

**M. DANIEL CHARTIER :**

2590 Il y a un sentier qui a été aménagé, ça a été la croix et la bannière. Ça a pris trois ans  
de discussion avec les citoyens, c'était rendu au ministère. Il a fallu avoir des lettres de  
toutes les organisations, les Amis de la Montagne, Héritage Montréal, le CREM, les  
citoyens, des consultations, des consultations, des consultations. On l'a fait puis ça a été  
d'accord.

2595 Mais là, maintenant il faut connecter, puis là pour connecter, si on arrive au coin de  
Mont-Royal, la pente va être un peu trop forte. Il faut aller à mi-chemin entre les deux, là où  
il y a encore de la paroi rocheuse, un surélevé il y a moyen de faire ça. Mais ça devrait faire  
partie d'un concours ou de la création d'un grand geste, d'un grand seuil.

2600 Parce que tout à l'heure les gens de la Santé publique parlaient, montraient les gens,  
vous regarderez cette carte-là, vous regarderez Outremont, Mile-End, Rosemont-Petite-  
Patrie, tout ça. C'est un 150 000, 200 000 personnes qui rentent dans le coin là,  
normalement. Ça fait que ce coin-là devrait avoir une signature, autre chose qu'être juste  
un gros tas d'asphalte comme c'est le cas actuellement.

2605 Il y a une requalification de tout ça dans le cadre du réaménagement Jeanne-Mance  
Côte Placide, mais il y a tout un travail à faire.

2610 C'est ça. Ce n'est pas juste une passerelle, dire on va faire une passerelle flashée. Il  
faut que ça fasse partie d'un grand geste.

**LA PRÉSIDENTE :**

2615 Alors, merci beaucoup, Monsieur Chartier. J'inviterais maintenant, monsieur Pierre-  
Louis Houle, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

**M. PIERRE-LOUIS HOULE :**

2620 Bonsoir, Mesdames, Monsieur les commissaires. Bien que je sois membre à vie du  
comité citoyen Milton parc, j'enseigne aussi à l'Université de Montréal. J'étais ici l'autre soir  
à la consultation. Je suis venu tout simplement présenter mon point de vue de citoyen, de

résident.

2625 J'aimerais parler peut-être en premier lieu d'accessibilité et peut-être de sécurité aussi.

2630 Accessibilité. Plus jeune et en meilleure santé, je l'ai escaladé la montagne à pied et en vélo, à l'époque on appelait ça une bicyclette. Mais cet été, enfin j'ai subi une chirurgie pour le genou, ce qui a limité ma mobilité et puis qui m'a surtout sensibilisé à la situation des personnes plus âgées, à mobilité réduite.

2635 Et si on regarde, je crois que la vision de monsieur Olmsted pour la montagne, c'était d'offrir à tout le monde accès à la montagne. Actuellement, avec le projet de cet été ça a été réduit en grande partie à une certaine élite, jeune, en bonne santé avec une bonne mobilité et à des cyclistes de compétition plus qu'avant.

2640 Ces temps-ci, l'accès à la montagne, je l'utilise à partir d'où j'habite, dans le coin de Milton parc. Premièrement, à la fin d'une soirée, je donne un cours du soir, de revenir en fin de soirée en voiture, parce que je transporte mon matériel de classe, à traverser la montagne. Et d'en apprécier même en tant qu'automobiliste la beauté, la sérénité comme chemin pour regagner la maison à partir de l'Université de Montréal. Mais aussi, surtout pour la fréquenter en famille.

2645 J'ai deux enfants, un chien et puis souvent, quelque soit la saison, bien que cet été ça a été assez difficile, on se rend, peut-être après le souper, la famille en voiture avec le chien. Donc, pas de possibilité de prendre le transport en commun. En soirée, l'offre est réduite. Je ne crois pas que les chiens soient admis dans les autobus. Pour aller se promener autour du Lac-aux-Castors.

2650 Pendant tout ce projet pilote là, on a été obligé de contourner la montagne. Ce qui faisait un grand détour. Ça faisait deux ou trois fois plus de temps et de roulement en voiture que tout simplement de monter la montagne par l'avenue du Parc pour aller vers le Lac-aux-Castors. Et puis, donc pris dans les embouteillages. Parce que les contournements de la montagne étaient souvent en construction, même en temps normal, c'est un grand détour à travers des secteurs résidentiels, à travers des universités, des écoles. Ce qui n'a pas de sens. Et puis, pris dans le trafic sur l'avenue des Pins, Cedar, il y

2660 avait beaucoup de construction là, pour revenir par docteur Penfield, c'était bloqué une grande partie de l'été. Même Côte-Sainte-Catherine il y avait de la construction puis encore des feux mal synchronisés à la hauteur de Laurier et puis St-Joseph vers l'ouest.

2665 Tout ça pour dire qu'on était pris dans le trafic. Donc, on faisait rouler les monteurs, encore plus et encore plus longtemps que tout simplement pouvoir accéder à notre destination le Lac-aux-Castors.

2670 À ça j'aimerais aussi – j'en ai parlé la dernière fois que je suis intervenu – parler de l'accès au cimetière. Alors, pour les gens qui viennent du côté ouest, un peu plus forte contenance anglophone, qui vont vers le cimetière du Mont-Royal, bien là c'était bloqué. Il fallait encore contourner la montagne avec les problèmes que j'ai mentionnés.

2675 Moi, mon père, mes grands-parents, ma cousine sont enterrés au cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Et j'ai en effet rendu visite moins souvent soit en personne ou avec ma famille. Et cet été en fait, ma mère est décédée et les funérailles ont eu lieu à la chapelle qui est au cimetière Notre-Dame-des-Neiges, et puis on a eu de la difficulté nous et surtout les invités aux funérailles à se rendre. Il y en a plusieurs qui se sont rendus même en retard pour les funérailles.

2680 Je ne sais pas à quel point cet aspect-là a été soulevé, mais l'accès au cimetière de l'un et de l'autre.

2685 Et c'est une voie est-ouest qui contourne le parc du Mont-Royal, comme le fait l'avenue des Pins et Cedar et puis qui sert de voie de communication entre l'est et l'ouest. Et un peu dans ce sens-là j'aimerais peut-être faire la paraphrase d'une parole historique qui avait été adressée à Mikhaïl Gorbatchev : « Mister Ferrandez, tear down this wall ». Et puis l'histoire notera que monsieur Gorbatchev avait acquiescé, tout le monde était content et puis il a même gagné le prix Nobel.

2690 Cet aspect culturel là aussi, les deux solitudes. J'enseigne, en fait l'anglais. Les deux solitudes dont parlait l'auteur Hughes MacLennan, l'est et l'ouest, qui se trouve encore avec ce projet-là, la façon qu'il a été exécuté, se trouve séparé. Une voie de communication et oui, de transit, que ça soit pour les cimetières, pour les visites entre amis, familles, tout ce que vous voulez. C'est une entrave à l'accessibilité, non seulement à la montagne, mais

des deux côtés de la montagne, des populations qui habitent des deux côtés de la montagne.

2695

Pour toutes ces raisons-là et d'autres, je vais respecter le temps, j'aimerais plaider pour que le transit ne soit pas bloqué entre l'est et l'ouest, qu'on puisse se rendre.

2700

Ce qui m'amène peut-être à mon deuxième volet, la sécurité. Alors, c'est un très bon objectif de favoriser une sécurité accrue pour les usagers de la montagne. J'avais souligné que la sécurité, le partage de la route commencent par le respect du code de sécurité de la route. Et puis il y a des délinquants certainement parmi tous les usagers, des piétons qui traversent n'importe où, des automobilistes qui vont trop vite ou qui font encore des demi-tours dangereux. Mais per capita, ceux qui respectent le moins le code de la sécurité routière sur la montagne sont les cyclistes. Et puis ce n'est pas des cyclistes de randonnée. Ça, il y a le chemin Olmsted qu'on peut prendre. C'est vraiment des gens qui utilisent cette voie-là comme piste d'entraînement pour la course.

2705

2710

La montagne ne devrait pas servir de piste d'entraînement pour qui que ce soit, pour la compétition, que ça soit les automobilistes ou les cyclistes.

2715

Alors, comment améliorer la sécurité et réduire cette utilisation comme piste d'entraînement pour la course, pour la majorité des cyclistes qui prennent ce chemin-là plutôt que le chemin Olmsted.

2720

J'avais suggéré des bollards, des bollards qui séparent les voies d'automobilistes des voies à côté pour les cyclistes. Je pense que les uns et les autres en viendraient à réduire leur vitesse et réduire le risque de s'accrocher ou d'accident l'un avec l'autre.

2725

On voit qu'il y a déjà eu quelques bollards d'installés surtout pour l'accès et la sortie du belvédère Camillien-Houde, mais c'est dans la voie centrale. Moi ce que je propose c'est des bollards qui séparent les voies d'automobilistes avec à côté les voies pour cyclistes. Donc, ils se trouveraient à ne pas emprunter la même voie et cela fait l'un et l'autre serait contraint à réduire leur vitesse à une vitesse plus sécuritaire. Parce que surtout que depuis que la vitesse a été baissée à 40 kilomètres à l'heure dernièrement, il y a eu un panneau d'arrêt supplémentaire d'ajouté. Et bien, les automobilistes ralentissent un peu, font en général plus souvent leurs arrêts obligatoires. Les cyclistes non. Panneau

2730 d'arrêt on peut en mettre tant qu'on veut, ils vont passer tout droit dans la majorité des cas. Et dans la grande descente de la voie Camillien-Houde, on se fait dépasser plus souvent et à plus grande vitesse que même auparavant.

Donc, avoir ces bollards-là sur les côtés qui sépareraient, qui garderaient en sécurité les uns et les autres et qui réduiraient la vitesse des uns et des autres.

2735 Il y a peut-être d'autres choses, mais là, je vais m'arrêter là, puis si vous avez des questions, ça me fera plaisir de répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

2740 Alors, merci beaucoup de votre présentation.

**LA COMMISSAIRE :**

2745 Vous avez parlé de vitesse, d'autres sont venus nous parler de vitesse encore, mettons 30 kilomètres à l'heure. Est-ce que ça, ça changerait vos habitudes si le chemin était beaucoup plus lent comme façon de vous rendre à l'Université de Montréal par exemple?

**M. PIERRE-LOUIS HOULE :**

2750 Non. En fait, ce n'est pas pour passer rapidement à travers, c'est pour en jouir de la montagne. Il y avait un intervenant la dernière fois qui avait dit : « Les automobilistes sont aussi des citoyens et pas des citoyens de seconde classe. » Même si on est en voiture et des fois plus parce qu'on y a accès en voiture plus facilement pour certaine personne dont  
2755 j'ai parlé, qu'autrement.

Les automobilistes ne sont pas des citoyens de seconde classe. Eux aussi peuvent profiter, jouir de la montagne. Pas besoin d'aller vite, au contraire, c'est pour l'apprécier, sa beauté, sa sérénité, c'est en y allant tranquillement.

2760

**LA COMMISSAIRE :**

2765 O.K. C'est beau. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2770 Merci beaucoup, Monsieur Houle, de votre présentation, qui référait à votre expérience personnelle, c'était très clair.

**M. PIERRE-LOUIS HOULE :**

2775 C'est moi qui vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Irwin Rapoport, s'il vous plaît.

2780 **M. IRWIN RAPOPORT :**

Good evening.

**LA PRÉSIDENTE :**

2785 Good evening.

**M. IRWIN RAPOPORT :**

2790 One of the words Montreal's motto is Concordia, which is harmony. And yet this project brought on by mayor Plante, Luc Ferrandez and Sue Montgomery as only brought the furies and deceit and discord on a subject that should have united Montrealers, cause they all love this mountain.

2795 It's a real pity that we've lost sight of what needs to be protected, which is the ecosystem and biodiversity. This whole situation was bundled from the start. Instead of asking, instead of telling Montrealers there is a problem with the mountain, the mayor said: