

Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Louise Philibert, qui est à la gauche, ici, et d'un responsable de la sonorisation, à la droite, monsieur Yvon Lamontagne.

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.

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

75 La séance de ce soir devrait prendre fin vers 22h15-22h30, si tout se déroule comme prévu. Nous prendrons une pause de 10 minutes à mi-parcours.

Enfin, 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 seront pas reçus.

80 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos qui seront tenus ce soir, les représentants de la Ville pourront user de leur droit de rectification. C'est la présidente, c'est-à-dire moi-même, qui leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance seulement. Il s'agira bien entendu de rectifier un fait ou des données et non pas d'émettre un commentaire ou un avis de la part de la Ville.

85

Alors, j'invite immédiatement madame Andrée-Anne Koll et monsieur Samuel Pagé Plouffe, de Vivre en Ville, à venir nous rejoindre, ici, à l'avant.

90 Alors, je vous demanderais de vous identifier peut-être tous les deux auprès de madame Philibert, au micro, pour qu'elle sache qui vous êtes quand vous allez intervenir.

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

95 Oui, bonjour, Andrée-Anne Koll, je suis conseillère en aménagement urbanisme à Vivre en Ville.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

100 Bonjour, Samuel Pagé Plouffe, je suis conseiller en affaires publiques à Vivre en Ville.

LA PRÉSIDENTE :

 Les préambules étant terminés, on vous écoute.

105

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

 Merci, Madame Brodeur. Je prendrais un petit instant pour présenter Vivre en Ville. Peut-être que vous nous connaissez déjà. Vivre en Ville est une organisation d'intérêt public qui agit
110 partout sur le territoire québécois, à toutes les échelles. Donc, à l'échelle de la rue, mais aussi à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle nationale pour le déploiement de collectivités viables, de collectivités plus viables, espérons-le.

 On a cinq sphères d'activités principales. On fait de la recherche, de la formation, de la
115 sensibilisation. On s'implique dans le débat public, comme ce soir, et aussi du conseil et de l'accompagnement. Donc, voilà pour la présentation.

120 Vous avez lu notre mémoire. Peut-être juste pour commencer, trois principes sur
lesquels je tenais à insister. La première chose, le site du mont Royal où se trouve Camillien-
Houde, c'est un site qui est exceptionnel. Donc, pour nous, il faut le traiter de façon exceptionnel,
puis c'est normal de mettre de l'avant des mesures exceptionnelles sur ce site-là.

125 Deuxième principe, assurer la sécurité des usagers les plus vulnérables. Et puis,
finalement, réfléchir au-delà uniquement de la circulation de transit, réfléchir à l'accès au parc.
On est dans une réflexion, ce soir, qui je pense doit se poursuivre dans les prochaines années,
qui, de toute façon, a été entamée depuis longtemps.

130 Je passerais en revue nos cinq recommandations principales, puis, par la suite, ça nous
fera plaisir d'échanger brièvement avec vous, au besoin.

135 La première, on est en faveur de la cessation, de terminer le transit sur Camillien-Houde.
On y voit, en fait, un momentum qui doit être saisi, terminé - je spécifie terminé le transit,
évidemment des véhicules particuliers. Pour ce qui est du transit du transport collectif, on est très
en faveur. Donc, c'est un momentum qui doit être saisi. Puis on l'a vu par le passé, il y a eu
plusieurs projets de réaménagement de Camillien-Houde qui mettaient l'emphase sur justement
la priorisation de usagers les plus vulnérables, la sécurité, mais qui n'ont pas été,
malheureusement, réalisés. Ce que l'on croit, c'est que la cessation du transit crée cette
opportunité-là, puis n'a pas d'autre choix que d'aller de l'avant. Puis, j'ajouterais aussi, que ça
140 aussi, c'est l'objectif du gouvernement du Québec, dans le cadre de sa politique de mobilité
durable, d'aller de l'avant avec une vision zéro. Donc, pour nous, tout cela est cohérent.

145 Pour ce qui est de la troisième recommandation, je dirais, ça doit s'inscrire, quand on dit
« on veut aller au-delà de la question du transit », on pense que ça doit s'inscrire tout de
même dans une réflexion plus globale sur la place de l'automobile, puis, oui, on l'affirme, sur la
réduction de la place de l'automobile dans la Ville. On a beaucoup travaillé, notamment, sur la

150 politique de mobilité durable du gouvernement du Québec. Pour moi, c'est dans certains cas, certaines mesures doivent être mises de l'avant; dans d'autres cas, d'autres mesures doivent être mises de l'avant. On doit réfléchir sur la mobilité comme un cocktail de mesures, dans certains cas. Par exemple, il faut donner des carottes, créer des indemnités pour les personnes qui se rendent au travail en transport collectif, ce qu'on appelle parfois l'indemnité le « *parking cash-out* ». Dans certains cas, aussi, il faut avoir des mesures plus coercitives, puis je pense que c'est une nouvelle façon de réfléchir la mobilité que l'on aperçoit un peu partout à travers le monde. On n'est pas différents de ce qui se fait ailleurs. Donc, notamment à New York, on a connu la même expérience. Je pense que c'est souhaitable, justement, d'être capable de déployer un ensemble de mesures, un cocktail de mesures différentes.

160 Quatrième recommandation, renforcer le transport collectif. Dès le Plan de transport de 2008, on l'a bien noté dans les documents que vous nous avez fournis. Dans le Plan de transport 2008, on parlait d'une navette écologique sur le mont Royal, améliorer l'accès entre les différents sites. Donc, on est extrêmement favorables à cela. Et quand on disait justement que c'est un site exceptionnel, pourquoi pas avoir une navette différente des autres, qui peut être électrique, mais qui va justement être emblématique. L'expérience du projet pilote a permis d'améliorer l'expérience du transport collectif. Donc, c'est un gain qui est non négligeable, notamment l'hiver. Nous c'est une façon qu'on a pour les gens qui se déplacent l'hiver en transport collectif, on doit renforcer l'accès.

170 La cinquième recommandation. Quand on disait « améliorer l'accès », on a vu, dans le rapport qui a été fait du projet pilote, un achalandage assez fort pour l'été 2018 au mont Royal et qui balance ce qu'il y a eu en 2017. Mais 2017 était l'année du 375^e. Donc, l'achalandage plus fort s'est maintenu. On pense qu'il est important de favoriser tous les accès au mont Royal et se donner l'objectif d'augmenter l'achalandage, parce que c'est ça l'objectif finalement. C'est que les montréalais, dont nous sommes, profitent davantage du mont Royal. Donc, c'était la cinquième recommandation.

On souhaite qu'il y ait un suivi rigoureux qui soit fait. Je pense que la démarche est déjà bien entamée. Peut-être juste un petit clin d'œil. Notre directeur général aurait bien aimé être là aujourd'hui. Il est dans l'incapacité d'y être. Mais monsieur Savard vous salue et vous remercie.

180

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup. Alors, on aurait effectivement quelques questions. Je vais laisser la parole à mon collègue pour commencer.

185

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Je vais aller droit au but. La recommandation 4 : « bonification du transport en commun ». Je vous trouve poli, parce que c'est une petite bonification qu'il y a eu. Moi, je suis un partisan du transport en commun en passant, puis la STM, je trouve qu'elle fait d'excellentes choses.

190

Mais la desserte du mont Royal, il y a quelqu'un qui est venu nous dire cet après-midi que ce n'était pas fort fort. Alors, comment on fait pour améliorer la desserte du mont Royal, quand ça fait 15 ans que tout le monde le demande, puis il y a une petite bonification une fois de temps en temps. Y a-t-il des moyens que vous pouvez nous suggérer? Qu'est-ce qu'on pourrait recommander? Qu'est-ce que vous recommandez, vous, pour qu'enfin la desserte du mont Royal devienne une priorité pour les décideurs du transport collectif dans la région de Montréal? , *Flat line*, je fesse fort, hein?

195

200

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

Oui, ça commence fort mais, effectivement, il y a toutes sortes de mesures qui peuvent être étudiées.

205

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Allez-y.

210 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

Je pense que d'abord on a bien souligné dans notre recommandation 3, qui était de repenser la place de l'automobile, puis je pense qu'on l'a souligné, effectivement, c'était des avantages timides, mais sur l'échelle du projet pilote on n'a pas pu mesurer ça à plus long terme.

215

Mais juste d'augmenter la fiabilité et la ponctualité du transport en commun, ça, je pense que ça permet aux usagers du transport en commun de dire « O.K. Bien pour aller au mont Royal c'est fiable, je peux prendre l'autobus ». Parce que si on est pris dans le trafic, si on est pris dans la circulation de transit sur le mont Royal, c'est sûr que ça tente à personne d'y aller et de dire « est-ce que ça va prendre 20 minutes aujourd'hui ou ça va men prendre 1 heure ». Donc, d'une part, je pense que ça, c'est une bonne amélioration qu'on a constatée.

220

Ensuite, effectivement, puis on en parle un peu aussi dans notre cinquième recommandation qui essaie d'ouvrir un peu le parc du mont Royal à un peu plus large. On dit oui, mais ça ne se passe pas juste à accéder d'un côté ou accéder de l'autre; c'est d'essayer de le connecter aux stations de métro. Puis c'est là aussi où il faut arrêter de voir l'efficacité du transport en commun, puis essayer d'avancer un peu et puis de mettre des mesures un peu plus proactives pour faciliter, pour inciter à prendre le transport en commun. Je pense que c'est effectivement, comme mon collègue l'a dit, un cocktail de mesures.

225

230

Puis, il y a lieu de bonifier le transport en commun pour se rendre au parc, pour que ce soit plus fiable, plus ponctuel. Puis, à l'intérieur du parc, aussi, pour savoir que, si je vais au parc, j'aurai pas besoin de ma voiture pour y circuler. Ça vaut aussi pour un automobiliste qui veut fréquenter le parc, mais qui pourrait se stationner

235

plus facilement à un autre endroit qu'au Lac-aux-castors, pour pouvoir prendre l'autobus, qu'il sait dans combien de temps il va passer là. Aujourd'hui, les technologies sont là, puis c'est de voir comment on peut être plus proactif.

240 En termes de mesures concrètes d'aménagements, je ne pense pas qu'on a réfléchi à ça.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

245 Non, on n'a pas réfléchi à ça. Mais, peut-être un petit ajout. Le mont Royal appartient aux montréalais, mais appartient aussi tout de même pas mal aux québécois. Je pense qu'on est en train de mettre en œuvre la politique de mobilité durable. On a besoin de symboles forts. Je pense que le gouvernement du Québec s'est déjà engagé à davantage à financer le transport collectif. Ça va nous faire plaisir de participer avec la Ville de Montréal à demander que le
250 gouvernement du Québec contribue à mieux desservir le mont Royal. On sait que les immobilisations sont tout de même financées par le gouvernement du Québec pour ce qui est de transport collectif. Donc, je pense que comme c'est emblématique, on est capable de mettre pas mal de poids politique dans la balance pour aller chercher...

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

J'ai une autre question reliée à ça.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

260 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

265 C'est la première recommandation « mettre fin à une façon définitive à la circulation de

270 transit ». Il y a des gens qui disent oui, qui disent ça, mais qui disent « oui, mais il y a peut-être des conditions préalables ». Par exemple, si on ne met pas en place d'autres moyens de se rendre à la montagne, de se rendre aux différents points d'intérêt de la montagne, avant, bien, là, on va pénaliser les gens que vous voulez aider dans votre recommandation numéro 2. Si on dit aux gens « laissez votre auto chez-vous, puis les personnes handicapées, vous n'avez pas de moyen de monter en haut, les personnes à mobilités réduites, vous n'avez pas de moyen de monter en haut, mais on arrête la circulation de transit », est-ce qu'on ne pénalise pas les gens justement les plus défavorisés?

275 Autrement dit, je vais poser ma question autrement, pour être clair. Est-ce que dans votre tête, il y a des conditions à mettre en place avant d'être capable d'arrêter le transit? Ou, si on arrête le transit tout de suite, demain matin, comme ça?

280 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

285 Bien, je pense que, premièrement, l'ordre de nos recommandations n'est pas anodin. On commence avec celle-là, parce que, comme on le précise dans notre mémoire, le projet pilote puis la fin de la circulation de transit pour les véhicules particuliers, ce n'est pas d'arrêter l'accès aux automobilistes. Les automobilistes peuvent encore aller au mont Royal; ils ne peuvent pas traverser le mont Royal en voiture. Donc, je pense que de côté-là, c'est un peu la mesure transitoire qu'effectivement on ne peut pas réduire le nombre de stationnements au Lac-aux-castors. On ne peut pas réduire la place de l'automobile si, entre-temps, on ne réfléchit pas à comment est-ce qu'on peut bonifier tout ça.

290 Donc, nous on est favorable, on salue un peu le courage à l'administration de dire : « O.K., on en n'empêche l'action de voiture, mais on ne va pas faciliter la traversée du mont Royal ». Donc, on pense que cette mesure-là permet un accès aux gens qui ne peuvent pas délaissier la voiture parce qu'il n'y a pas de mesures qui permettent justement de s'y rendre facilement, en ce moment, notamment pour les personnes à mobilité réduite, comme vous dites.

295

Après ça, c'est de voir comment est-ce qu'avec l'amélioration du transport collectif, avec des solutions comme celles qui ont été proposées plusieurs fois dans les plans précédents, de mutualiser des stationnements institutionnels, de réfléchir un peu à d'autres moyens. Parce que l'accessibilité, ça ne se définit pas seulement par « est-ce que je peux y aller en voiture », c'est de voir plus large que ça. Mais quand on aura été capable d'aller plus loin avec des mesures innovantes pour ce site exceptionnel, ben, c'est de voir comment est-ce qu'on peut repenser la place de l'automobile.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

Peut-être juste un petit ajout aussi. Le fait d'avoir mis fin au transit fait qu'on se pose cette question-là aujourd'hui. On se l'est posée à plusieurs reprises, mais quels gestes ont été réalisés par le passé? Il y en a eu, mais tout de même assez modestes. On pense qu'à partir du moment où il y aura confirmation que ce sera une situation plus permanente, on sera obligé de faire un suivi pour s'assurer justement à de meilleurs accès. Puis, compter sur nous pour être là pour défendre l'accès le plus large possible au mont Royal.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Merci.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Vers la fin, vous parlez de faciliter l'accès de façon générale et vous parlez de *mesures concrètes doivent être prises à court terme pour diminuer les risques de collisions et favoriser l'accès à pied, transport collectif et en vélo*. Ça serait ces mesures à court terme que vous proposez?

325 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

Oui, on a lu beaucoup de documentation très intéressante sur le site de l'OCPM. On voit qu'il y a quand même beaucoup d'études d'aménagement qui ont été faites pour le mont Royal, pour ses pourtours. Puis cette recommandation-là visait principalement à ouvrir un peu les limites
330 du parc du mont Royal pour aller voir, par exemple, sur l'avenue du Parc, sur des bretelles qui permettent d'accéder près du mont Royal; pas nécessairement sur les voies qui permettent d'y entrer, par exemple, en voiture, mais pour que les piétons qui se rendent vers le mont Royal, donc, que les accès soient facilités. Puis c'est un peu dans la vision de la Ville qui souscrit à l'approche Vision Zéro, justement d'essayer de réfléchir sur comment est-ce qu'on peut protéger
335 les usagers les plus vulnérables. Mais, à cette étape-ci, on n'avait pas proposition concrète.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Merci.

340

LA PRÉSIDENTE :

Une autre question en relation avec votre recommandation 15, à l'effet de sécuriser tous les accès physiques. Qu'est-ce qu'on veut dire par sécuriser? Puis lesquels aviez-vous en tête, en particulier? Vous dites tous les accès, mais...
345

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

Oui, bien c'est un peu la même...

350

LA PRÉSIDENTE :

La même chose?

355 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

... la même idée. C'est qu'il y a eu beaucoup d'études qui ont été faites. Il y a eu beaucoup les Amis de la montagne, il y a ...

360 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

365 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

... il y a toutes sortes d'organismes qui se sont penchés sur les intersections qui sont accidentels. J'en ai vu une sur les traverses à sécuriser.

370 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

375 Donc, il y a quand même eu un inventaire qui a été fait. On pense que justement cette réflexion-là sur le mont Royal ne doit pas se limiter aux limites du parc, mais vraiment d'aller chercher les arrondissements adjacents qui doivent aussi avoir, à la Table de concertation du mont Royal, exemple, pour réfléchir conjointement aux moyens pour améliorer l'accès notamment des piétons et des cyclistes au mont Royal.

380

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Vous imaginez que dans les 465 mémoires, dont le vôtre, que nous avons reçus, il y a toutes sortes de recommandations.

385

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

Hum, hum.

390 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, outre de fermer ou pas le transit, il y a des recommandations sur l'aménagement, sur la sécurité des accès de la voie Camillien-Houde, des ronds-points comme du côté de Remembrance/Côte-des-Neiges. Alors, on peut imaginer qu'un plan pour mettre le mont Royal
395 au goût du jour et au goût des attentes et puis des différentes politiques, que ce soit Vision Zéro ou accessibilité universelle, ça va être un plan qui, bon, d'accord, qui va prendre un certain nombres d'années. Si vous aviez, à partir de votre expérience et de vos préoccupations de Vivre en Ville, à choisir quelques mesures, deux ou trois, ou en fait le nombre que vous voudrez, à mettre en place à court terme?

400

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

Sur le mont Royal?

405 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

410 Bien, d'abord...

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce que vous choisiriez? Qu'est-ce que vous suggérez?

415

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

C'est de mettre fin à la circulation de transit des véhicules particuliers, ça, c'est la base.

420 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais, ça c'est un très gros morceau.

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

425

Mais autrement, mon collègue l'a effleuré un peu, bien, essayer de bonifier l'expérience des usagers du transport en commun. On en parlait un peu plus tôt de rendre ça plus fiable.

LA PRÉSIDENTE :

430

O.K.

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

435

Pour ça, il y a notamment les lieux d'attente qu'il faut réfléchir. Les lieux d'attente qui sont peut-être tempérés, notamment l'hiver, pour que ce soit facile et agréable aussi d'attendre l'autobus. Des lieux d'attente qui sont sécurisés aussi et qui sont peut-être mêmes ludiques. Je pense que les aménagements transitoires puis la poursuite de la réflexion dans ce sens-là, en hiver comme en été, peuvent être intéressants pour favoriser l'accès au mont Royal.

440

LA PRÉSIDENTE :

En avez-vous d'autres?

445 **M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :**

Moi, ça me convient.

450 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

Oui, ça te convient? Bien, je pense que la réflexion aussi qu'on a soulignée, et ça, c'est dans un plan d'aménagement qui est plus aboutie puis dans la réflexion sur la géométrie, etc. mais c'est de réfléchir. On parle beaucoup des piétons, des automobilistes, mais il y a aussi les cyclistes qui empruntent beaucoup Camillien-Houde, le chemin Remembrance.

455

Puis de voir justement ce qui était assez éloquent ou assez parlant dans le rapport de CIMA, qui a été commandé par la Ville de Montréal, c'est qu'on remarquait justement le conflit qu'il peut y avoir entre les cyclistes et les usagers du transport en commun. C'est de voir comment est-ce qu'on peut éviter, justement à court terme, que ces deux usagers de la route, qui ne font pas la même utilisation de la voie, puis peut-être qu'il y a une manière de départager aussi les cyclistes sportifs, des cyclistes plus récréatifs, pour justement qu'il y ait moins de conflits, que ce soit moins accidentogène sur la voie Camillien-Houde et puis sur le chemin Remembrance.

460

465 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ce que j'entends, c'est les transports en commun, les lieux d'attente et puis possiblement de trouver une façon de clarifier les espaces utilisés par les véhicules automobiles et par les vélos.

470

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

Les vélos puis, c'est ça...

475 **LA PRÉSIDENTE :**

... et les piétions.

480 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

... les usagers des transports en commun qui montent dans l'autobus, par exemple, oui.

LA PRÉSIDENTE :

485 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

490 Vous parlez de ce qui s'est passé autour du belvédère Soleil, les problématiques qu'il y a eu là, c'est ça?

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

495 Oui, il y a eu ça, effectivement, puis il y a aussi le belvédère Camillien-Houde. Donc, de clarifier ces accès-ça.

LA PRÉSIDENTE :

500 Parfait.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

505 Puis c'est très important d'être dans le concret, puis je suis bien d'accord, mais je pense qu'il faut tout de même s'assurer...

LA PRÉSIDENTE :

Je vous parlais de mesures de court terme, là...

510 **M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

515

En sachant que... Je vais vous donner un exemple : si on doit faire des travaux plus importants sur Camillien-Houde, si on doit déplacer des stationnements, restreindre les stationnements, ça c'est des mesures d'abord qu'on ne décide pas une à une, mais il faut les mettre dans un plan d'ensemble. Le temps de faire le plan, le temps de traiter, etc. Mais on pensait à des mesures de court terme qui pourraient faciliter la vie de tout le monde. Oui, c'était dans ce sens-là.

520

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

525

À cet égard-là, Andrée-Anne a été...

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

530

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

Oui. Mais, ce que je voulais ajouter c'est, moi, je crois qu'on doit annoncer rapidement qu'il y aura un mécanisme de suivi, pour s'assurer aussi de l'acceptabilité sociale dans la population, avec des objectifs clairs de pourquoi on fait ça.

535

LA PRÉSIDENTE :

Ça ressemble à quoi un mécanisme de suivi pour vous?

540

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

Bien, notamment, sur l'achalandage.

545

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

550

La question a été posée par Madame je crois... par Monsieur...

LA PRÉSIDENTE :

555

Oui, peu importe.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

560

Bien, on doit s'assurer, non seulement de vérifier si on réussit à maintenir un champ d'achalandage, puis à le faire croître grâce aux mesures d'accès plus large. Mais effectivement, aussi, on doit mesurer pour chacune des classes de la population...

LA PRÉSIDENTE :

565

O.K.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

570 ... chacune des minorités, peut-être pas les minorités visibles nécessairement, mais
minorités...

LA PRÉSIDENTE :

575 Par catégorie de population.

M. SAMUEL PAGÉ PLOUFFE :

Exactement.

580 **Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

585 Puis à cet égard-là, le rapport qui a été fait par le projet pilote n'est peut-être pas parfait,
notamment à cause du délai du projet pilote. Mais il y avait des indicateurs qui étaient
intéressants, notamment sur le bruit, notamment sur l'ambiance, sur l'expérience aussi des gens
qui étaient là, puis je pense que ça c'est intéressant à justement à adopter un mécanisme pour
suivre ça et savoir qu'est-ce que ça a comme effet pour la suite des choses.

LA PRÉSIDENTE :

590 Parfait.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

595 Pensez-vous que des indicateurs de performance comme ceux-là, des indicateurs de
résultat, devraient être publiés annuellement et faire partie d'un rapport annuel de la Ville de
Montréal, par exemple?

Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :

600 Oui, moi je le crois, puis ça pourrait être tout à fait intéressant, puis ça permet d'avoir des comparatifs aussi tout à fait pertinents.

LA PRÉSIDENTE :

605 Ça va. Il me reste qu'à vous remercier d'avoir répondu à nos questions et nous avoir présenté votre mémoire.

Alors, maintenant j'appellerais pour l'Équipe cycliste Peppermint. Madame Joëlle Simard. Vous allez nous présenter vos collègues?

610

Mme JOËLLE SIMARD :

Oui, certainement. Donc, je suis Joëlle Simard. Je suis accompagnée de Clara Polom et d'Émilie Mercier.

615

LA PRÉSIDENTE :

Alors, allez-y, on vous écoute.

620

Mme JOËLLE SIMARD :

625 Merci. Donc, on représente l'Équipe cycliste Peppermint. C'est une équipe cycliste qui a été fondée en 2015 sous forme d'une OBNL, dont Clara et Émilie sont membres. On est toutes les trois professionnelles dans le milieu de la santé, de l'organisme et du droit. On est évidemment passionnées de sport. On habite Montréal, on travaille à Montréal. Nos activités se font à Montréal. On pratique le sport cycliste à Montréal. On s'est impliquées depuis plus de 5