

1160

rediriger à l'autre cimetière, parce qu'elles se sont trompées de cimetière, puis doivent se dépêcher parce que les funérailles sont là. Ça ne fait régler qu'une partie du problème. Et si on parle de pourquoi on n'a pas eu cet accès-là, cet été, moi, je ne suis pas au courant. C'est en haut de nous. C'est à demander aux personnes responsables.

LA PRÉSIDENTE :

1165

Parfait. Alors, je vous remercie beaucoup. J'inviterais maintenant pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), madame Coralie Deny, s'il vous plaît.
Bonjour, Madame.

Mme CORALIE DENY :

1170

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

1175

Alors, on vous écoute. Allez-y.

Mme CORALIE DENY :

1180

Très bien. Merci beaucoup de nous entendre aujourd'hui. Alors, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, au fond, nous considérons d'emblée que l'axe Camillien-Houde-Remembrance, c'est là-dessus que notre mémoire a porté, même s'il y a eu d'autres éléments qui ont été ajoutés. Donc, nous considérons que cet axe-là c'est un élément vraiment indissociable du parc du mont Royal.

1185

En ce sens, il doit subir des transformations majeures pour mettre davantage en valeur l'usage parc. Nous parlons beaucoup, ça fait partie du titre de notre mémoire, de « l'expérience parc ». Pour nous, Camillien-Houde c'est vraiment un axe important pour plusieurs raisons.

1190 C'est un axe qui offre des, et je parle en termes de parc bien évidemment, il offre deux entrées principales au parc, donc, d'un point de vue vers mont Royal et vers Côte-des-Neiges. Il offre aussi un accès privilégié à des points vues uniques qui sont à la fois actuels et à en devenir. On parle, entre autres, du belvédère Soleil qui pourrait voir le jour dans des prochains aménagements. Et, aussi, il permet d'accéder à des éléments hautement attractifs du parc : qu'on parle du chalet et du belvédère Kondiaronk, qu'on parle de la maison Smith, qu'on parle du Lac aux castors.

1195 Alors, pour nous, c'est vraiment un élément clé du parc du mont Royal. On a bien conscience que ça fait partie de la montagne. Quand on parle de la montagne, on parle plus du grand périmètre de territoire protégé depuis plusieurs années, comme patrimoine naturel et bâti du mont Royal, qui est beaucoup plus large que le parc du mont Royal. Mais, pour nous, ce dossier-là est vraiment en lien expressément avec le parc, et oui, c'est un peu une colonne vertébrale du parc, pour les raisons que j'ai mentionnées.

1200

1205 Alors, dans cette perspective-là, pour nous ça vaut vraiment la peine collectivement, parce qu'on le regarde de ce point vue-là. On comprend qu'il y a des intérêts particuliers que l'on entend tout à fait, que ça soit des gens qui habitent d'un côté de la montagne et qui veulent prendre cet axe-là tous les matins ou tous les soirs pour aller travailler au Centre-Ville ou *vice versa*. On comprend qu'il y a une volonté de prendre ce raccourci-là, qu'il y a d'autres enjeux. Il y a des gens, juste avant moi, qui parlaient aussi de leur accès.

1210 Mais, on considère que la voie Camillien-Houde, c'est au cœur de notre mémoire, devrait devenir, alors, nous on l'a nommé « l'allée » de parc. Une allée de parc. Pourquoi? Parce que c'est un assentiment qu'au-delà de la circulation automobile, ce qu'il faut c'est le réaménager. Ce n'est pas normal qu'encore aujourd'hui, alors qu'on a même déposé une demande pour avoir une reconnaissance à l'UNESCO internationale pour l'ensemble de la montagne, que le parc, qui en est le cœur avec son axe qui est Camillien-Houde/Remembrance, soit encore une espèce

1215 d'autoroute non aménagée.

1220 Pour nous, ce qui s'est passé cet été, le projet pilote, a fait une certaine démonstration de la pertinence d'éliminer la circulation de transit. Et, là, nous avons le sentiment qu'il y a eu beaucoup de mépris sur le terme « transit ». Transit, c'est vraiment les gens qui n'ont pas d'intérêt au mont Royal, mais qui ont simplement besoin de passer d'un endroit à un autre dans la Ville et qui se servent de cet axe-là pour s'y rendre. C'est ça que l'on appelle « la circulation de transit ». Et, en ce sens-là, pour nous, ça n'a pas lieu d'être dans un parc.

1225 Pour nous, c'est d'autant plus important que si on veut vraiment collectivement aménager de façon majeure cet axe-là, tant au niveau de nouveaux belvédères, de renforcer aussi l'expérience des gens qui feront du vélo, qui voudraient marcher, qui sont d'un côté de cet axe-là et qui voudraient se rendre de l'autre côté, parce que dans certains cas, il y a même des sentiers qui sont de l'autre côté et auxquels vous n'avez pas accès, si ce n'est que de traverser
1230 actuellement quelque chose qui est dangereux. Ce n'est pas normal, on est dans un parc.

Les arrêts d'autobus sont loin d'être à la hauteur de ce qu'ils devraient être quand on est sur le mont Royal, avec tout le prestige qu'on lui accorde et toute l'importance qu'on lui accorde. Donc, en conséquence, la circulation de transit est un élément majeur. Parce que si on ne la retire pas, on va se retrouver avec une circulation tellement importante, qu'on ne pourra pas se donner les occasions et l'opportunité de réaménager pour calmer vraiment. Parce que la question est de calmer la circulation automobile, la circulation routière pour permettre un usage plus partagé de cette voie-là, donc, piétons, cyclistes et voitures, autobus, transport collectif. Alors, nous on croit vraiment que la circulation de transit doit être absolument éliminée.

1240 Ce qui s'est passé cet été, même si on considère, en effet, que les aménagements comme tels c'était du temporaire. Alors, ça avait des valeurs de temporaire. Il faut se projeter dans l'avenir pour voir à quoi ça pourrait ressembler si on rétrécissait, si on mettait des arbres, si on mettait une allée pour des piétons.

1245 On propose que dans le goulot d'étranglement, qui est la partie la plus délicate parce qu'elle est très étroite, mais que là on pense dans une perspective où peut-être mettre des feux

1250 de circulation de part et d'autre pour faire en sorte que la circulation soit dans un sens
uniquement permise et puis ensuite ça passe dans l'autre sens pour favoriser justement le
partage de cette rue et s'assurer qu'on sécurise et on rend ça plus convivial. Mais la question de
la quantité de véhicules qui y circulent est majeure. Parce que si vous voulez une allée de parc,
vous ne pouvez pas avoir des milliers de personnes qui circulent à l'heure de pointe le matin, qui
sont pressées de passer d'un côté et de l'autre, parce qu'ils veulent aller travailler.

1255
Alors, pour nous c'est clair et le projet pilote a eu ça de très bon, de faire la
démonstration que malgré toutes ses faiblesses, malgré le fait qu'il a encore manqué
probablement de communication, j'entendais justement, juste avant moi, les gens parler au
niveau du cimetière, il y avait des choses, les gens étaient pas au courant qu'il fallait faire le tour.
1260 Je pense que c'est sûr que, quel que soit le choix d'aménagement qui sera fait ultérieurement, il
va falloir faire un gros travail de signalisation et de communication, beaucoup plus que ce qui a
été fait. Mais, ça a fait la démonstration qu'on a réduit de façon drastique la circulation de transit
et ce que cela a amené, c'est beaucoup plus de calme dans un secteur, comme je le disais, qui
est majeur, si on parle des secteurs parmi les plus achalandés, les plus prisés du parc du mont
1265 Royal.

Alors, pour nous, c'est vraiment essentiel d'aller dans cette voie-là. Le Conseil régional
de l'environnement de Montréal, comme je l'ai mentionné d'ailleurs dans notre mémoire, a mis
une série, probablement pas tout à fait exhaustive, mais une série d'interventions qu'on a faites
1270 sur le mont Royal. On fait partie de la Table de concertation du mont Royal depuis ses tout
début. On est rendu à la quarantième rencontre et je pense que si on faisait le décompte, le
CRE-Montréal a été présent à quasi la totalité. Nous avons été de ceux qui étaient là au
sommet du mont Royal en 2002. Alors, vous voyez, on est au cœur de ce concept de la
montagne dans sa globalité avec tous ses enjeux.

1275
Bien sûr, comme je le disais, nous on voit la nuance quand on parle du parc *versus*
vraiment de la montagne au sens large du terme donc, dans sa topographie que l'on voit,

1280 évidemment, avec tous ses propriétaires qui s'y retrouvent et ses usagers. On pense en priorité aux usagers du parc, avec les activités qu'on fait habituellement dans un parc. Et aussi, dans une perspective, on sait qu'on veut la mobilité durable, on veut Vision zéro pour la question des accidents, on veut, en même temps, s'assurer que les personnes se déplacent de plus en plus en transport collectif. C'est sûr qu'il va falloir faire les efforts à cet égard-là en conséquence.

1285 Alors, bien sûr, pour nous ça devient une question de cohérence aussi d'aménagement. Quand on sait que la population et aussi l'usage qui est fait du mont Royal et la présence de plus en plus importante de touristes sur le mont Royal, ça met des pressions. Alors, si on continue à vouloir laisser ouvert de plus en plus la voiture sur le mont Royal, bien, c'est sûr qu'on va se retrouver avec un flux de voitures qui va être en augmentation, et notamment avec la circulation
1290 de transit, si les populations qui habitent au pourtour augmentent et se disent « bien, finalement je peux passer par le mont Royal ».

Alors, voilà, nous on pense que c'est vraiment important de faire ça pour diminuer les vitesses, pour s'assurer d'une qualité de la beauté et qu'on pense que les efforts qui sont
1295 demandés de façon individuelle, ces personnes vont être vraiment pour un bien collectif qui est le parc du mont Royal que je pense que tout le monde, tous les gens qui viennent ici, aujourd'hui et les autres jours, très probablement sont des amoureux de la montagne, j'en doute pas.

Donc, le mont Royal est vraiment important et pour nous le parc en est le cœur et il faut
1300 prendre certaines décisions, même si cela a certaines incidences pour certains usagers. Et, dans ce cadre-là, nous considérons que la circulation de transit devrait, en effet, être éliminée.

De quelle façon? Est-ce que c'est la façon dont ça été fait cet été? Nous, dans notre document , on évoque potentiellement d'autres façons. Il est clair que l'aménagement va faire
1305 une grosse différence. Si on avait vraiment un ralentissement majeur, un rétrécissement du verdissement, du partage piétons-cyclistes, une façon de sécuriser, comme je le disais dans le goulot d'étranglement, et puis faire aussi en sorte que, par exemple, vous payez, vous diminuez

1310 le nombre de stationnements aussi de places de stationnement, mais à l'intérieur du parc vous faites payer l'entrée du parc aux deux entrées Camillien-Houde/Remembrance, ça viendrait certainement contribuer à diminuer ça, et permettre de faire ces aménagements qui, pour nous, sont très intéressants pour un parc du prestige du mont Royal.

LA PRÉSIDENTE :

1315 Merci. Alors, on avait des questions à vous poser.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

1320 Vous avez des propositions pour le belvédère Soleil qui a été érigé cet été. Je ne sais pas si vous pouviez expliquer un peu la façon que... je sais que vous avez identifié des problèmes...

Mme CORALIE DENY :

1325 Oui, bien en fait, pour le belvédère Soleil, il y avait l'aspect esthétique. C'est sûr, comme je le disais, c'était du temporaire, puis avec du temporaire c'est sûr qu'on peut pas faire du permanent. Alors, le premier élément, on disait qu'il fallait s'assurer que le permanent soit à la hauteur de la qualité des lieux et de la particularité des lieux, tant en termes d'esthétisme que de
1330 matériaux, etc. Après ça, nous, évidemment dans ce secteur-là, tel que ça été fait d'un point de vue temporaire, c'était quand même assez dangereux pour les piétons, les voitures s'arrêtaient quand même.

1335 Alors, il y a vraiment un travail à faire pour s'assurer qu'on ne soit pas dans ce cas-là, une fois que ce sera pour nous du permanent, parce que c'est un lieu extraordinaire. Vous avez un couché de soleil que vous ne pouvez pas voir à beaucoup d'endroits, sur un beau paysage, une partie de Montréal. Donc, ça vaut vraiment la peine de l'aménager. Évidemment, qu'on

1340 prend aussi le fait de comment on l'aménagerait, pour respecter qu'il y a un cimetière en
contrebas avec l'usage qu'on connaît. Donc, respecter aussi les gens qui viennent en contrebas,
pour que ça soit pas un endroit qui génère beaucoup de bruit, etc. Donc, dans un esprit trop
festif, mais contemplatif, probablement plus. Aussi, on se disait « bien, peut-être que c'est à
imaginer ». On n'a pas nécessairement cette solution, mais ce qu'on proposait c'est se dire
1345 « bon, ça été fait d'un côté de la route, mais par exemple, est-ce qu'on pourrait le penser aussi
de l'autre côté? » Peut-être que ça pourrait justement éviter certains désagréments laissés dans
une perspective de réflexion, pour s'assurer que les piétons et les cyclistes aient accès tout ça.

1350 Donc, en fait, de revoir la forme et la taille de l'espace dont on dispose avec les
contraintes pour le faire au mieux et s'assurer qu'on ait une belle vue, mais bien ancré dans le
paysage du mont Royal. Alors, c'était ça un peu notre proposition.

1355 C'est sûr que nous on pense qu'il pourrait y avoir un débarcadère, par exemple, on
pense aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite, c'est clair, pour qu'elles puissent
descendre, un arrêt d'autobus. Mais on pense que si on veut vraiment s'assurer qu'il y ait un bel
aménagement, ça ne serait pas le lieu d'avoir un stationnement supplémentaire pour permettre
aux gens de s'y arrêter. Il faut trouver d'autres façons de faire. On est au 21^e siècle, il y a plein
d'autres façons d'amener les gens.

1360 Parce que c'est sûr qu'on comprend que tout le monde ne pourra pas y aller à pied. Soit
un stationnement en bas ou, comme je disais, au moins un débarcadère. Les gens, après,
peuvent aller s'arrêter ailleurs, ceux qui peuvent marcher. Et puis, il y aurait d'autres moyens pour
y monter. Donc, nous, ça serait de s'assurer de le rendre le plus contemplatif et le plus agréable.
Et c'est sûr que, selon nous, c'est pas en rajoutant un stationnement à cet endroit-là, qu'on
pourra y arriver.

1365

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Merci.

1370 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

J'aurais voulu parler du belvédère, moi aussi, je pense que je vais parler d'autres choses. C'est une bonne idée, en tout cas, de regarder de mettre de l'autre côté de la voie. Ça élimine plein de problèmes de sécurité, puis ça permet aux montréalais de pouvoir profiter, en effet, de ce bel endroit pour regarder les couchers de soleil.

Mais je vais vous faire parler de transport en commun. Je suis un partisan du transport en commun. Regardez, j'ai ma carte (carte Opus). Puis, je ne veux pas avoir l'air de *bash*er la STM. La STM fait des choses magnifiques, fait rouler un métro extraordinaire qui est en compétition avec les meilleurs métros au monde, puis qui est vraiment en bonne position. Mais, franchement, l'offre de service sur le mont Royal, ça fait dur. On peut le dire comme ça. Maintenant, vous savez que je ne suis pas un STM *bash*eur.

Il y a une petite ligne 11 qui a des fréquences qui sont pas assez grandes à mon goût et au goût de beaucoup de personnes qui sont venues nous le dire, ici. Je n'invente rien. Puis le représentant de la STM est venu nous dire humblement et correctement que, franchement, leur taux de fiabilité est beaucoup trop bas. Mais, là, ça fait plusieurs années, moi, ça fait à peu près 40 ans que je m'intéresse au transport public à Montréal, il me semble que ça fait 10-15 ans qu'on entend ça, que l'offre de transport sur le mont Royal est pas assez bonne. Si on veut éliminer des stationnements, demander aux gens de laisser leur voiture chez-eux, créer d'autres pôles d'attractions, etc., sur le mont Royal, il faudrait offrir une alternative. Je dirais même peut-être d'abord offrir une alternative valable.

Comment on fait? Qu'est-ce que vous recommandez, vous? Je ne sais pas si je vous lance une grosse question là. Qu'est-ce qu'on peut recommander pour qu'enfin la STM, enfin les autorités organisatrices de transport public placent le mont Royal au centre de leur préoccupation, ce qui ne semble pas être le cas, actuellement. La STM gère 159 lignes, je pense, à Montréal, toutes plus importantes que la petite ligne numéro 11.

1400 Alors, comment on fait pour placer le mont Royal au centre des préoccupations des décideurs de transport public ? Parce que, sinon, tout ce que vous proposez, et que beaucoup d'autres personnes proposent en effet, sera difficile à réaliser, si on n'a pas une bonification sérieuse de l'offre.

1405 **Mme CORALIE DENY :**

 Bien, c'est certain qu'il faut bonifier de façon très importante le transport collectif pour se rendre à ces points-là, sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance, parce que les autres, ce sont d'autres types d'accès. On en a par des lignes sur l'avenue du Parc ou de par le Centre-Ville. Je
1410 pense qu'il y a eu des personnes avant moi aussi qui parlaient de propositions. Il y a eu toutes sortes de propositions, de navette, ou de faire certains crochets avec des autobus pour s'assurer de déposer aux différentes entrées qu'on retrouve sur le pourtour, avec aussi un travail de signalisation, encore une fois.

1415 Maintenant, sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance, il est clair que ça va avec. On peut pas demander de vouloir réduire les stationnements, de favoriser le transport collectif sur le mont Royal à ces endroits-là, sans avoir une augmentation majeure de l'offre de transport collectif, spécialement dans les moments qui sont très achalandés. Parce que, tout à l'heure, j'entendais parler des stationnements, en effet, de façon générale, les stationnements c'est comme les
1420 autoroutes, c'est toujours calibré, pensé pour le jour ou le moment de la pointe. C'est-à-dire là où ça va être le plus achalandé. C'est clair, puis c'est sans fin, on peut penser qu'on pourrait avoir des besoins croissants. Si on veut aller dans une tendance inverse sur le mont Royal au niveau des stationnements, il va falloir offrir d'autres façons de faire pour les citoyens. Alors, il y a, à la fois, des stationnements qu'on voit qui sont possiblement récupérables en dehors du parc ou aux
1425 abords du parc, qui sont sur la table, qui pourraient être du partage de stationnements pour des usages multiples, pas seulement pour des usages parc, mais quand les gens viennent au parc. Et puis dans le parc, c'est sûr que la solution va être, bien sûr, d'avoir des navettes plus fréquentes.

1430 Là, comment faire? C'est une grande question. Je pense que si, plus il va y avoir des gens qui vont venir demander l'accès et vouloir y aller en transport collectif, parce que, c'est aussi une chose de dire qu'il faut du transport collectif, il faut aussi que les gens le prennent.

1435 Je pense que sur le mont Royal, il y a eu une augmentation dans les dernières années, quand même, les belles journées, les fins de semaine, du transport collectif, et c'est plein. Alors, je pense qu'il y a un besoin d'augmenter ça. Il y a peut-être aussi besoin de l'adapter aux besoins des gens qui y viennent. Je pense à ceux qui viennent faire du pique-nique, ceux qui viennent avec plus d'enfants, etc. Peut-être que ces bus-là, un peu comme on a le 747 qui est adapté pour aller à l'aéroport, bien, que les bus du mont Royal, les fins de semaine par exemple, il y en a plusieurs qui devraient peut-être répondre à des besoins supplémentaires pour s'assurer que ces gens-là puissent venir en autobus.

1445 Donc, c'est clair qu'il va falloir augmenter. Puis je pense que c'est un peu ça sur quoi on se dirige, parce que si on veut parler de mobilité durable à Montréal, il va falloir que ça se traduise, bien sûr, on pense à des nouvelles lignes de métro, mais concrètement, pour amener à l'intérieur des secteurs, il va falloir plus d'autobus. Maintenant, il peut y avoir des petites navettes. Peut-être qu'à un moment donné, il va falloir moins de gros autobus, puis plus des bus plus petits à certaines heures, pour que la fréquence soit au rendez-vous et moins, même s'ils sont moins remplis que si c'étaient des grands, donc, plus des petits. Ça peut être tout ça.

1450 Je pense que ça va être à regarder. Puis, ce que l'on entend, c'est que l'administration publique est interpellée par le mont Royal, l'améliorer; que Camillien-Houde il va y avoir quand même aussi Remembrance qui va être complètement refait. On va enfin faire tomber ce qui est presque du ressort d'une autoroute, c'est-à-dire, l'échangeur pour faire quelque chose. À quoi ça va ressembler? On ne le sait pas exactement, mais ça va certainement ressembler à quelque chose qui est beaucoup plus approprié pour un parc, qui va permettre de faire le lien aussi davantage avec le parc Summit. Alors, c'est sûr qu'il va falloir revoir les routes. C'est la 11 qui fait ça. On sait qu'il y a aussi des demandes pour qu'il y ait de plus en plus d'autobus qui relient à l'Oratoire Saint-Joseph aussi, puis aux différents métros. Il y a plusieurs lignes de métros, il n'y a

1460

pas juste le métro Mont-Royal pour essayer de désengorger.

1465 Alors, il y a probablement lieu de s'assurer que les gens en autobus aient plus d'accès.
Pourquoi pas, à un moment donné, certains autobus viendraient même du Centre-Ville vers
Côte-des-Neiges, qui feraient un petit crochet au moins jusqu'au Lac aux castors, puis qui
pourraient repartir par exemple. Donc, je pense qu'il y a des routes qui pourraient être modifiées.
Puis, il y a très certainement, un besoin d'augmenter la fréquence. Parce que ça, c'est un des
enjeux majeurs.

1470

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1475 Les stations du REM aussi, qui vont se rajouter aux stations de métros dans un rayon de
peut-être de 1 kilomètre autour du mont Royal. Il y a finalement beaucoup de points de
ralliements.

Mme CORALIE DENY :

1480 D'accès.

1480

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Merci.

1485 **Mme CORALIE DENY :**

Ça me fait plaisir.

1490 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, il me reste à vous remercier, Madame.

Mme CORALIE DENY :

1495 Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1500 J'invite maintenant madame Suzanne Lareau, s'il vous plaît.

Mme SUZANNE LAREAU :

Bonjour.

1505 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour Madame.

Mme SUZANNE LAREAU :

1510 Merci de me recevoir aujourd'hui. Je me présente, Suzanne Lareau, je suis présidente, directrice générale de Vélo Québec. Vélo Québec est une organisation cycliste qui a été fondée en 1967 et qui est appelée régulièrement à intervenir sur des questions d'aménagement urbain pour favoriser les déplacements à vélo.

1515 Alors, le mont Royal. Je vous dirais que notre position est assez connue, mais je vais vous la résumer, encore aujourd'hui, parce que je pense qu'on en a entendu parler amplement dans les médias, dans les derniers mois. Donc, pour Vélo Québec, le mont Royal c'est un lieu emblématique et protégé. C'est un arrondissement historique, qu'on a décidé de protéger. Je
1520 parle de la Ville, bien sûr.