

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

1425

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire:

Bien sûr.

1430

LA PRÉSIDENTE:

D'autres questions?

Mme LUBA SERGE, commissaire:

1435

Non.

LA PRÉSIDENTE:

1440

Alors je vous remercie beaucoup de votre présentation.

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

Bonjour, Monsieur.

1445

M. PAUL LAPOINTE:

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

LA PRÉSIDENTE:

1450

Oui.

M. PAUL LAPOINTE:

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

LA PRÉSIDENTE:

1460 Parlez un petit peu plus fort, oui.

M. PAUL LAPOINTE:

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

LA PRÉSIDENTE:

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

M. PAUL LAPOINTE:

Oui.

1475 **LA PRÉSIDENTE:**

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

M. PAUL LAPOINTE:

Mais de toute façon, je veux dire...

1485

LA PRÉSIDENTE:

Il n'y a aucun problème.

1490

M. PAUL LAPOINTE:

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

LA PRÉSIDENTE:

1495

Oui.

M. PAUL LAPOINTE:

1500

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

1505

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

1510

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

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

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

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

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

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

Monsieur Ferrandez nous dit un peu plus loin :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1695

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

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

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

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

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

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

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

1730

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

1735

1740

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

1745

LA PRÉSIDENTE:

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

1750

M. PAUL LAPOINTE:

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

1755

1760

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

1765

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

1770

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

1775

1780

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

1785

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

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

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

1800
1805 Ça, c'est mon sentiment profond. J'ai l'impression que quelqu'un, en quelque part, qui utilise des prétextes, vous m'arrêtez, là, parce que je ne veux pas être insultant vis-à-vis personne, mais j'ai vraiment l'impression qu'on utilise cette affaire-là, pour faire une guerre à l'auto et c'est un prétexte, O.K. Ce qu'on veut, c'est améliorer la situation du Mont-Royal, ça n'est pas faire la guerre à l'auto en premier lieu. Voilà.

LA PRÉSIDENTE:

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

M. PAUL LAPOINTE:

1820 C'est assez clair.

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup.

1825

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

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES
REPRISE DE LA SÉANCE

1830

LA PRÉSIDENTE:

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

1835

Mme LOUISE BALTHAZAR:

Bonjour.

1840

LA PRÉSIDENTE:

Bonjour, Madame.

Mme LOUISE BALTHAZAR:

1845

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