

1785 Donc, il y a une réalité géographique qui fait qu'avec toute la bonne volonté du monde l'automobile a encore sa place dans un certain nombre de quartiers, parce qu'il n'y a pas d'autres moyens que ça.

LE COMMISSAIRE :

1790 Moi je veux vous remercier. C'était intéressant, original. Le fait que vous avez pu vivre cette expérience-là dans d'autre grande ville, beaucoup plus grande que Montréal, c'était intéressant aussi que vous nous apportiez ces remarques.

M. FABRICE WEILL :

1795 Mais c'est ce dont je me suis aperçu. En fait, j'ai fait la réflexion à la maire de Westmount il y a six mois. J'ai commencé à aller au conseil municipal en début de cette année. C'est là que je me suis aperçu qu'en fait ici par rapport à d'autres villes, par rapport à New York ou Paris, il n'y a, à mon sens, absolument rien de fait pour le partage de la route. Alors, c'est une question d'éducation, de bon sens et de politesse entre citoyens.

1800 Et donc ça, c'est une des pistes à voir qui faciliterait grandement la cohabitation notamment sur Camillien-Houde et Remembrance.

1805 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup, Monsieur Weill, et comme je vous disais, je vous invite à déposer votre document.

M. FABRICE WEILL :

1810 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1815 J'invite maintenant monsieur Daniel Boothby, en espérant que je prononce votre nom Boothby, c'est ça?

M. DANIEL BOOTHBY :

1820

C'est exact. J'aurai comme la personne précédente, beaucoup à dire sur la cohabitation des camions, voitures, vélos et piétons à Montréal. Comme j'ai 10 minutes et pas mal de choses à dire sur les voies d'accès à Montréal. Je vais me limiter à certains sujets.

1825

Je m'appelle Daniel Boothby, j'habite la rue Jeanne-Mance juste un peu au nord de Montréal. Donc, je suis en diagonale du parc du Mont-Royal. D'avril à octobre, je pars au moins trois jours par semaine en vélo monter Camillien-Houde, descendre Remembrance, rarement le contraire. Je marche sur le mont Royal souvent, je fais du ski de fond et de la raquette sur le mont Royal. En hiver donc, je suis un utilisateur du mont Royal de longue date d'ailleurs, depuis 40 ans que j'habite à côté du mont Royal.

1830

Je vais parler de trois sujets. Ça rentre bien dans le micro?

1835

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Ça va très bien. Continuez, oui.

1840

M. DANIEL BOOTHBY :

Vous m'entendez, d'accord. Premièrement, les problèmes de sécurité en vélo, deuxième la circulation de transit, troisième, la circulation piétonnière. Dans chaque cas, je vais essayer de voir ce que je vois comme des éléments de solution à ce que je soulève comme des problèmes.

1845

Donc, commencer avec les problèmes de sécurité de vélo que selon moi comme cycliste il n'y a aucune amélioration depuis la fermeture de la voie d'accès au milieu du parcours. Quels sont ces problèmes? Les virages illégaux sur Camillien-Houde, soient les virages en U et soit le virage illégal à gauche pour rentrer dans le belvédère de Camillien-Houde.

1850

Les arrêts et les stationnements sur la côte nord qui sont un problème de sécurité

1855 pour deux raisons. Primo, les gens repartent souvent sans avertissement, deuxièmement ça force les vélos de virer subitement dans le chemin des autos.

1860 Le rétrécissement de la voie après le belvédère, la qualité de la surface, les nouvelles structures en haut après le rétrécissement, l'espèce d'estrade ajoute des problèmes en rétrécissant la surface disponible en introduisant des problèmes de visibilité pour voir des piétons. Et finalement, une qui était là avant, la vitesse des autos et des vélos dans les descentes, soit sur Remembrance, Côte-des-Neiges, soit sur Camillien-Houde.

1865 Ce que je vois comme des voies de solution pour la sécurité à vélo. Pour les virages illégaux, étant les barrières qui ont déjà été étendues, en bas le feu de circulation, juste en haut à l'entrée du belvédère, plus loin que ça, le rétrécissement rendait impossible d'avoir des barrières. Mais de toute manière, il n'y a pas grand danger de virage en U dans cette partie entre les deux espèces de falaises.

1870 Une signalisation claire interdisant l'arrêt sur les accotements. Là où la voie se rétrécit en haut, de mettre une signalisation et comme par exemple des clignotants jaunes sur un panneau en losange, qui avertit qu'il peut y avoir des vélos.

1875 Un problème dans le rétrécissement. Il y a assez de place là pour un vélo qui ne roule pas vite. Et je me suis déjà fait dépasser par un autobus là, sans problème. Mais c'est à cette condition que l'asphalte soit en condition pour rouler dessus, et ce n'est souvent pas le cas. On est forcé dans la voie des voitures, et cetera. Donc, voir à l'asphaltage.

1880 La nouvelle structure qui est là - je reviendrai là-dessus, sur la partie qui concerne le passage piétonnier - mais c'est selon moi, mes observations, c'est très peu fréquenté. Comme je dis, ça cause à mon esprit des problèmes de sécurité. Je l'enlèverais partout.

1885 Et finalement, une vitesse limite partout à 30 kilomètres/heure avec des dos d'âne. Je dirais comme le précédent, un dos d'âne, un vélo passe à 30 kilomètres/heure sans aucun problème, à 40 kilomètres/heure. Pour se faire lancer par un dos d'âne, il faut vraiment rouler assez vite, merci.

La circulation de transit. Pour moi le point de départ c'est que le parc du Mont-Royal est avant tout voué à l'utilisation de tous les Montréalais, non seulement un groupe en

particulier. Et secondairement, une attraction touristique.

1890

Dans les discussions de transit de Montréal, il faut distinguer entre des utilisateurs de Montréal qui montent d'un côté, s'arrêtent, font une activité, descendent de l'autre côté, et ceux qui passent simplement comme commutateur.

1895

Je pense que l'expérience de 2017, de l'été 2017 en particulier a été un peu particulier pour le deuxième groupe des commutateurs pour une raison très simple. On travaillait à la fois sur Penfield, des Pins, sur la Côte-des-Neiges et sur Côte-Sainte-Catherine, ce qui a hautement fait énormément de volume de transit là, et il ne faut pas prendre ça comme la norme.

1900

Selon moi c'est un constat, mais je dirais plutôt une opinion basée sur les observations que l'interdiction de passage tel qu'il a été mis en place, en effet défavorise l'utilisation du parc par les familles montréalaises et par les touristes en auto quant à ça. Je ne peux pas le prouver. Je soumettrai qu'une façon de le démontrer ou de l'examiner serait de regarder si la fréquentation puisque le stationnement à Montréal collecte de l'argent des parcomètres. On pourrait facilement vérifier si l'utilisation des parcomètres a baissé dans l'été 2018 par rapport à l'été 2017. Selon moi le cas serait oui.

1905

1910

Mais pour donner un exemple de pourquoi je pense que ça nuit à l'utilisation par les familles montréalaises. Une famille dans l'est qui n'a pas le bonheur comme moi d'être situé directement sur la ligne d'autobus 11, qui voudrait faire des activités au Lac-des-Castors ou inversement comme on a entendu parler ceux qui voudraient aller à la maison Smith à partir de l'ouest de la montagne.

1915

Un autre exemple. Touriste cette fois. Un qui voudrait faire le tour des belvédères, Westmount, stationner en haut du mont Royal et aller au belvédère du chalet, aller par la suite au belvédère de Camillien-Houde, c'est impossible avec l'interdiction.

1920

Moi personnellement je n'aurais aucune objection à revenir à une réouverture complète à la circulation. Mais si on revenait à une restriction à ce niveau-là, j'ai une série de possibilités qui permettraient, qui amoindrieraient à mon avis l'effet sur l'utilisation par les Montréalais tout en diminuant potentiellement le passage sans arrêt sur le mont Royal.

1925

La première serait de rendre, d'avoir un sens unique aux heures de pointe dans la direction qui va contre la prédominance du trafic. Serait selon moi, mais je n'ai pas des mesures de comptage de trafic dans le matin d'est en ouest, dans l'après-midi d'ouest en est. Sinon fermeture, mais aux heures de pointe seulement. Sinon, plus sévère encore la fermeture les jours ouvrables, mais pas en fin de semaine quand il y a beaucoup moins de trafic, de passage de commutateurs.

1930

Et si au moins on ferme complètement le passage du mont Royal, pour permettre aux gens d'aller, qui viennent de l'est, d'aller stationner au Lac-des-Castors et vice et versa. Utiliser la voie qu'on a laissé tomber parce qu'on a plus deux voies dans chaque direction, mais une voie dans chaque direction dans ce qui était avant le côté pour la circulation à l'est. Ce qui laisse deux voies où on pourrait circuler entre les deux pôles de maison Smith et Lac-des-Castors.

1935

1940

Finalement, pour ce qui est de la circulation piétonnière sur Camillien-Houde et des structures pour l'encourager. Je trouve une aberration complète, la Ville a investi dans des très belles structures et sentiers sur la pente en bas de Camillien-Houde, qui permettent de se rendre au belvédère et du belvédère on peut monter sur l'escalier qui est là. Je ne comprends pas pourquoi quelqu'un qui voudrait marcher, qui saurait que ces sentiers sont là, il irait marcher sur Camillien-Houde de préférence. Je veux bien. Mais ces sentiers sont très mal indiqués. Ils sont bien connus des gens comme moi qui sont des utilisateurs fréquents du parc, mais pour l'utilisateur occasionnel, le touriste c'est presque impossible de deviner qu'ils sont là.

1945

1950

Donc, pour moi la solution évidente c'est de s'arranger pour très bien indiquer la présence de tous ces sentiers, comme au Jardin botanique, avec des cartes détaillées qui montrent la présence de ces sentiers, fixées à différents endroits, différents points d'accès du parc, et avec des affiches qui indiquent les sentiers, des flèches. Comme par exemple on a déjà pour les sentiers de ski de fond.

1955

Et finalement, à ce moment-là les structures qu'on a érigées en haut de Camillien-Houde n'ont pas de raison d'être. En fait, il y a sur la voie qui fait le tour en haut de Montréal, un très bel endroit où on a exactement la même vue d'encore plus haut. Et comme je dis, facilement accessible à pied. À la limite, on pourrait mettre une petite plateforme là si on voulait.

1960 Finalement, je conclus là. Je trouve la petite installation au belvédère de Camillien-Houde bien sympathique. Le petit genre de resto. Et voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1965 Bien, alors je vous remercie beaucoup, Monsieur Boothby. Je vous remercie aussi de vos notes qui donnent le plan de votre intervention.

J'avais une question de clarté. D'abord, le belvédère, ce dont vous parlez ce n'est pas le belvédère soleil, c'est plus le restaurant sur Camillien-Houde?

1970

M. DANIEL BOOTHBY :

Le restaurant est au belvédère Camillien-Houde. Ça, je trouve bien.

1975

LA PRÉSIDENTE :

Intéressant, mais vous trouvez moins...

M. DANIEL BOOTHBY :

1980

Mais l'autre en haut, après le rétrécissement, je ne sais pas exactement. Je dois dire où arrête Camillien-Houde et où commence Remembrance.

LA PRÉSIDENTE :

1985

Mais c'est celui qui en haut qu'on appelle le belvédère soleil, qui donne sur...

M. DANIEL BOOTHBY :

1990

Ah c'est ça qu'on l'appelle, oui, exact.

LA PRÉSIDENTE :

1995

Celui-là, vous êtes un peu plus critique, c'est ce que je comprends?

M. DANIEL BOOTHBY :

2000

Oui, beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2005

Beaucoup critique même.

M. DANIEL BOOTHBY :

2010

Parce que comme je dis il y a un plus beau point encore juste en haut de la falaise qui est facilement accessible à pied. Et pour moi ça représente en plus un problème de sécurité.

LA PRÉSIDENTE :

2015

En plus, oui.

LE COMMISSAIRE :

2020

Bien, pendant qu'on parle de ça, qu'est-ce que vous n'aimez pas là-dedans? Parce qu'il y a un très beau point de vue sur les couchers de soleil, qu'on ne trouve pas ailleurs. Est-ce que c'est la structure que vous n'aimez pas, la façon dont ça a été fait?

2025

Est-ce que si la Ville en ayant plus de temps qu'ils en ont eu pour faire ces structures temporaires, si la Ville érigeait là un bel espace qui serait agréable. Est-ce que vous, vous dites ça n'a pas sa place quand même?

Est-ce que ma question est claire?

M. DANIEL BOOTHBY :

2030

Oui, oui. La question est abondamment claire. Il y aurait certainement moins de problèmes avec ça, à mon esprit, si un il était moins laid. Je le trouve laid. Question de goût, mais je le trouve laid. Deuxièmement, il y a les problèmes de sécurité que ça induit. Tel qu'il est, il bloque la vue des rares piétons qui passent. Il n'est pas du tout clair où devraient passer les vélos, s'ils passent à l'intérieur des cônes qu'on a mis. Le risque de collision avec les piétons qu'on ne voit pas venir est assez élevé, merci. S'ils passent à l'extérieur, ils bloquent carrément les autos, et cetera.

2035

LE COMMISSAIRE :

2040

O.K.

M. DANIEL BOOTHBY :

2045

Des réaménagements de structure. J'en ai plus... c'est relié à l'idée de monter Camillien-Houde à pied que, comme j'ai dit je trouve il y a un manque d'intérêt là. Si on voulait faire une structure avec cette vue, je trouverais, à côté du chemin qui fait le tour en haut, plus approprié que là où il est. Le sol plus que je vois c'est de cette voie-là, c'est l'accès par autobus.

2050

LE COMMISSAIRE :

Là, il y a beaucoup de problèmes de sécurité liés à l'emplacement actuel. Beaucoup de monde le dit. C'est certain qu'il va falloir agir là-dessus.

2055

Mais on essaye de voir nous qu'est-ce que vous n'aimez pas. Comme d'autres personnes, est-ce que c'est la structure actuelle ou si c'est l'emplacement?

LA PRÉSIDENTE :

2060

À date, Monsieur, j'ai cru comprendre que l'emplacement vous apparaît mal choisi. Vous avez proposé de le faire à un autre endroit, mais je n'ai pas bien saisi où.

M. DANIEL BOOTHBY :

2065

Oui. Si vous passez juste en face de là, du côté sud...

LA PRÉSIDENTE :

2070

Vous le feriez de l'autre côté, du côté du belvédère Camillien-Houde?

M. DANIEL BOOTHBY :

2075

Mais il y a une espèce de falaise en haut de là, il y a un emplacement qui est directement accessible par le chemin qui fait le tour, qui va à l'accès aux antennes par exemple, et cetera.

LA PRÉSIDENTE :

2080

O.K. Je comprends bien.

M. DANIEL BOOTHBY :

2085

Si j'étais pour faire une plateforme, une facilité, c'est là que je le ferais. Moins en estrade, pour répondre à votre question, là c'est ma préférence personnelle, mais moins en estrade plus en plateforme, avec une attention aux problèmes de sécurité. Si c'était le choix, je n'aurais pas des objections très fortes. Sauf que moi pour la vue je continuerais d'aller en haut.

2090

LA PRÉSIDENTE :

Ça a été suggéré effectivement, par un autre intervenant.

LA COMMISSAIRE :

2095

Je veux juste vérifier. Selon vous, les dos d'âne ne seraient pas un problème pour les vélos si...

M. DANIEL BOOTHBY :

2100

Ça dépend de la vitesse. C'est vrai que si on frappe les dos d'âne actuels qui sont à peu près dessinés pour que si une voiture passe dessus à 30 kilomètres à l'heure, on ne se fait pas trop brasser. Ce genre-là de dos d'âne, par le genre site de construction temporaire où là ça brasse vraiment la voiture. Là, un vélo passe très facilement à 30, 40 kilomètres à l'heure sans problème. C'est sûr que si on le frappe à 80 kilomètres à l'heure, on va se faire lancer dans l'air. C'est aussi vrai que si on frappe un trou dans l'asphalte, ce qui n'est pas un phénomène inconnu à Montréal, on se fait lancer à 80.

2105

Un bon descendeur pourrait probablement atteindre 80 kilomètres à l'heure sur la descente de Camillien-Houde.

2110

LA COMMISSAIRE :

Quand vous, vous faites le vélo, est-ce que vous montez et vous descendez Camillien-Houde?

2115

M. DANIEL BOOTHBY :

Rarement, descend, parfois. Mais ça m'arrive de descendre Camillien-Houde, oui.

2120

LA COMMISSAIRE :

Et qu'est-ce que vous faites pour ne pas descendre Camillien-Houde? Est-ce que vous faites le tour?

2125

M. DANIEL BOOTHBY :

Mon petit tour personnel c'est de monter Camillien-Houde, descendre Remembrance fait un petit bout de Côte-des-Neiges, monte Westmount, redescend, fait un autre bout de Camillien-Houde, monte le chemin de la Poly, descend dans la rampe de l'Université et je reviens par Outremont. Mais ça, c'est mon petit circuit personnel.

2130

Mais il m'arrive de descendre par Camillien-Houde, mais comme beaucoup de

cyclistes, je dépassais des fois les 50 kilomètres en descendant là.

2135

LA PRÉSIDENTE :

Moi j'aurais une question. À la fin, le chapitre de votre document où vous vous intéressez à la circulation piétonnière. Le premier point qui s'appelle « aberration – la Ville investit dans travaux sentier qui monte au belvédère puis il y a un escalier aussi qui va jusqu'à... en hauteur ». Où est l'aberration là-dedans? Qu'est-ce que vous trouvez aberrant?

2140

M. DANIEL BOOTHBY :

D'encourager les gens de marcher sur Camillien-Houde. Quand on marche à côté d'une route, c'est sûr que c'est moins sécuritaire. C'est pas claire...

2145

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Prendre les sentiers ou les escaliers.

2150

M. DANIEL BOOTHBY :

Tandis qu'on a investi dans des très beaux sentiers.

2155

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ce que vous indiquez, c'est que vous ne voyez pas pourquoi on ferait des allées piétonnes le long de Camillien-Houde quand il y a plein d'autres endroits où marcher si on veut marcher?

2160

M. DANIEL BOOTHBY :

Pourquoi marcher dans les échappements d'autos quand on peut marcher dans le bois.

2165

LA PRÉSIDENTE :

2170

C'est vrai.

LE COMMISSAIRE :

2175

Mais je vous comprends. Actuellement Camillien-Houde, depuis les années 50, qui a été élargi, c'est une autoroute.

M. DANIEL BOOTHBY :

2180

Si je pouvais revenir en arrière, on n'aurait jamais touché au plan d'Olmsted. On n'aurait pas construit le Royal Vic, on n'aurait pas construit les résidences de McGill. On n'aurait pas dynamité à travers le mont Royal.

LE COMMISSAIRE :

2185

Mais plusieurs personnes suggèrent de revégétaliser, planter des arbres à nouveau, des arbustes, rétrécir la voie, la rendre plus étroite. Bref, si c'était beaucoup plus agréable de monter sur Camillien-Houde que maintenant et moins dangereux. Est-ce que vous garderiez le même jugement ou vous pourriez nuancer votre jugement?

2190

M. DANIEL BOOTHBY :

Ça serait un tout autre projet. Je ne serais pas nécessairement contre ça.

2195

LE COMMISSAIRE :

Parce qu'il y a des beaux points de vue que vous avez sur Camillien-Houde que vous n'avez pas dans les sentiers ailleurs, en forêt. Camillien-Houde offre une perspective.

2200

M. DANIEL BOOTHBY :

Où?

LE COMMISSAIRE :

2205

Bien, en montant un peu partout, près d'où il y a le belvédère en ce moment, par exemple.

M. DANIEL BOOTHBY :

2210

Non, le belvédère...

LE COMMISSAIRE :

2215

Bien non, mais je parle du belvédère soleil.

M. DANIEL BOOTHBY :

2220

Ah. Mais comme je dis on a exactement la même vue de plus haut, de l'autre côté de Camillien-Houde en haut. Je me suis arrêté beaucoup de fois là, pour précisément cette vue. Maintenant, si je croyais vraiment qu'il y a énormément plus d'accès avec quelque chose, à cause de l'arrêt d'autobus avec quelque chose de redessiner, ça serait autre chose. Comme ça serait autre chose si on renaturalisait. Mais là, je parle de Camillien-Houde tel qu'il est.

2225

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Boothby, de votre présentation.

2230

M. DANIEL BOOTHBY :

C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2235

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant, monsieur René Houde. Bonjour, Monsieur.