

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

**LA PRÉSIDENTE :**

3130

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

**M. JAMES HILLMAN :**

3135

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

3140

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3145

Ça me fait plaisir.

**M. YVON LA MONTAGNE, technicien du son :**

3150

Avez-vous une présentation ?

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

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

3155 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3165 Et discuté.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Bonjour.

3170

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour.

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

Alors, je commence?

**LA PRÉSIDENTE :**

3180

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3185

Super.

**LA PRÉSIDENTE :**

3190

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3195

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3200

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3205

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

**LA PRÉSIDENTE :**

3210

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

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

**LA PRÉSIDENTE :**

3220 Cyclovia, oui.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

... du Cyclovia Camillien-Houde.

3225 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

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

3235

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

3240

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3290 profiter de ces nouvelles figures d'attrait.

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

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

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

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

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

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

3325

3330 Je vais y revenir.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3455

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

3460

3465

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

3470

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

3475

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

3480

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3485

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

3490

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

3495

3500

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

3505

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

3510

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

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

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

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

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

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

3540 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

Oui.

3550 **LA PRÉSIDENTE :**

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

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

Ah oui.

3560 **LA PRÉSIDENTE :**

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Oui.

3565

**LA PRÉSIDENTE :**

3570 Alors, je pense entre autres, les cyclistes, je vois très bien ce qu'il en est de votre proposition. Mais pour les piétons, la seule façon d'aller au belvédère Camillien-Houde ce serait ou de monter la côte, ou de descendre et de remonter, pour aller possiblement au stationnement. Qu'est-ce que vous faites de tous nos concitoyens qui sont ou des personnes âgées, ou des personnes dont la mobilité est réduite, des familles avec de petits enfants, des familles qui ont des poussettes ? Alors, ces personnes-là restent en bas de la côte, ou bien non, en haut de la côte, elles n'ont pas accès au belvédère?

3575

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

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

3580

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3585

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

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

3590

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, du Château Frontenac.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3595

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

3600



3605 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

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

Mais pas au belvédère Soleil.

**LA PRÉSIDENTE :**

3615 Non. Questions?

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

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

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

Oui.

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

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

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

Pas contenir les cyclistes?

**M. GAÉTAN LEBEAU :**

3635

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3640

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

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

3645

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3650

Non, non...

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

3655

... on ne peut pas contenir des cyclistes.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3660

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

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

3665

O.K.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3670

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

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

3675

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3680

Oui.

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

3685

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3690

Bien sûr.

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

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

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3700 Oui.

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

... et pas de barrière.

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

Exactement.

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

3710 C'est ça que vous dites aussi?

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

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

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

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

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

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

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

**LA PRÉSIDENTE :**

3760 Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur.

**M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

3765 Oui. Merci pour votre temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

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

**Mme WANDA POTRYKUS :**

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

3775 **LA PRÉSIDENTE :**

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