rue Woburn, à
Bellingham, dans l'état de Washington. Les normes du MTQ vont nous préciser des types
d'aménagements cyclables, de la conception géométrique de ces aménagements et les

1025 variables influentes, notamment, le débit, les pentes, la vitesse de conception. Au niveau de la
rue Woburn, c'est un contexte qui est similaire à celui de la voie Camillien-Houde et qui a été
réaménagée avec succès.

1030 Les normes du MTQ nous proposent donc le statu quo , soit aucun aménagement
cyclable. Cette proposition n'a pas été considérée considérant les recommandations du
coronaire de changer les aménagements. Ensuite, on va nous permettre de faire une piste
cyclable en site propre. Cette proposition-là n'a pas été considérée également, puisque
1035 l'existence du chemin Olmsted, qui est justement dédié aux familles, aux enfants et aux cyclistes
qui ne sont pas là pour faire du sport, mais vraiment pour circuler dans un parc. Ensuite, on va
nous permettre de faire des bandes cyclables unidirectionnelles ou des pistes cyclables
unidirectionnelles dans l'entrée, c'est-à-dire au sein de la voie elle-même et, finalement, une
chaussée désignée, comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure. Cela dit, pour la chaussée
désignée, on doit avoir un débit journalier moyen en été, en bas de 3 000 véhicules par jour.

1040 Voici donc la rue Woburn, à Bellingham. Vous voyez à droite du trait rouge, qui est la rue
Woburn, le parc des chutes Whatcom. La rue a été réaménagée sur le trait rouge, donc, entre la
rue Iowa et la promenade Lakeway. Cette voie-là a une pente dépassant par endroits 8 %. Ici, on
a une comparaison à l'échelle de la rue Woburn et de la voie Camillien-Houde - en haut, la rue
Woburn, en bas Camillien-Houde - on voit que la pente est très similaire. Par contre, la voie
1045 Camillien-Houde est un petit peu plus longue.

Ce qui a été fait au niveau de la promenade Lakeway sur la rue Woburn, on a mis en
place une voie d'ascension. Selon le rapport qui a été produit pour la Ville de Bellingham en
2014, les conditions d'application pour une voie d'ascension c'est d'avoir une pente soutenue sur
1050 plus de 305 mètres, et d'avoir une pente qui dépasse 7.5 %. La voie Camillien-Houde correspond
à ces deux conditions-là.

Ce type d'aménagement permet aux automobilistes de dépasser les cyclistes de façon
sécuritaire dans la voie ascendante. Et, ensuite, elle est à combiner dans la voie descendante
1055

avec une chaussée désignée. Ça, c'est un exemple d'une voie d'ascension qui est combinée avec une chaussée désignée. À noter que dans notre cas, il n'y pas de stationnement sur rue. *Idem* dans le cas de la rue Woburn. - Ça, c'est une image qui avait été produite pour la Ville de Bellingham, mais qui ne concerne pas le projet en question, c'est vraiment juste pour montrer l'aménagement.

Donc, en appliquant les deux méthodes, on arrive à cette proposition-là, qu'il y a une largeur totale de 9 mètres, à droite, on a la voie montante qui fait un total de 5 mètres : 3.5 mètres pour la voie carrossable et 1.5 mètres pour la bande cyclable. Dans la voie descendante, on a 4 mètres : encore une fois, 3.5 mètres pour la voie et ensuite un accotement de 0.5 mètres. Cet aménagement-là, est trop étroit pour effectuer aisément un demi-tour. Dans les normes du MTQ on parle d'au moins 12 mètres pour même un petit véhicule effectuant un demi-tour aisément. Donc, ici, il y aurait plusieurs manœuvres à faire avant d'être capable de faire un demi-tour correctement. On a de l'espace pour dépasser dans la voie montante. À 3.5 mètres, l'automobiliste n'aura même pas à traverser la ligne jaune pour laisser un mètre de distance avec le cycliste; dans la voie descendante, par contre, le dépassement est interdit. Et une condition, encore une fois, le débit journalier en été doit être inférieur à 3 000. C'est la seule condition pour appliquer cette solution-là.

Donc, en conclusion, la solution que je vous propose ce soir respecte les normes du MTQ, respecte la largeur demandée de 9 mètres et s'inspire des meilleures pratiques qui sont faites ailleurs.

Par contre, ça c'est un aménagement standard, donc sur une coupe régulière, au niveau de la voie Camillien-Houde, il y a des particularités, notamment au niveau des courbes de la tranchée et du belvédère où, là, à ce moment-là, il y a des véhicules qui ne circulent pas seulement dans le sens de la route. Ensuite, il va y avoir une signalisation appropriée à installer. Il y a des exemples à droite. Donc, d'abord pour que les cyclistes se positionnent au centre de la voie dans la voie descendante. Ensuite, pour interdire le dépassement dans cette voie-là. Et,

1090 finalement, pour que dans la voie montante, on respecte la distance dépassement sécuritaire qui est imposée par le *Code de la sécurité* routière, soit 1 mètre.

1095 Ensuite, il va falloir vérifier après le projet pilote que la réduction du débit est en bas ou égale à 3 000 véhicules par jour. Et ça, c'est pour correspondre aux normes. Il y a moyen de ne pas respecter les normes aussi. Mais, si on veut vraiment s'en tenir à la méthode, il faudrait que ça soit en bas de 3 000.

1095 Finalement, il y aurait lieu de se poser la question au niveau du réaménagement du belvédère, puisqu'en aménageant une chaussée désignée dans la voie descendante, à ce moment-là, on se retrouve où les cyclistes vont vraiment en plein centre de la rue. Et il y a des automobilistes qui vont sortir et entrer dans le stationnement, ça pourrait causer des conflits.

1100 Sur ce, ça va me faire plaisir de prendre vos questions.

LA PRÉSIDENTE :

1105 Alors, la première question c'est moi qui vais vous la poser. Avez-vous reçu une bonne note pour votre travail?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Ce n'est pas...

1110 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça pas été soumis ou

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1115

Bien, non, justement. J'aurais pu, mais les délais ne me permettaient pas de le soumettre avant de vous le présenter.

LA PRÉSIDENTE :

1120

C'est dommage.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1125

J'enseigne à l'ETS, vous pourriez me le soumettre.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1130

Ça va me faire plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1135

Écoutez, je vais commencer par finalement la fin de votre présentation. Vous écrivez, je pense que c'est dans l'image précédente, où vous terminez « *aménagement du belvédère?* ». Qu'est-ce que vous en pensez?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1140

Selon moi...

LA PRÉSIDENTE :

Si vous aviez à le faire là, faire un autre travail puis faire une proposition, ça ressemblerait à quoi?

1145 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Oui, bien, dans la proposition, dans le cadre du projet j'étais limité à 1 500 mots, donc je ne pouvais pas trop m'étendre.

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si vous en aviez 700 autres là?

1155 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Oui. Dans le fond, au niveau du belvédère la solution serait, selon moi, de construire ce qui s'apparenterait à un carrefour giratoire. Donc, en fait, on aurait un genre de carrefour oblong, où les véhicules qui descendent seraient déportés vers le côté où se trouvent en ce moment les stationnements et les stationnements seraient situés au milieu. Donc, à ce moment-là, ça permettrait aux véhicules d'effectuer un demi-tour de façon sécuritaire et surtout, ce que ça empêcherait, c'est justement le conflit entre les cyclistes qui circulent normalement à droite de la route, et donc qui croisent une entrée et les automobilistes. À ce moment-là, tout le monde circule au milieu.

1165 Je n'ai pas les sources devant moi, mais il est de notion commune que les carrefours giratoires réduisent significativement la quantité de points de collision, et les collisions ont de moins grands impacts, normalement des impacts de côté plutôt que des impacts à 90 degrés. Donc, cet aménagement-là, ne demanderait pas plus d'espace, ne baisserait pas la capacité de la route et laisserait à peu près autant de places de stationnement. J'ai des sketches chez moi, mais pas...

1170 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1175

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Si on en a besoin...

1180 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Je pourrai vous en dessiner un tout à l'heure.

LA PRÉSIDENTE :

1185

Oui. Écoutez, il y a l'hypothèse parmi les recommandations qui nous ont été faites durant les auditions de mémoires jusqu'ici, il y a des recommandations de giratoire comme vous le proposez. Il y a aussi des recommandations de feux de circulation. Il y a une troisième hypothèse aussi qui est d'avoir, je ne me souviens pas techniquement comment on nomme ça, mais de faire un peu comme quand il y a des travaux sur les routes ou encore ce que j'ai vu en Europe dans les montagnes...

1190

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1195

Oui, la circulation d'alternance...

LA PRÉSIDENTE :

D'alternance, oui.

1200

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

... la circulation d'alternance c'est une suggestion que j'ai faite aussi.

1205 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça c'est une troisième chose. Qu'est-ce que vous privilégiez, en ce qui vous concerne?

1210 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Je me suis déjà commis, moi je viens de le dire, j'ai fait également la...

1215 **LA PRÉSIDENTE :**

Le giratoire?

1220 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Bien oui, d'une part, mais j'ai également fait la suggestion de mettre la circulation en alternance dans la tranchée.

1225 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1230 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Donc, à ce moment-là, on aurait des bandes larges de chaque côté pour les cyclistes et, au centre, une voie. Dans mes propositions, je suggérerais également de déplacer la fermeture du centre du stationnement vers la tranchée. Par contre, je sais que cette suggestion-là est impopulaire du fait qu'à ce moment-là, les gens de l'est de la Ville doivent faire un plus grand détour. Donc, notamment, pour les tensions linguistiques, c'est problématique vu qu'on sait qu'à l'ouest de la montagne c'est plus en propension anglophone et à l'est francophone. Donc, les

1235 francophones auraient un moins bon accès à leur montagne. Cela dit, ça serait optimal, puisqu'à ce moment-là, vraiment, on viendrait rendre le trafic à presque zéro, puisque seulement les véhicules qui iraient au belvédère se déplaceraient sur la voie Camillien-Houde, tous les autres devraient entrer par le chemin Remembrance.

1240 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1245 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

1250 Mais la circulation d'alternance, c'est une très bonne idée, vu que c'est justement le point névralgique dans la route. C'est le point le plus étroit. Et la circulation d'alternance, dans une optique de réduction du niveau de service, c'est excellent, parce que, clairement, les automobilistes ne seront pas incités à traverser là. Et, surtout, toutes les petites applications maintenant qui calculent nos trajets automatiquement, et qui tiennent compte des feux de signalisation, vont donc considérer que ce tracé-là est naturellement plus lent que les équivalents autour. Personnellement, j'ai déjà travaillé pour la Commission scolaire Marguerite Bourgeoys qui a des écoles au nord de la montagne et mon bureau était au sud, et, systématiquement on me demandait de passer sur la montagne, parce que c'était le chemin le plus court et le plus rapide.

1255 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Questions?

1260

Mme LUBA SERGE, commissaire :

La voie de descente...

1265 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Oui.

1270 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

... il y a une voie qui est dédiée pour le cycliste en montant?

1275 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Hum, hum.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Mais la voie de descente est partagée. Pourquoi partagée? Pourquoi ne pas séparée?

1280

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1285 D'une part, parce qu'ici on est vraiment, ben... on pourrait réduire la largeur des voies à 3 mètres. Ça, c'est le minimum pour les normes du MTQ. À ce moment-là, on pourrait mettre une bande cyclable de chaque côté. Par contre là, on n'a plus le 1 mètre pour lancer les cyclistes de façon sécuritaire. Donc, à ce moment-là, les automobilistes sont obligés de passer sur la ligne jaune. Or, on le sait que les automobilistes n'ont pas tendance à le faire.

1290 Donc, en mettant une bande cyclable de part et d'autre, et en gardant la largeur de 9 mètres, on n'aide pas vraiment nos cyclistes. Comme je l'ai mentionné au départ, on a tendance à faire des aménagements cyclables qu'on pense sécuritaires mais qu'ils ne le sont pas en réalité et on se retrouve dans cette perspective-là. D'ailleurs, nos cyclistes en montant se comportent presque comme des piétons : ils vont monter entre 5 et 10 kilomètres heure, tandis qu'en descente, ils vont se comporter beaucoup plus comme des motocyclistes : ils vont rouler à

1295

peu près à 50 kilomètres heures. Donc, en les traitant comme des usagers lents, en les mettant sur le côté, non seulement on les met en danger qu'ils quittent la route, mais aussi c'est certain que dans les courbes, on le sait qu'ils vont passer la ligne. Même les automobilistes le font, ils passent la ligne jaune souvent dans les courbes, parce qu'on essaye de se garder loin du côté.

1300

Donc, en faisant une bande cyclable sur le côté, non seulement les automobilistes vont s'attendre à ce que les cyclistes roulent là, mais on le sait qu'ils ne le feront pas à moins de circuler très lentement, dans quel cas, on se retrouve à la problématique que j'ai énoncée, c'est-à-dire via le chemin Olmsted. Les gens qui veulent rouler à 20 kilomètres heure, ils ont le chemin Olmsted à utiliser et, selon moi, de transformer la voie Camillien-Houde en aménagement lent pour les cyclistes ludiques, ça va pas aider personne. En fait, les cycloportifs ne vont pas les utiliser, parce que la loi en ce moment permet d'utiliser la voie entière bien qu'il y ait une voie cyclable sur le côté. Donc, selon moi, ça crée seulement plus de conflits.

1305

1310

Mme LUBA SERGE, commissaire :

L'expérience de Bellingham, parce qu'on a parlé tout à l'heure des frustrations des conducteurs de voitures versus les cyclistes, est-ce qu'à Bellingham il y a eu des problèmes quand ils ont mis en place ce genre de voie partagée, puis ça a bien été ou..?

1315

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Ils en ont plusieurs. Par contre, il faut dire la culture des automobilistes sur la côte ouest versus la côte est, est très différente. Dans les montagnes, que ce soit les montagnes côtières ou les Rocheuses, la plupart en fait des routes, d'ailleurs l'image en bas, à droite, est tirée du Colorado, normalement, on n'a pas d'accotement et on n'a pas de bande cyclable. Il est attendu que les cyclistes roulent en plein milieu de la rue, systématiquement. Donc, c'est vraiment une différence comportementale. D'ailleurs, Ottawa, en fait, en haut à droite, c'est là que j'ai tiré cette photo-là, est une des exceptions à ce niveau-là, en termes vraiment de donner l'espace aux cyclistes. Dans l'Est, c'est extrêmement rare. Donc, c'est vraiment une différence culturelle.

1320

1325

1330 Cela dit, je suis convaincu qu'en habituant les automobilistes à utiliser ce genre
d'aménagement, il fut un temps où les carrefours giratoires, les automobilistes étaient incapables
de s'en servir. C'est peut-être encore un peu le cas, mais c'est moins pire. Aujourd'hui, les
1335 automobilistes ne sont pas habitués d'avoir ce genre d'aménagement. Clairement, ils vont finir
par s'habituer. Surtout si on réduit le trafic de transit, parce que, les dames qui étaient ici tout à
l'heure l'ont mentionné, les gens qui sont là en transit, bon, sont peut être un peu plus pressés,
on veut arriver au bureau. Mais les gens qui veulent aller sur la montagne, ils s'en vont se
stationner, je pense que la plupart des gens se donnent un petit peu plus de calme pour
procéder.

1340 Donc, définitivement, ça prend de la sensibilisation, puis c'est pour ça que ces panneaux-
là, je ne les mets pas juste là comme exemple, c'est nécessaire d'en mettre. Il y a des études,
notamment, sur le panneau, en bas, à droite « *cyclist may use full lane* », qui démontre que
c'est un panneau qui est extrêmement efficace, beaucoup plus que les panneaux qu'on a au
Québec, les fameux « partages la route », en fait, qui ont démontré qu'ils n'avaient aucun impact
statistique, que les gens ne comprenaient pas ce que ça voulait dire. Par contre, franchement, je
n'ai pas la traduction française, ni les études qui l'appuient, parce que ça, ici, on a quatre mots,
1345 un symbole de vélo, c'est très simple. En français, ça devrait être « vélos - le symbole - peuvent
utiliser la voie entière ». En termes des standards qu'on utilise pour les panneaux : plus on met
de mots, moins ils sont efficaces. Donc, il n'y a pas encore ce panneau-là qui existe en français.

1350 Par contre, celui d'Ottawa n'a pas de mots - celui en haut, à droite. Et clairement montre
un cycliste, bon, qui ne tient pas le guidon, mais qui est en avant d'une auto et clairement c'est
écrit « pas le droit de dépasser les cyclistes ». Et, les panneaux de danger comme ça, c'est une
limite qui s'applique lorsqu'il y a un cycliste. Donc : « danger, roulez à 20 kilomètres heure, s'il y a
un cycliste devant vous ». Dans notre cas, ça ne serait pas nécessairement 20 kilomètres heure,
c'est sur un aménagement plat. Mais, il existe des panneaux qui aideraient à la compréhension.

1355 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1360 Justement, une des questions que je vais vous poser c'est, est-ce que vous avez une suggestion pour les vitesses? Autant des véhicules que des vélos. Actuellement, c'est 40 kilomètres/heure.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1365 En ce moment, oui. C'était 50. Moi, j'ai considéré dans ma projection que c'était 50 kilomètres/heure. Dans le cas de la rue Woburn, c'est 50 kilomètres/heure. Moi, je laisserais 50 kilomètres/ heure, encore une fois parce que...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1370 Vous laisseriez 50 kilomètres/heure?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1375 Oui. Parce que c'est une vitesse qui correspond mieux à celle que les cyclistes vont utiliser. De mettre une limite à 40 ou à 30, le SPVM a avoué qu'il ne donnera pas de contravention à des cyclistes qui roulent trop vite sur des rues dont la limite est déterminée, selon la logique que les cyclistes ne sont pas tenu d'avoir un tachymètre. Mais, clairement, de ralentir les automobilistes, encore une fois, ça va créer des conflits. Si on ralenti les automobilistes, puis
1380 que les cyclistes leur arrivent dans le derrière, ça aide pas.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1385 Je suis surpris un peu de votre réponse. Je la respecte, mais...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1390 Bien, je n'ai pas de doute là-dessus. Mais vraiment, c'est basé sur ce qui se fait. En fait,
on a tendance beaucoup à faire de la ségrégation des usages, de dire « les cyclistes vont ici, les
piétons vont ici, les automobilistes vont ici »...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1395 Non, non. En ce moment, c'est 40 pour tout le monde.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1400 Oui. Ben, c'était 50 avant.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Oui.

1405 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

1410 Avant le projet. Puis, justement, là, on a mis un arrêt et tout. Selon moi, ça, ça va
justement créer des problématiques. Parce qu'on sait que nos cyclistes, même à 50 kilomètres/
heure, il y en a qui vont plus vite que 50 kilomètres/heure. Par contre, à 40 kilomètres/heure,
soyons clairs, il va falloir tenir les freins tout le long en descendant. On le sait que les gens ne le
feront pas. De la même façon, quand on met des panneaux d'arrêt, les cyclistes ne les
respectent pas. Donc, aussi bien faire une signalisation qui, bien qu'elle soit contre intuitive,
mais qu'on sait que les gens vont la respecter; de mettre une signalisation qui n'est pas
respectée, c'est inutile, c'est même une contradiction.

1415

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

O.K. Mais je ne veux pas étirer indument, mais il me semble que 50 kilomètres pour des voitures, là c'est dangereux?

1420

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Ben, les deux courbes en épingle ont des signalisations de danger qui prescrivent de ralentir. Ensuite, dans la montée, il y en existe. À Chambly, par exemple, on a des rues où la vitesse n'est pas la même des deux côtés. Donc, à ce moment-là, il y a peut-être quelque chose à faire. Peut-être que dans la voie montante on voudrait réduire en bas de 50 kilomètres/heure. Mais dans la voie descendante, mon avis serait de conserver à 50 kilomètres/ heure.

1425

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Je veux vous entendre sur les giratoires. On a eu une proposition, ici, d'installer des minis giratoires à la sortie et entrée du belvédère Camillien-Houde.

1430

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Oui.

1435

M. GAÉTAN LEBEAU :

Mais il y a d'autres personnes qui disent que c'est dangereux de minis giratoires à cet endroit-là, parce qu'il y a une pente.

1440

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

En fait, ailleurs dans le monde, les giratoires sont généralement conçus en pente. Le

1445

1450 ministère des Transports du Québec recommande de faire des giratoires plats. Ça plein de problématiques, comme l'accumulation de glace, l'accumulation de neige. Mais, ailleurs, on recommande de le créer en fonction de la pente qui est là. Évidemment, si on est sur une pente à 20 %, non, mais, de conserver la pente, donc, oui, ton giratoire va monter et redescendre. Et ailleurs, ça fonctionne bien.

1455 Cela dit, l'aménagement de minis giratoires, en fait, la problématique c'est que le but d'un giratoire, c'est de ralentir les automobilistes. En mettant un mini giratoire, ce qui arrive, c'est que les automobilistes n'ont pas vraiment à se déporter. Donc, les gens vont conserver leur vitesse et s'engager dangereusement et simplement contourner le mini giratoire. Donc, ça peut avoir des effets contraires à ceux qui sont escomptés. Et surtout, en en mettant deux, un peu comme les panneaux d'arrêt, on sait que plus on en met, moins les gens les respectent, donc, encore une fois, en mettant deux giratoires de suite, il y a des chances que les gens vont encore moins ralentir que si on en mettait, par exemple un seul. Mais, encore une fois, si on en met un seul, ça serait vraiment un aménagement...

1460

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1465 Donc, dans la mise en œuvre d'une amélioration comme ça, on pourrait mettre des minis giratoires, surveiller ça un peu, puis si ça n'a pas l'effet escompté, on pourrait penser à en mettre des plus grands?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1470 Oui. Par contre, la problématique d'un giratoire, c'est quand même une intervention assez importante, justement parce que le giratoire va avoir une largeur plus large que la route. Donc, on parle sur précisément au niveau des belvédères, il va falloir creuser dans la tranchée du côté ouest de la voie. Là, ensuite, si on les élargit, on parle quand même de beaucoup d'argent. Mais il y aurait des simulations, les logiciels représentent assez bien à ce niveau-là.

1475

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1480 De toute façon, rendue là, si jamais la Ville veut faire ça, ils ont les spécialistes meilleurs que moi pour juger ça.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1485 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1490 Une dernière chose, votre présentation aujourd'hui, il me semble qu'il y a plus de matière au point de vue méthodologie que qu'est-ce que vous avez dans votre document, est-ce que je me trompe?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1495 C'est le même contenu, mais c'est écrit plus gros.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Ah oui. Parce qu'il y a des choses qu'il me semble que j'avais pas lues là-dedans.

1500 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Bien, en fait, il y a une chose que j'ai rajoutée...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1505 De toute façon, pouvez-vous nous le laisser votre copie?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1510 Absolument, ça va me faire plaisir.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1515 L'autre chose, vos sketches...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Oui.

1520 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Nous, on aimerait ça les avoir...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1525 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1530 ... parce que sur une page, ça nous donne... on peut comparer avec d'autres auditions,
puis...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1535 Oui, bien, si vous me donnez un papier, ça va me faire plaisir d'aller vous faire ça. En fait,
c'est la seule chose que j'ai ajoutée depuis la rédaction de ce papier-là, c'est la citation dans le
milieu, qui est un rapport que j'ai découvert dans un congrès récemment.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1540

Faites-nous un beau sketch. Donnez ça à madame Nault, puis on va vous mettre un A.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1545

Super. Ben, je vous remercie encore pour votre temps.

LA PRÉSIDENTE :

1550

Bien, c'est à nous à vous remercier, Monsieur Tremblay. J'inviterais monsieur Éric Vallières.

M. ÉRIC VALLIÈRES :

1555

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Monsieur Vallières. Allez-y.

1560

M. ÉRIC VALLIÈRES :

Merci de me recevoir. Moi, ma première recommandation c'est pourquoi qu'on n'engage pas ce gars-là, Félix Antoine Tremblay? Il a tellement l'air de savoir de quoi il parle. J'étais vraiment impressionné. Bravo.

1565

Blague à part, j'ai beaucoup aimé sa présentation, parce que c'était une présentation qui visait à aménager la cohabitation, quelque chose en laquelle je crois beaucoup. Donc, moi, du