

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme NICOLE BRODEUR, présidente
 Mme LUBA SERGE, commissaire
 M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire

**LES VOIES D'ACCÈS AU MONT ROYAL
(CAMILLIEN-HOUDE / REMEMBRANCE)**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 7

Séance tenue le 4 décembre 2018, 19 h

OCPM

1515, rue Metcalfe

14^e étage, Métro Peel

Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 4 DÉCEMBRE EN SOIRÉE 2018

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION, Mme Nicole Brodeur 1

PÉRIODE DES QUESTIONS

M. Samuel Pagé Plouffe et Mme Andrée Koll, Vivre en Ville 4

Mme Joëlle Simard, Équipe cycliste Peppermint 21

M. Félix Antoine Tremblay 32

M. Éric Vallières 52

M. Louis Bertrand 60

M. Éric Lemoyne 70

M. Gérard Vannoote, Pétition commune NON 79

M. Mike Silas 98

MOT DE LA FIN 112

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Good evening, Ladies and Gentlemen. Je me nomme Nicole Brodeur. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. Mes collègues, madame Luba Serge et monsieur Gaétan Lebeau, se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette nouvelle étape de la consultation sur les voies d'accès au mont Royal. Nous sommes secondés par madame Élise Nault, qui est à la droite, et qui est secrétaire de la commission et son analyste.

10 La séance se déroulera en français, mais ceux et celles d'entre vous qui le souhaitent, peuvent s'exprimer en anglais auprès de la commission.

The meeting will be conducted in French, but anyone who will prefer to address the Commission in English may do so.

15 Nous accueillons ce soir les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur les voies d'accès au mont Royal. Il est à noter que cette phase de la consultation se déroule entre les citoyens et la commission. Les représentants de la Ville ne participent pas aux échanges.

20 Nous aurons tenu au terme de la commission, c'est ce soir, 7 séances d'audition des opinions, soit la semaine dernière, mercredi le 28 novembre en soirée, jeudi le 29 novembre en soirée, vendredi le 30 novembre en après-midi, hier, lundi le 3 décembre en après-midi et en soirée, aujourd'hui, mardi le 4 décembre en après-midi et en soirée. Donc, au total, 7 séances d'audition. 64 citoyens et représentants d'organismes se seront présentés devant la commission. Toutefois, la commission a reçu plus de 485 opinions écrites, dont les auteurs ont préféré ne pas se présenter eux-mêmes.

30 Je vous rappelle que les consultations de l'Office reposent sur le principe selon lequel les

citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire connaître leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer des décisions des élus relativement à ces projets.

35 Les consultations se déroulent selon une procédure établie, et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie.

40 Quant au déroulement de la séance de ce soir, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacune et à chacune, soit 10 minutes environ pour présenter leur opinion et 10 minutes pour échanger avec les commissaires. Je serai assez stricte sur la durée compte tenu du nombre de personnes qui ont demandé à présenter leur mémoire ce soir.

45 Je voudrais rappeler aussi, à ceux et celles qui ont déposé un mémoire, que nous l'avons lu attentivement et que nous nous sommes même réunis avant la tenue de cette séance pour en discuter. C'est pourquoi je vous invite à présenter les éléments essentiels de vos mémoires, de façon à laisser plus de temps possible pour que la commission puisse échanger avec vous.

50 Les mémoires seront rendus publics sur le site internet de l'Office à partir de demain, soit durant la journée du 5 décembre. Il n'est pas certain que tous les mémoires soient déposés en même temps, mais ils le seront progressivement, étant donné le grand-nombre de mémoires qui ont été soumis.

55 Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information, des opinions et des mémoires. Compte tenu de la quantité importante d'opinions verbales et écrites que nous avons à traiter et à analyser, nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps. C'est la présidente de l'Office qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les 15 jours suivants son dépôt. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus, comme vous le savez.

60

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

630 ans, en fait, dans le milieu du cyclisme féminin, que ce soit à travers des organisations, comme des clubs, via des activités associatives féminines récréatives, toujours dans le milieu du cyclisme.

635 Par désir de défi, de dépassement de soi, on a décidé de se lancer dans une mission, celle d'exercer le cyclisme à un niveau compétitif. Donc, on a créé l'équipe. Alors, évidemment, comme on était la première équipe féminine cycliste amateur, enfin on n'avait pas du tout pratiqué de course avant la fondation de notre équipe. On voulait vraiment donner une saveur différente à notre équipe, soit celle d'inclure davantage de femmes dans le sport cycliste qui est, on pourrait dire, depuis les 2-3 dernières années, davantage féminin, mais qui était majoritairement masculin. Donc, on s'est vraiment donné comme mission de démocratiser le sport, de le rendre plus accessible aux femmes et de le rendre plus convivial, plus accessible.
640 Donc, c'était vraiment une première dans le milieu.

645 On est présentes sur le circuit québécois. Donc, il y a des courses un peu partout au Québec et on encourage donc des femmes partout. C'est sûr, principalement à Montréal, parce que la majorité de l'équipe est basée à Montréal, mais il y a aussi quelques collègues basées à Québec. Donc, notre mission est à l'échelle du Québec, si on veut.

650 Ce soir, on a décidé d'aborder une thématique bien spécifique, parce qu'à la septième séance et la réception de nombreux mémoires, évidemment, on ne voulait pas passer à nouveau sur tous les points positifs de cette fermeture au transit là. On voulait aborder quelque chose qui concordait davantage avec notre mission, soit celle du droit des femmes à une ville qui offre des lieux récréatifs et sportifs sécuritaires.

655 En préparation pour la soirée, on s'est penché un peu sur la thématique de l'équité en mobilité et on s'est rendu compte qu'il y a beaucoup de chercheurs qui se penchent sur ce thème-là au Québec, à Montréal, mais aussi à l'international. C'est vraiment un sujet d'actualité, si on veut, soit celui de l'équité des genres et l'accès à la mobilité.

660 Ce qui ressort beaucoup, en fait, c'est que les hommes ont une aversion du risque qui est plus élevée. Donc, du moment qu'un lieu devient moins sécuritaire à la pratique de la mobilité, là on parle ici du cyclisme, les femmes vont être plus craintives, vont moins fréquenter certains lieux. Donc, ça crée évidemment des inégalités. Alors, l'a observé évidemment, ça fait longtemps qu'on pratique le vélo sur le chemin Camillien-Houde. On a vécu, on s'est entraînées des matins, des soirs évidemment aux heures de pointe; c'est de la folie, c'est l'autoroute, des comportements non respectueux. On en a vu tous les genres, vraiment.

665 Quand on l'a vécu cet été, ce fut un saut. Moi, la première journée, je pense qu'on était ensemble la première journée qu'on est retournées, qu'il y avait comme une coupure à la circulation de transit, je me suis arrêtée, puis je me suis dit : « il y a quelque chose qui ne marche pas ». Puis, je n'avais pas réalisé qu'on avait entamé la période du projet pilote. La différence était remarquable! Vraiment. Donc, on a vraiment connu, pendant la durée du projet pilote, un accès plus convivial, plus sécuritaire, qui favorisait d'ailleurs la présence de femmes. Il y a eu des regroupements, des soirées, des sorties récréatives informelles qui ont pris forme. Par exemple, à tous les mercredis, c'étaient des groupes uniquement formés de femmes qui allaient pratiquer l'ascension. Évidemment, nulle part ailleurs à Montréal, on peut pratiquer ses habilités d'ascension, si vous voulez, en milieu urbain. Puis ça, je pense que c'est vraiment une richesse que la voie Camillien-Houde peut nous offrir.

680 Évidemment, il y a des constats généraux qu'on a observés, par la présence, bon, je reviens un peu, mais sur des comportements plus respectueux envers les cyclistes, un sentiment de sécurité beaucoup plus élevé, une présence accrue de groupes de femmes, de clubs, de sorties informelles. C'était plus propice pour initier certaines femmes au vélo, telle que notre mission en fait la promotion.

685 En fait, considérant donc le mouvement cycliste féminin récréatif et compétitif prend de l'ampleur depuis quelques années; considérant que les infrastructures de mobilité doivent permettre de donner droit aux femmes d'exercer leur sport en toute sécurité; et considérant que le projet pilote concordait avec les orientations de la Ville de Montréal pour les aménagements

favorables aux cyclistes, au déplacement actif et à la Vision Zéro accident, nos recommandations sont les suivantes :

690

Poursuivre avec un projet permanent qui permettrait de sécuriser les déplacements cyclistes. Évidemment, l'option la plus favorable serait celle de la fermeture de la circulation de transit, mais on est tout de même ouverts à des aménagements plus sécuritaires, qui pourraient permettre une cohabitation plus harmonieuse.

695

Mieux encadrer la pratique du vélo sur la montagne en respect des autres usages. Donc, on n'est pas sans savoir qu'il y a des usages récréatifs, touristiques et historiques sur les lieux.

700

On recommande de poursuivre les aménagements ludiques et conviviaux qui ont été réalisés cet été de façon éphémère au sommet. Parce qu'on l'a remarqué, il y a eu une appropriation accrue de l'espace public et par tous, en fait pas que les sportifs. C'était grandement apprécié et on aimerait poursuivre avec ces aménagements. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

705

Bien merci. Questions?

Mme LUBA SERGE, commissaire :

710

J'en ai plusieurs, mais je vais commencer. Je me demandais, on nous a parlé qu'il y a eu des problèmes de circulation, même si le transit était fermé. Vous, vous n'avez pas remarqué de difficulté? Parce que vous semblez dire que c'était vraiment jour et nuit, où c'était assez frappant comme changement.

715

Mme JOËLLE SIMARD :

Bien, dans le fond, oui pour ce qui était, là, évidemment, on a remarqué une diminution

720 du nombre de voitures, de la vitesse de circulation. Oui, il y a eu des cas, mais c'est sûr des cas isolés dont on a été témoin, de la frustration au volant, klaxonner. Il y avait des stops qui avaient été installés de façon temporaire, au sommet, près du stationnement, un peu avant même, au belvédère Soleil, je crois qu'on appelle. Non-respect de la signalisation. Ensuite, il y avait les blocs de ciment, j'oublie le nom, mais oui, c'est arrivé à des moments qu'on a vu des automobilistes les contourner et faire fi des mesures.

725 **Mme CLARA POLOM :**

730 Si je peux me permettre d'intervenir. C'est un des constats qu'on a eu, surtout en début de saison, quand il y a eu en fait la voie de transit qui a été bloquée. C'est que l'accès, puis je parle notamment de l'accès via l'avenue Parc, qui est un des accès principaux, il y avait effectivement un signe qui disait « plus de transit possible ». Par contre, cette espèce de panneau de signalisation n'était pas assez visible, selon moi, parce que comme je l'ai dit, on a été témoin de voitures qui contournaient les blocs de ciment. Je crois que la frustration venait peut-être du fait que les automobilistes se rendaient en haut et ils se rendaient compte que là, on ne pouvait plus transiger et, donc, procédaient à faire des *U turn*, des virages en U, qui sont excessivement dangereux pour les cyclistes. Je pense qu'on est tous au courant de l'accident qui a eu lieu l'année passée. Et donc, cette frustration venait un peu du fait que les automobilistes ne savaient pas, ou ne l'avaient pas remarqué, mais ne se rendaient pas compte qu'il était effectivement bloqué. Donc, il y a eu des contournements des blocs de ciment. Il y a eu des virages en U et, c'est sûr qu'en tant que cyclistes, on les voit tout de suite ces comportements-là parce qu'ils sont effectivement très dangereux pour les utilisateurs du vélo.

740 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

745 Quand le projet pilote s'est terminé...

Mme JOËLLE SIMARD :

Oui.

750 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

... est-ce que vous avez vu un changement?

755 **Mme CLARA POLOM :**

Oui, tout de suite. Effectivement, tout de suite. Je pense que je parle au nom de tous les cyclistes à Montréal, on voit que oui, les voitures se rendent sur le mont Royal et, effectivement, c'est un lieu pour tous, donc, il n'y a pas de problème pour aller stationner. Mais les voitures de transit, le fait qu'il n'y en avait plus, c'était notable comme différence.

760

Mme LUBA SERGE, commissaire:

Oui. O.K.

765 **Mme CLARA POLOM :**

Oui, vraiment.

770 **Mme LUBA SERGE :**

Et pour vous, ça devient plus dangereux avec le nombre de voitures, c'est à peu près ça...

775 **Mme CLARA POLOM :**

Absolument. Il y a eu des moments où, par heure de pointe à 5h00 du soir, je veux dire, c'est une file de trafic qui monte, parce que les voitures sont cordées une après l'autre. Les vélos, on monte plus vite que les voitures, puis on ne monte pas très vite quand c'est à-pic sur le mont Royal, puis qu'on va deux fois plus vite que les voitures par heure de pointe. Oui.

780

Mme LUBA SERGE, commissaire :

O.K. Merci.

785 **Mme JOËLLE SIMARD :**

On l'a observé, en fait, aussi le matin. Ça nous est arrivé d'y aller en matinée, puis on observe les mêmes comportements le matin. On l'a vu aussi, la vitesse est assez modulable quand on veut se rendre au travail ou on finit le travail, ou si on veut simplement aller faire une balade en haut sur le mont Royal. C'était quand même facile à déceler. Donc, oui.

790

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Merci.

795

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Vous avez mentionné, vous avez fait référence à des aménagements ludiques et conviviaux. À quoi vous pensez?

800

Mme JOËLLE SIMARD :

Bien, je fais référence aux aménagements qui ont été faits, les aménagements éphémères qui ont eu...

805

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Le belvédère Soleil.

810 **Mme JOËLLE SIMARD :**

Le belvédère Soleil.

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

Le Café suspendu.

Mme JOËLLE SIMARD :

820 Le Café, oui, exactement. On a vu, normalement au sommet, il n'y avait pas de...
comment on pourrait dire, c'était vraiment de transit. Évidemment, les automobilistes ne
s'arrêtaient pas, les vélos non plus, les touristes non plus, pas au belvédère Soleil. Puis là, des
fois, ça nous arrivait de monter; les hamacs étaient remplis; il y avait plein de gens qui venaient
prendre des photos. On n'avait pas remarqué de gens à cet endroit-là avant ces aménagements-
825 là.

Au niveau de l'autre belvédère et du Café, évidemment, le stationnement est souvent
rempli. Il y a des gens qui viennent. Il y a des autobus. Il y a du va-et-vient. Donc, là, on l'a moins
remarqué. Mais vraiment plutôt au sommet, c'était la première fois qu'il y avait des gens qui
830 s'arrêtaient là. Pourtant la vue est magnifique mais...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Voulez-vous parler?

835

Mme ÉMILIE MERCIER :

Oui. Émilie Mercier pour la sténographe. Ça fait un point de rassemblement, mais c'est

840 un peu un point de rassemblement sécuritaire pour les cyclistes aussi. C'est sûr que c'est un petit
monde, les gens se connaissent. Donc, quand on va s'entraîner, c'est sûr qu'on croise des gens
qu'on connaît, des gens que ça fait longtemps qu'on n'a pas vus, puis on arrête jaser. On a beau
s'entraîner, c'est quand même un sport qui a un côté social. C'est un sport d'équipe. Donc,
845 d'avoir des lieux de rassemblement également sécuritaires, qui peuvent être utilisés par tous les
citoyens et les touristes aussi, mais pour s'arrêter, ça amène un plus aussi à la communauté
cycliste, outre que c'est seulement l'entraînement et le dépassement, il y a le côté ludique
également chez les sportifs amateurs.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

850 Si vous aviez le pouvoir aujourd'hui de prendre des décisions, investir dans des
aménagement, faire des changements au circuit, peu importe. Alors, fermez vos yeux et rêvez
un peu avec moi. Qu'est-ce que vous feriez? C'est quoi que vous voudriez, pour que les
cyclistes puissent circuler en sécurité, les piétons aussi, les automobilistes aussi, qu'est-ce que
855 vous feriez? Donnez-moi des idées.

Mme JOËLLE SIMARD :

860 C'est une excellente question, puis ne sais même pas si on s'offre la chance de rêver à
ça mais...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

865 Oui, on est ici pour ça.

Mme JOËLLE SIMARD :

870 Oui, effectivement. C'est sûr que, bien, dans un monde idéal, on pourrait prendre toute la
voie puis ce serait plaisant, mais on a quand même un point de vue inclusif, on le sait qu'il y a

d'autres usagers. Donc, on n'est pas en faveur évidemment, même cesser l'accès au transport en commun, parce qu'on est en faveur de l'utilisation du transport en commun. Mais, c'est une excellente question. Je vois des endroits vraiment, advenant que la circulation de transit est rétablie, je pense que vraiment de définir les espaces cyclistes et piétons plus précisément. Ce
875 midi, je parlais avec des collègues urbanistes et ils me disaient qu'il n'y a même pas de trottoir, il y a même pas de place pour marcher.

Donc, de vraiment définir les espaces. Il y a le concept des rues conviviales qui est appliqué de plus en plus dans villes au Canada. Il y a des organismes qui se penchent beaucoup
880 sur ça. C'est vraiment que chaque usager ait son espace. Donc là, présentement, tel qu'il est aménagé, il y a une ligne blanche pour définir si on veut la bande d'accotement à la bande de la route, mais ce n'est pas rare de voir des gens sur les *hasards* stationner dans l'accotement, parler au téléphone, faire autre chose. Donc, je pense que c'est peut-être pas une idée de rêve, mais je pense que c'est minimalement de définir vraiment des espaces pour les usages, c'est-à-
885 dire le transport en commun, les cyclistes, les marcheurs. Pour moi, c'est ça.

Mme CLARA POLOM :

Moi, si je pouvais rêver un peu, j'enlèverais un peu des frustrations et de la part des
890 cyclistes et de la part des automobilistes. Parce qu'on parle souvent des automobilistes qui sont frustrés quand ils arrivent en haut, puis donc ils font un virage en U. Mais les vélos aussi peuvent être extrêmement désobligeants et extrêmement frustrés de la situation. Donc, un peu pour faire suivre à ce que Joëlle vient de dire, pour mieux définir les espaces, je pense aussi que vraiment d'imposer des balises sécuritaires. On sait que, comment vous expliquer... il y a eu un
895 prolongement de la séparation des blocs de béton entre les deux voies à partir du belvédère principal, là, le nom m'échappe... En fait, peut-être de prolonger la séparation en béton pour empêcher les virages en U, de un, ça rendrait l'espace plus sécuritaire, de baliser les espaces pour les vélos aussi, ça réduirait les frustrations. Donc, je pense que pour moi, le point important c'est d'enlever le piton pression un peu, et pour les vélos et pour les automobilistes, ça aiderait
900 grandement l'expérience sur le mont Royal.

Mme ÉMILIE MERCIER :

905 Je suis dans le domaine de la santé, et puis les approches collaboratives, c'est le sujet qu'on parle à tous les jours. Puis la base de la collaboration, c'est comprendre le rôle de chacun. Si on ne comprend pas le rôle de chacun, on n'est pas capable de collaborer ensemble. Puis, présentement, on a le rêve un peu fou de cohabiter tous, cohabiter de notre mode de transport, donc, à pied, à vélo, en autobus, en voiture, qu'importe le moyen de transport, mais on veut aussi faire cohabiter différentes missions. Une mission des loisirs, une mission de transport et une
910 mission touristique. Puis on veut tout faire cohabiter ça en même temps, quand personne ne comprend son vrai rôle.

915 Donc, on est sur cette voie-là, en ne sachant pas c'est quoi notre place, c'est quoi notre rôle. Donc, quand on parle d'avoir des voies bien claires, des voies réservées à chacun des usages, de la signalisation qui nous permet en tant qu'utilisateur de comprendre où est ma place à cet endroit-là et de voir est-ce que, justement, il y a des moments propices pour chacune des missions qu'on veut accorder à la montagne. Donc, il y a eu l'initiative de fermer la montagne au vélo certains dimanches matins. Parce que là on a ciblé vraiment une mission qui était récréative, sportive. Est-ce qu'on veut cibler une mission touristique, pour faire profiter la
920 montagne à tous nos touristes, mais également à nos citoyens? Donc, c'est vraiment de comprendre quels rôles et missions qu'on veut lui donner et, comme utilisateur, quand on y est, de comprendre où est notre place dans cette montagne. Puis je pense qu'il y a de la place pour tous, mais il faut que ça soit clair.

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

Donc, identifions les irritants puis travaillons sur des solutions. C'est une bonne méthode de résolution de problèmes.

930 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie, je vous remercie aussi de vos dernières distinctions.

J'inviterais maintenant, monsieur Félix Antoine Tremblay. Bonsoir, Monsieur Tremblay. Allez-y, on vous écoute.

935

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Bonsoir. Donc, merci de me recevoir. Ce soir je viens vous présenter un projet que j'ai réalisé dans le cadre de ma maîtrise en génie des infrastructures urbaines, pour la mise en place de voies cyclables sur la voie Camillien-Houde.

940

LA PRÉSIDENTE :

Juste pour que l'on comprenne bien, en génie..?

945

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

En génie des infrastructures urbaines, à l'ÉTS, plus précisément.

950

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

955

D'abord, je vais introduire la problématique, ensuite la mise en contexte de la voie Camillien-Houde sur le mont Royal. Je vais ensuite vous expliquer la documentation que j'ai consultée pour en arriver à mes conclusions. Ensuite, la méthode que j'ai utilisée sur, son application et, finalement, le résultat que j'ai obtenu.

960

D'abord, ce qui a mené à ma présence, ici, en ce moment, c'est le fameux décès, le 4 octobre 2017, d'un cycliste qui avait percuté un véhicule effectuant un demi-tour illégal. Cette

965 collision faisait suite à trois autres collisions avec blessés, au même endroit depuis 2015. Tout ça a mené à des recommandations du coronaire de mettre en place des mesures plus appropriées pour la sécurité des utilisateurs vulnérables, notamment les cyclistes.

970 Donc, ça c'est la voie Camillien-Houde, je pense que tout le monde la connaît. Au point 1, on a l'intersection avec le mont Royal. Au point 5, le chemin Remembrance. Et, finalement, au point 2, le lieu des quatre accidents que je viens de vous mentionner.

975 La voie Camillien-Houde fait partie du réseau collecteur de la Ville de Montréal. On a un débit journalier moyen annuel de 13 500 véhicules par jour. À l'heure de pointe, on a entre 350 et 400 véhicules. Et selon une enquête *Origine/Destination*, 80 % de ces véhicules sont dus au transit. Au niveau des cyclistes, on observe entre 558 et 967 cyclistes par jour, selon un comptage qui a été effectué en 2014. Et c'est à noter que sur la voie Camillien-Houde, il n'y a pas de trottoir. En ce moment, la route a une largeur de 9 mètres au niveau de la tranchée, et celle-ci est très variable et atteint même jusqu'à 20 mètres au lieu de l'accident.

980 La ville a demandé de mettre fin au transit, à l'exception des véhicules d'urgence et des autobus et de limiter la largeur de la voie à 9 mètres. Donc, ma proposition en tient compte.

985 Au niveau de la littérature, ce qu'on apprend c'est que les aménagements cyclables qui sont mal conçus et peuvent être contre-productifs pour la sécurité des cyclistes. Donc, on essaie d'aider les cyclistes, on fait des nouveaux aménagements, des bandes cyclables, quoi que ce soit et, au final, on leur nuit, parce qu'on leur crée des endroits qui sont en fait, qu'on désigne, qu'on leur fait croire qu'ils sont en sécurité, or, ce n'est pas le cas.

990 Les guides et standards manquent de cohérence par rapport aux cyclistes et leurs interactions avec les usagers. Donc, ici, on en a un qui se comporte comme un piéton, ici, comme un véhicule. Il y a un manque de cohérence à ce niveau-là. Ceci étant dit, on doit analyser la voie Camillien-Houde sans se limiter aux cadres réglementaires.

995 Ensuite, on apprend que positionner les cyclistes au centre de la voie, bien que ça soit
peut-être contre intuitif, peut réduire les collisions. Parce qu'à ce moment-là, les cyclistes se
retrouvent dans le champ de vision des automobilistes, donc, à ce moment-là les automobilistes
ne peuvent pas dire « je l'ai pas vu » : ils sont directement devant eux. Même que
circuler dans la voie invite les automobilistes à effectuer des dépassements qui sont plus
sécuritaires. Parce que, justement, quand on est coincé sur le bord de l'accotement, ça laisse
1000 l'impression qu'on peut et qu'on veut se faire dépasser.

Les cyclistes doivent cependant se sentir à l'aise de circuler dans la voie carrossable.
Évidemment, les enfants ou les cyclistes qui ne sont pas habitués n'ont peut-être pas tendance à
se comporter comme ça. Donc, on s'adresse vraiment aux cyclistes amateurs, sportifs amateurs
1005 et aux cyclistes expérimentés. Ce qui, justement, est quand même le cas, dans le cas de la voie
Camillien-Houde.

Ensuite, on note que la vitesse des véhicules motorisés augmente avec la largeur de la
voie : donc, plus la voie est large, plus les gens roulent rapidement. Ensuite, au niveau d'une
1010 chaussée désignée, c'est-à-dire une chaussée qui est partagée entre les autos et les cyclistes, à
4.6 mètres c'est une largeur qui est souhaitable pour ne pas impacter le niveau de service, donc
la capacité de la route. À 4.6 mètres, ça permet aux automobilistes de dépasser les cyclistes
sans changer de voie. À 4.3 mètres et inférieur, on observe que les cyclistes vont avoir tendance,
à ce moment-là, à se positionner au centre de la voie. Et, finalement, à 3.66 mètres, cette
1015 largeur-là a un impact en comparaison avec une voie de 4.57 mètres sur les niveaux de service.
Donc, les automobilistes vont ralentir plus sur une telle route. Dans notre cas, c'est justement ce
qu'on veut.

Donc, au niveau de la méthode, ce que j'ai fait, j'ai regardé ce qui se faisait au niveau
1020 des normes du MTQ, ensuite j'ai regardé ce qui c'était fait dans les projets comparables. Dans ce
cas-ci, l'étude de réaménagement de la promenade Lakeway, plus précisément la rue Woburn, à
Bellingham, dans l'état de Washington. Les normes du MTQ vont nous préciser des types
d'aménagements cyclables, de la conception géométrique de ces aménagements et les

1025 variables influentes, notamment, le débit, les pentes, la vitesse de conception. Au niveau de la
rue Woburn, c'est un contexte qui est similaire à celui de la voie Camillien-Houde et qui a été
réaménagée avec succès.

1030 Les normes du MTQ nous proposent donc le statu quo , soit aucun aménagement
cyclable. Cette proposition n'a pas été considérée considérant les recommandations du
coronaire de changer les aménagements. Ensuite, on va nous permettre de faire une piste
cyclable en site propre. Cette proposition-là n'a pas été considérée également, puisque
1035 l'existence du chemin Olmsted, qui est justement dédié aux familles, aux enfants et aux cyclistes
qui ne sont pas là pour faire du sport, mais vraiment pour circuler dans un parc. Ensuite, on va
nous permettre de faire des bandes cyclables unidirectionnelles ou des pistes cyclables
unidirectionnelles dans l'entrée, c'est-à-dire au sein de la voie elle-même et, finalement, une
chaussée désignée, comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure. Cela dit, pour la chaussée
désignée, on doit avoir un débit journalier moyen en été, en bas de 3 000 véhicules par jour.

1040 Voici donc la rue Woburn, à Bellingham. Vous voyez à droite du trait rouge, qui est la rue
Woburn, le parc des chutes Whatcom. La rue a été réaménagée sur le trait rouge, donc, entre la
rue Iowa et la promenade Lakeway. Cette voie-là a une pente dépassant par endroits 8 %. Ici, on
a une comparaison à l'échelle de la rue Woburn et de la voie Camillien-Houde - en haut, la rue
Woburn, en bas Camillien-Houde - on voit que la pente est très similaire. Par contre, la voie
1045 Camillien-Houde est un petit peu plus longue.

Ce qui a été fait au niveau de la promenade Lakeway sur la rue Woburn, on a mis en
place une voie d'ascension. Selon le rapport qui a été produit pour la Ville de Bellingham en
2014, les conditions d'application pour une voie d'ascension c'est d'avoir une pente soutenue sur
1050 plus de 305 mètres, et d'avoir une pente qui dépasse 7.5 %. La voie Camillien-Houde correspond
à ces deux conditions-là.

Ce type d'aménagement permet aux automobilistes de dépasser les cyclistes de façon
sécuritaire dans la voie ascendante. Et, ensuite, elle est à combiner dans la voie descendante
1055

avec une chaussée désignée. Ça, c'est un exemple d'une voie d'ascension qui est combinée avec une chaussée désignée. À noter que dans notre cas, il n'y pas de stationnement sur rue. *Idem* dans le cas de la rue Woburn. - Ça, c'est une image qui avait été produite pour la Ville de Bellingham, mais qui ne concerne pas le projet en question, c'est vraiment juste pour montrer l'aménagement.

Donc, en appliquant les deux méthodes, on arrive à cette proposition-là, qu'il y a une largeur totale de 9 mètres, à droite, on a la voie montante qui fait un total de 5 mètres : 3.5 mètres pour la voie carrossable et 1.5 mètres pour la bande cyclable. Dans la voie descendante, on a 4 mètres : encore une fois, 3.5 mètres pour la voie et ensuite un accotement de 0.5 mètres. Cet aménagement-là, est trop étroit pour effectuer aisément un demi-tour. Dans les normes du MTQ on parle d'au moins 12 mètres pour même un petit véhicule effectuant un demi-tour aisément. Donc, ici, il y aurait plusieurs manœuvres à faire avant d'être capable de faire un demi-tour correctement. On a de l'espace pour dépasser dans la voie montante. À 3.5 mètres, l'automobiliste n'aura même pas à traverser la ligne jaune pour laisser un mètre de distance avec le cycliste; dans la voie descendante, par contre, le dépassement est interdit. Et une condition, encore une fois, le débit journalier en été doit être inférieur à 3 000. C'est la seule condition pour appliquer cette solution-là.

Donc, en conclusion, la solution que je vous propose ce soir respecte les normes du MTQ, respecte la largeur demandée de 9 mètres et s'inspire des meilleures pratiques qui sont faites ailleurs.

Par contre, ça c'est un aménagement standard, donc sur une coupe régulière, au niveau de la voie Camillien-Houde, il y a des particularités, notamment au niveau des courbes de la tranchée et du belvédère où, là, à ce moment-là, il y a des véhicules qui ne circulent pas seulement dans le sens de la route. Ensuite, il va y avoir une signalisation appropriée à installer. Il y a des exemples à droite. Donc, d'abord pour que les cyclistes se positionnent au centre de la voie dans la voie descendante. Ensuite, pour interdire le dépassement dans cette voie-là. Et,

1090 finalement, pour que dans la voie montante, on respecte la distance dépassement sécuritaire qui est imposée par le *Code de la sécurité* routière, soit 1 mètre.

1095 Ensuite, il va falloir vérifier après le projet pilote que la réduction du débit est en bas ou égale à 3 000 véhicules par jour. Et ça, c'est pour correspondre aux normes. Il y a moyen de ne pas respecter les normes aussi. Mais, si on veut vraiment s'en tenir à la méthode, il faudrait que ça soit en bas de 3 000.

1095 Finalement, il y aurait lieu de se poser la question au niveau du réaménagement du belvédère, puisqu'en aménageant une chaussée désignée dans la voie descendante, à ce moment-là, on se retrouve où les cyclistes vont vraiment en plein centre de la rue. Et il y a des automobilistes qui vont sortir et entrer dans le stationnement, ça pourrait causer des conflits.

1100 Sur ce, ça va me faire plaisir de prendre vos questions.

LA PRÉSIDENTE :

1105 Alors, la première question c'est moi qui vais vous la poser. Avez-vous reçu une bonne note pour votre travail?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Ce n'est pas...

1110 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça pas été soumis ou

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1115

Bien, non, justement. J'aurais pu, mais les délais ne me permettaient pas de le soumettre avant de vous le présenter.

LA PRÉSIDENTE :

1120

C'est dommage.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1125

J'enseigne à l'ETS, vous pourriez me le soumettre.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1130

Ça va me faire plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1135

Écoutez, je vais commencer par finalement la fin de votre présentation. Vous écrivez, je pense que c'est dans l'image précédente, où vous terminez « *aménagement du belvédère?* ». Qu'est-ce que vous en pensez?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1140

Selon moi...

LA PRÉSIDENTE :

Si vous aviez à le faire là, faire un autre travail puis faire une proposition, ça ressemblerait à quoi?

1145 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Oui, bien, dans la proposition, dans le cadre du projet j'étais limité à 1 500 mots, donc je ne pouvais pas trop m'étendre.

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si vous en aviez 700 autres là?

1155 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Oui. Dans le fond, au niveau du belvédère la solution serait, selon moi, de construire ce qui s'apparenterait à un carrefour giratoire. Donc, en fait, on aurait un genre de carrefour oblong, où les véhicules qui descendent seraient déportés vers le côté où se trouvent en ce moment les stationnements et les stationnements seraient situés au milieu. Donc, à ce moment-là, ça permettrait aux véhicules d'effectuer un demi-tour de façon sécuritaire et surtout, ce que ça empêcherait, c'est justement le conflit entre les cyclistes qui circulent normalement à droite de la route, et donc qui croisent une entrée et les automobilistes. À ce moment-là, tout le monde circule au milieu.

1165 Je n'ai pas les sources devant moi, mais il est de notion commune que les carrefours giratoires réduisent significativement la quantité de points de collision, et les collisions ont de moins grands impacts, normalement des impacts de côté plutôt que des impacts à 90 degrés. Donc, cet aménagement-là, ne demanderait pas plus d'espace, ne baisserait pas la capacité de la route et laisserait à peu près autant de places de stationnement. J'ai des sketches chez moi, mais pas...

1170 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1175

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Si on en a besoin...

1180 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Je pourrai vous en dessiner un tout à l'heure.

LA PRÉSIDENTE :

1185

Oui. Écoutez, il y a l'hypothèse parmi les recommandations qui nous ont été faites durant les auditions de mémoires jusqu'ici, il y a des recommandations de giratoire comme vous le proposez. Il y a aussi des recommandations de feux de circulation. Il y a une troisième hypothèse aussi qui est d'avoir, je ne me souviens pas techniquement comment on nomme ça, mais de faire un peu comme quand il y a des travaux sur les routes ou encore ce que j'ai vu en Europe dans les montagnes...

1190

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1195

Oui, la circulation d'alternance...

LA PRÉSIDENTE :

D'alternance, oui.

1200

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

... la circulation d'alternance c'est une suggestion que j'ai faite aussi.

1205 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça c'est une troisième chose. Qu'est-ce que vous privilégiez, en ce qui vous concerne?

1210 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Je me suis déjà commis, moi je viens de le dire, j'ai fait également la...

1215 **LA PRÉSIDENTE :**

Le giratoire?

1220 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Bien oui, d'une part, mais j'ai également fait la suggestion de mettre la circulation en alternance dans la tranchée.

1225 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1230 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Donc, à ce moment-là, on aurait des bandes larges de chaque côté pour les cyclistes et, au centre, une voie. Dans mes propositions, je suggérerais également de déplacer la fermeture du centre du stationnement vers la tranchée. Par contre, je sais que cette suggestion-là est impopulaire du fait qu'à ce moment-là, les gens de l'est de la Ville doivent faire un plus grand détour. Donc, notamment, pour les tensions linguistiques, c'est problématique vu qu'on sait qu'à l'ouest de la montagne c'est plus en propension anglophone et à l'est francophone. Donc, les

1235 francophones auraient un moins bon accès à leur montagne. Cela dit, ça serait optimal, puisqu'à ce moment-là, vraiment, on viendrait rendre le trafic à presque zéro, puisque seulement les véhicules qui iraient au belvédère se déplaceraient sur la voie Camillien-Houde, tous les autres devraient entrer par le chemin Remembrance.

1240 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1245 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

1250 Mais la circulation d'alternance, c'est une très bonne idée, vu que c'est justement le point névralgique dans la route. C'est le point le plus étroit. Et la circulation d'alternance, dans une optique de réduction du niveau de service, c'est excellent, parce que, clairement, les automobilistes ne seront pas incités à traverser là. Et, surtout, toutes les petites applications maintenant qui calculent nos trajets automatiquement, et qui tiennent compte des feux de signalisation, vont donc considérer que ce tracé-là est naturellement plus lent que les équivalents autour. Personnellement, j'ai déjà travaillé pour la Commission scolaire Marguerite Bourgeoys qui a des écoles au nord de la montagne et mon bureau était au sud, et, systématiquement on me demandait de passer sur la montagne, parce que c'était le chemin le plus court et le plus rapide.

1255 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Questions?

1260

Mme LUBA SERGE, commissaire :

La voie de descente...

1265 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Oui.

1270 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

... il y a une voie qui est dédiée pour le cycliste en montant?

1275 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Hum, hum.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Mais la voie de descente est partagée. Pourquoi partagée? Pourquoi ne pas séparée?

1280

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1285 D'une part, parce qu'ici on est vraiment, ben... on pourrait réduire la largeur des voies à 3 mètres. Ça, c'est le minimum pour les normes du MTQ. À ce moment-là, on pourrait mettre une bande cyclable de chaque côté. Par contre là, on n'a plus le 1 mètre pour lancer les cyclistes de façon sécuritaire. Donc, à ce moment-là, les automobilistes sont obligés de passer sur la ligne jaune. Or, on le sait que les automobilistes n'ont pas tendance à le faire.

1290 Donc, en mettant une bande cyclable de part et d'autre, et en gardant la largeur de 9 mètres, on n'aide pas vraiment nos cyclistes. Comme je l'ai mentionné au départ, on a tendance à faire des aménagements cyclables qu'on pense sécuritaires mais qu'ils ne le sont pas en réalité et on se retrouve dans cette perspective-là. D'ailleurs, nos cyclistes en montant se comportent presque comme des piétons : ils vont monter entre 5 et 10 kilomètres heure, tandis qu'en descente, ils vont se comporter beaucoup plus comme des motocyclistes : ils vont rouler à

1295

peu près à 50 kilomètres heures. Donc, en les traitant comme des usagers lents, en les mettant sur le côté, non seulement on les met en danger qu'ils quittent la route, mais aussi c'est certain que dans les courbes, on le sait qu'ils vont passer la ligne. Même les automobilistes le font, ils passent la ligne jaune souvent dans les courbes, parce qu'on essaye de se garder loin du côté.

1300

Donc, en faisant une bande cyclable sur le côté, non seulement les automobilistes vont s'attendre à ce que les cyclistes roulent là, mais on le sait qu'ils ne le feront pas à moins de circuler très lentement, dans quel cas, on se retrouve à la problématique que j'ai énoncée, c'est-à-dire via le chemin Olmsted. Les gens qui veulent rouler à 20 kilomètres heure, ils ont le chemin Olmsted à utiliser et, selon moi, de transformer la voie Camillien-Houde en aménagement lent pour les cyclistes ludiques, ça va pas aider personne. En fait, les cycloportifs ne vont pas les utiliser, parce que la loi en ce moment permet d'utiliser la voie entière bien qu'il y ait une voie cyclable sur le côté. Donc, selon moi, ça crée seulement plus de conflits.

1305

1310

Mme LUBA SERGE, commissaire :

L'expérience de Bellingham, parce qu'on a parlé tout à l'heure des frustrations des conducteurs de voitures versus les cyclistes, est-ce qu'à Bellingham il y a eu des problèmes quand ils ont mis en place ce genre de voie partagée, puis ça a bien été ou..?

1315

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Ils en ont plusieurs. Par contre, il faut dire la culture des automobilistes sur la côte ouest versus la côte est, est très différente. Dans les montagnes, que ce soit les montagnes côtières ou les Rocheuses, la plupart en fait des routes, d'ailleurs l'image en bas, à droite, est tirée du Colorado, normalement, on n'a pas d'accotement et on n'a pas de bande cyclable. Il est attendu que les cyclistes roulent en plein milieu de la rue, systématiquement. Donc, c'est vraiment une différence comportementale. D'ailleurs, Ottawa, en fait, en haut à droite, c'est là que j'ai tiré cette photo-là, est une des exceptions à ce niveau-là, en termes vraiment de donner l'espace aux cyclistes. Dans l'Est, c'est extrêmement rare. Donc, c'est vraiment une différence culturelle.

1320

1325

1330 Cela dit, je suis convaincu qu'en habituant les automobilistes à utiliser ce genre
d'aménagement, il fut un temps où les carrefours giratoires, les automobilistes étaient incapables
de s'en servir. C'est peut-être encore un peu le cas, mais c'est moins pire. Aujourd'hui, les
1335 automobilistes ne sont pas habitués d'avoir ce genre d'aménagement. Clairement, ils vont finir
par s'habituer. Surtout si on réduit le trafic de transit, parce que, les dames qui étaient ici tout à
l'heure l'ont mentionné, les gens qui sont là en transit, bon, sont peut être un peu plus pressés,
on veut arriver au bureau. Mais les gens qui veulent aller sur la montagne, ils s'en vont se
stationner, je pense que la plupart des gens se donnent un petit peu plus de calme pour
procéder.

1340 Donc, définitivement, ça prend de la sensibilisation, puis c'est pour ça que ces panneaux-
là, je ne les mets pas juste là comme exemple, c'est nécessaire d'en mettre. Il y a des études,
notamment, sur le panneau, en bas, à droite « *cyclist may use full lane* », qui démontre que
c'est un panneau qui est extrêmement efficace, beaucoup plus que les panneaux qu'on a au
Québec, les fameux « partagez la route », en fait, qui ont démontré qu'ils n'avaient aucun impact
statistique, que les gens ne comprenaient pas ce que ça voulait dire. Par contre, franchement, je
n'ai pas la traduction française, ni les études qui l'appuient, parce que ça, ici, on a quatre mots,
1345 un symbole de vélo, c'est très simple. En français, ça devrait être « vélos - le symbole - peuvent
utiliser la voie entière ». En termes des standards qu'on utilise pour les panneaux : plus on met
de mots, moins ils sont efficaces. Donc, il n'y a pas encore ce panneau-là qui existe en français.

1350 Par contre, celui d'Ottawa n'a pas de mots - celui en haut, à droite. Et clairement montre
un cycliste, bon, qui ne tient pas le guidon, mais qui est en avant d'une auto et clairement c'est
écrit « pas le droit de dépasser les cyclistes ». Et, les panneaux de danger comme ça, c'est une
limite qui s'applique lorsqu'il y a un cycliste. Donc : « danger, roulez à 20 kilomètres heure, s'il y a
un cycliste devant vous ». Dans notre cas, ça ne serait pas nécessairement 20 kilomètres heure,
c'est sur un aménagement plat. Mais, il existe des panneaux qui aideraient à la compréhension.

1355 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1360 Justement, une des questions que je vais vous poser c'est, est-ce que vous avez une suggestion pour les vitesses? Autant des véhicules que des vélos. Actuellement, c'est 40 kilomètres/heure.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1365 En ce moment, oui. C'était 50. Moi, j'ai considéré dans ma projection que c'était 50 kilomètres/heure. Dans le cas de la rue Woburn, c'est 50 kilomètres/heure. Moi, je laisserais 50 kilomètres/ heure, encore une fois parce que...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1370 Vous laisseriez 50 kilomètres/heure?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1375 Oui. Parce que c'est une vitesse qui correspond mieux à celle que les cyclistes vont utiliser. De mettre une limite à 40 ou à 30, le SPVM a avoué qu'il ne donnera pas de contravention à des cyclistes qui roulent trop vite sur des rues dont la limite est déterminée, selon la logique que les cyclistes ne sont pas tenu d'avoir un tachymètre. Mais, clairement, de ralentir les automobilistes, encore une fois, ça va créer des conflits. Si on ralenti les automobilistes, puis
1380 que les cyclistes leur arrivent dans le derrière, ça aide pas.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1385 Je suis surpris un peu de votre réponse. Je la respecte, mais...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1390 Bien, je n'ai pas de doute là-dessus. Mais vraiment, c'est basé sur ce qui se fait. En fait,
on a tendance beaucoup à faire de la ségrégation des usages, de dire « les cyclistes vont ici, les
piétons vont ici, les automobilistes vont ici »...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1395 Non, non. En ce moment, c'est 40 pour tout le monde.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1400 Oui. Ben, c'était 50 avant.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Oui.

1405 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Avant le projet. Puis, justement, là, on a mis un arrêt et tout. Selon moi, ça, ça va
justement créer des problématiques. Parce qu'on sait que nos cyclistes, même à 50 kilomètres/
heure, il y en a qui vont plus vite que 50 kilomètres/heure. Par contre, à 40 kilomètres/heure,
1410 soyons clairs, il va falloir tenir les freins tout le long en descendant. On le sait que les gens ne le
feront pas. De la même façon, quand on met des panneaux d'arrêt, les cyclistes ne les
respectent pas. Donc, aussi bien faire une signalisation qui, bien qu'elle soit contre intuitive,
mais qu'on sait que les gens vont la respecter; de mettre une signalisation qui n'est pas
respectée, c'est inutile, c'est même une contradiction.

1415

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

O.K. Mais je ne veux pas étirer indument, mais il me semble que 50 kilomètres pour des voitures, là c'est dangereux?

1420

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Ben, les deux courbes en épingle ont des signalisations de danger qui prescrivent de ralentir. Ensuite, dans la montée, il y en existe. À Chambly, par exemple, on a des rues où la vitesse n'est pas la même des deux côtés. Donc, à ce moment-là, il y a peut-être quelque chose à faire. Peut-être que dans la voie montante on voudrait réduire en bas de 50 kilomètres/heure. Mais dans la voie descendante, mon avis serait de conserver à 50 kilomètres/ heure.

1425

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Je veux vous entendre sur les giratoires. On a eu une proposition, ici, d'installer des minis giratoires à la sortie et entrée du belvédère Camillien-Houde.

1430

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Oui.

1435

M. GAÉTAN LEBEAU :

Mais il y a d'autres personnes qui disent que c'est dangereux de minis giratoires à cet endroit-là, parce qu'il y a une pente.

1440

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

En fait, ailleurs dans le monde, les giratoires sont généralement conçus en pente. Le

1445

1450 ministère des Transports du Québec recommande de faire des giratoires plats. Ça plein de problématiques, comme l'accumulation de glace, l'accumulation de neige. Mais, ailleurs, on recommande de le créer en fonction de la pente qui est là. Évidemment, si on est sur une pente à 20 %, non, mais, de conserver la pente, donc, oui, ton giratoire va monter et redescendre. Et ailleurs, ça fonctionne bien.

1455 Cela dit, l'aménagement de minis giratoires, en fait, la problématique c'est que le but d'un giratoire, c'est de ralentir les automobilistes. En mettant un mini giratoire, ce qui arrive, c'est que les automobilistes n'ont pas vraiment à se déporter. Donc, les gens vont conserver leur vitesse et s'engager dangereusement et simplement contourner le mini giratoire. Donc, ça peut avoir des effets contraires à ceux qui sont escomptés. Et surtout, en en mettant deux, un peu comme les panneaux d'arrêt, on sait que plus on en met, moins les gens les respectent, donc, encore une fois, en mettant deux giratoires de suite, il y a des chances que les gens vont encore moins ralentir que si on en mettait, par exemple un seul. Mais, encore une fois, si on en met un seul, ça serait vraiment un aménagement...

1460

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1465 Donc, dans la mise en œuvre d'une amélioration comme ça, on pourrait mettre des minis giratoires, surveiller ça un peu, puis si ça n'a pas l'effet escompté, on pourrait penser à en mettre des plus grands?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1470 Oui. Par contre, la problématique d'un giratoire, c'est quand même une intervention assez importante, justement parce que le giratoire va avoir une largeur plus large que la route. Donc, on parle sur précisément au niveau des belvédères, il va falloir creuser dans la tranchée du côté ouest de la voie. Là, ensuite, si on les élargit, on parle quand même de beaucoup d'argent. Mais il y aurait des simulations, les logiciels représentent assez bien à ce niveau-là.

1475

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1480 De toute façon, rendue là, si jamais la Ville veut faire ça, ils ont les spécialistes meilleurs que moi pour juger ça.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1485 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1490 Une dernière chose, votre présentation aujourd'hui, il me semble qu'il y a plus de matière au point de vue méthodologie que qu'est-ce que vous avez dans votre document, est-ce que je me trompe?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1495 C'est le même contenu, mais c'est écrit plus gros.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Ah oui. Parce qu'il y a des choses qu'il me semble que j'avais pas lues là-dedans.

1500 **M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :**

Bien, en fait, il y a une chose que j'ai rajoutée...

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1505 De toute façon, pouvez-vous nous le laisser votre copie?

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1510 Absolument, ça va me faire plaisir.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1515 L'autre chose, vos sketches...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

Oui.

1520 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Nous, on aimerait ça les avoir...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1525 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1530 ... parce que sur une page, ça nous donne... on peut comparer avec d'autres auditions,
puis...

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1535 Oui, bien, si vous me donnez un papier, ça va me faire plaisir d'aller vous faire ça. En fait,
c'est la seule chose que j'ai ajoutée depuis la rédaction de ce papier-là, c'est la citation dans le
milieu, qui est un rapport que j'ai découvert dans un congrès récemment.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1540

Faites-nous un beau sketch. Donnez ça à madame Nault, puis on va vous mettre un A.

M. FÉLIX ANTOINE TREMBLAY :

1545

Super. Ben, je vous remercie encore pour votre temps.

LA PRÉSIDENTE :

1550

Bien, c'est à nous à vous remercier, Monsieur Tremblay. J'inviterais monsieur Éric Vallières.

M. ÉRIC VALLIÈRES :

1555

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Monsieur Vallières. Allez-y.

1560

M. ÉRIC VALLIÈRES :

Merci de me recevoir. Moi, ma première recommandation c'est pourquoi qu'on n'engage pas ce gars-là, Félix Antoine Tremblay? Il a tellement l'air de savoir de quoi il parle. J'étais vraiment impressionné. Bravo.

1565

Blague à part, j'ai beaucoup aimé sa présentation, parce que c'était une présentation qui visait à aménager la cohabitation, quelque chose en laquelle je crois beaucoup. Donc, moi, du

1570 *background*, je l'ai mis dans mon mini mémoire que j'ai fait à la course, me rendant compte de l'échéance, donc, j'ai vu une faute d'orthographe tout à l'heure, je m'en excuse.

1575 J'habite à côté de la montagne, dans différents endroits depuis 22 ans. Je fais du vélo sur la montagne depuis 22 ans, plusieurs fois par semaine, plusieurs tours à chaque fois. Je ne descends jamais la montagne. Je suis un peu craintif, je ne suis pas une femme, mais je suis craintif. Et donc, descendre la montagne, j'ai toujours trouvé moi, en haut de 60 kilomètres heure, je commence à avoir peur. Ça fait que ça va vite. Mais je la monte très souvent. Je la fais aussi en auto, comme je l'ai mis dans mon mémoire, à tous les jours. Alors, j'ai fait des constats de faits qui sont un peu différents de mes amis cyclistes dans la salle, mais je pense que sur le point final, d'aménager la cohabitation, je pense qu'on se rejoint pas mal.

1580 Donc, j'ai fait la montagne souvent. Je la fais tout le temps. Je rencontre beaucoup de cyclistes. J'ai beaucoup de cyclistes autour de moi, et la plupart des cyclistes que je connais ne demandent pas la fermeture du transit; ils demandent un aménagement de la cohabitation.

1585 Parce que la fermeture du transit a des effets négatifs partout autour. On le voit sur les routes, où nous on habite. On le voit sur Docteur Penfield / des Pins. On le voit à Côte-Sainte-Catherine. On le voit même sur la voie de transit elle-même, où quand le transit est fermé, le trafic est différent. C'est-à-dire que la fin de semaine, il y a du monde. Il y a beaucoup de monde. Moi, j'ai pris des photos que j'ai mises dans mon mémoire. C'est spectaculaire par moment, il y a des files hallucinantes. Puis, là, j'en ai vus des virages en U. Puis, là, j'ai vu des gens dans la voie d'accotement, que *de facto* avait pas mal réservé aux vélos, même s'il n'y a pas de signe.

1595 Les vélos, en pratique, montent dans la voie d'accotement, puis les autos sont dans la voie principale. Mais, là, j'en ai vus dans le parc, dans la voie d'accotement, hors d'eux-mêmes. Puis, là, on arrive en haut, la fin de semaine, puis effectivement il y a pas mal de monde, avec les aménagements et tout. Mais la semaine, moi, je le fais la semaine, dans les heures de pointe, il y a monde, mais sinon, cet été, il n'y avait personne. Ni dans les aménagements. Ça fait que le trafic est différent.

1600 Puis en sécurité, on n'a pas gagné. Moi je regarde donc, je ne pense pas que fermer le transit est une bonne voie. Puis, je trouve que pour les cyclistes ce serait évidemment un rêve. Mais, je pense que ça a des effets négatifs pour la cohabitation. On s'est fait fermer le cimetière. Je pense que, sans dire qu'il y a un lien de cause à effet direct, évidemment pas, je perçois une absence d'empathie de la part de beaucoup des citoyens face aux cyclistes qui se feraient réserver Camillien-Houde. Je ne pense pas qu'il faut faire ça.

1610 Moi, je pense à une de mes voisines, dont je vais taire le nom, mais qui me dit « vous savez, moi j'adore ça prendre Camillien-Houde ». Elle a 72 ans, puis elle ne le prend pas en vélo. Monter Camillien-Houde, on l'a dit, c'est une pente à 10 % sur à peu près 2 kilomètres, il faut s'entraîner là. On ne monte pas ça à 72 ans, sans entraînement. Mais, elle adore le faire, parce qu'en revenant de travailler dans sa voiture, elle le fait, puis elle passe en haut de la montagne, puis elle voit le soleil couchant vers le nord-ouest et ça l'apaise. Puis c'est peut-être puéril, puis c'est peut-être niais, mais on lui a enlevé ça.

1615 Je comprends, Clément Ouimet est mort, c'est d'une tristesse infinie. Je ne le connaissais pas, mais c'est d'une tristesse infinie, c'est évident. Personne ne veut que ça se répète. Mais, je pense qu'il faut quand même essayer d'aménager la cohabitation. C'est ça la meilleure façon de le faire.

1620 Alors, à mon avis et à l'avis aussi des cyclistes, j'étais sur le conseil de Vélo Québec, j'ai laissé pour différentes raisons, mais beaucoup de cyclistes que je connais, sont de cet avis-là aussi.

1625 Quant aux aménagements eux-mêmes, parce que j'ai pas formulé de recommandations dans mon mini mémoire, mais je n'ai évidemment pas la science de monsieur Tremblay, mais je peux corroborer une chose : c'est que l'endroit le plus dangereux pour les vélos, c'est ce qu'il a appelé la tranchée. La tranchée, c'est là qu'il y a le plus de danger. C'est sûr que quand on descend entre 50 et 70 kilomètres heure, ça devient dangereux, c'est évident. Mais, honnêtement, moi je ne le fais rarement. Mais quand on monte dans la voie d'accotement, oui, il

1630

y a des gens qui sont *parké* là de temps à autre. Oui, il y a des gens qui l'utilisent. J'ai vu des gens qui montaient là-dedans, n'ayant pas réalisé, vous l'avez peut-être vu aussi, que c'était en fait un accotement; ils pensaient que c'était une double voie, puis ils montaient là-dedans. Je n'ai pas vu ça souvent, mais je l'ai vu de temps à autre.

1635

Mais c'est quand même pas ça le plus gros problème. Le plus gros problème, c'est la tranchée. Parce que quand on arrive à la tranchée, là on est collés sur les voitures. Puis, il y a des voitures qui sont tannées de monter puis qui prennent ce virage-là, qui est un virage aveugle, où notre voie pour tourner n'est pas large. Là, moi j'ai des voitures collées sur moi, à 30 centimètres, puis c'est un peu stressant. Je ne vais pas vite. En général, les voitures ne peuvent pas tourner très vite non plus. Mais quand elles tournent à 40 kilomètres heure, puis que moi, je suis à 10-12 kilomètres heure, quand j'ai encore de l'énergie rendu là, c'est un peu... c'est délicat, cette tranchée-là.

1640

Alors, je me disais, moi, n'ayant pas sa science, puis ne prétendant pas faire des recommandations aussi sophistiquées que les siennes, je me disais, moi, en tant que cycliste qu'est-ce que je verrais? Bien, un aménagement de la montée qui clarifie que l'accotement est vélo. Peut-être que sa solution est meilleure. Mais, en tout cas, dans mon esprit à moi, qui clarifie que l'accotement est vélo, de telle sorte que là je n'ai pas des gens qui montent par erreur, ou qui se *parkent* là par erreur, mais que ce soit vraiment une montée vélo. Moi, je me sentirais, déjà je me sens à l'aise là-dedans. Donc, si c'était en plus comme ça, je serais pas mal confortable.

1645

1650

Puis, après ça, il faut aménager, à mon avis, la tranchée. Vous avez posé, Monsieur le commissaire Lebeau, une bonne question tantôt. Dans un monde idéal qu'est-ce qu'on ferait?

1655

Moi, dans un monde idéal, je n'irais pas jusqu'à la fermeture du transit, je l'ai dit. Dans un monde idéal, ce qu'on ferait pour moi, en tant que cycliste, c'est qu'on élargirait la tranchée. Mais ce n'est pas possible. Parce qu'on ne va pas mettre de la dynamite dans la montagne, puis

1660

investir je ne sais pas combien de millions pour élargir la voie. Je le comprends bien. On a fait ça il y a 50 ans, on a fait sauter une partie de la montagne pour faire une tranchée, bon. Dans un monde idéal, on élargirait la tranchée un peu, pas à 20 mètres, mais un peu, puis, on ferait une piste cyclable. Je ne pense pas que ce soit faisable.

1665

Ce qu'on pourrait faire - ses solutions à lui sont peut-être meilleures - mais ce qu'on pourrait faire c'est un ralentisseur à la tranchée, déjà, pour s'assurer que les voitures, qui arrivent à la tranchée, doivent faire presque un arrêt. Donc, un bon ralentisseur. Peut-être qu'un signal indiquant que les cyclistes qui n'étaient pas loin de la tranchée dans la voie d'accotement, tout d'un coup rejoignent la piste, puis là c'est une chaussée partagée. Qu'il y ait quelque chose avec un signal, avec un ralentisseur, ça serait déjà pas mal. Il y a peut-être possibilité de, sans faire sauter la montagne, d'élargir un peu.

1670

On a déjà vu en Asie des montagnes qui sont, des parois rocheuses qui, sur quelques mètres, sont soit bétonnées ou avec un crépi, de telle sorte qu'on peut élargir la voie et la rendre jusqu'à la montagne. Là, on ne peut pas présentement, parce qu'il y a des chutes de pierres de temps à autre. Elle n'est pas crépitée. Ça fait qu'il y a un espace de peut-être 1 mètre, qui n'est pas utilisable. Peut-être que c'est faisable, peut-être que monsieur Tremblay me dirait « non, Éric, tu rêves en couleur, ce n'est pas possible ». Je ne sais pas. Mais c'est là à mon avis qu'il y a un enjeu. Peut-être que la circulation alternée est une façon de le voir aussi. Mais pour moi, l'enjeu est vraiment là.

1675

1680

Alors, voilà, c'est que j'avais à vous faire comme représentations à titre d'usager fréquent. Voilà.

1685

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Une toute petite question, avant d'y aller sur d'autres. Vous faites Camillien-Houde trois fois par semaine, sauf en hiver, quel est votre circuit? Est-ce que vous faites seulement monter-descendre Camillien-Houde ou c'est...

1690

M. ÉRIC VALLIÈRES :

Non. Mon circuit a changé.

1695

LA PRÉSIDENTE :

Quel est votre circuit?

1700

M. ÉRIC VALLIÈRES :

Mon circuit a changé parce que, malheureusement, ils ont fermé le cimetière. Ça me prive. Ça faisait 20 ans au-dessus que je faisais le cimetière. Donc, ça m'a vraiment... Alors, mon circuit c'était de partir de chez-moi, le chez-moi a varié dans les années, mais en gros de partir de Parc, de monter Camillien-Houde, par là où Clément est mort, puis ensuite jusqu'à la tranchée. Puis ensuite je descendais, puis je tournais à droite dans le cimetière...

1705

LA PRÉSIDENTE :

Du Mont-Royal?

1710

M. ÉRIC VALLIÈRES :

Le cimetière du Mont-Royal, puis là j'allais prendre, il y a une autre belle montée dans le cimetière que j'allais faire...

1715

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1720

M. ÉRIC VALLIÈRES :

... puis je ressortais du côté d'Outremont, puis là, je descendais la voie, puis j'allais refaire, c'est une boucle...

1725

LA PRÉSIDENTE :

Vous faisiez le chemin de la Forêt, puis vous...

1730

M. ÉRIC VALLIÈRES :

... le chemin de la Forêt, puis là j'allais reprendre...

LA PRÉSIDENTE :

1735

Puis vous remontiez.

M. ÉRIC VALLIÈRES :

1740

... et je remontais et je faisais ça en boucle. Honnêtement, pour l'entraînement c'était parfait, parce qu'il y avait deux montées, dont Camillien-Houde. Puis c'est bucolique aussi. J'aimais beaucoup. Puis au cimetière, il y avait vraiment personne. Moi j'ai pas vu les groupes de cyclistes dont ils se plaignent dans le cimetière, moi je les ai pas vus. Il y a eu quelques groupes de cyclistes, mais je n'ai pas vu des groupes qui se dépassent pour l'entraînement. Je ne pense pas que c'était si prévalent que ça. Ils ont dû en voir quelques-uns, puis ils n'ont pas aimé. Je respecte. Mais, bon.

1745

Maintenant, ce n'est plus ça que je fais, évidemment, depuis la fermeture. Je descends le chemin Remembrance...

1750

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1755 **M. ÉRIC VALLIÈRES :**

... je suis l'autre cimetièrre, le long de Côte-des-Neiges...

LA PRÉSIDENTE :

1760

Notre-Dame-des-Neiges, c'est ça...

M. ÉRIC VALLIÈRES :

1765

... puis, là, je vais faire la côte de la Polytechnique...

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau.

1770

M. ÉRIC VALLIÈRES :

1775

... puis je reprends, alors je passe devant HÉC, je pense, ou dans ce coin-là, puis je repasse à travers Outremont, puis je refais la même chose. La boucle est deux fois plus longue, à peu près. En termes de kilomètres, j'oublie le nombre de kilomètres, mais je pense que c'est peut-être 10 au lieu de 6. Puis la dénivelée est un peu moins intéressante. Et surtout, il y a beaucoup plus de trafic. Parce que là, quand je sors de Remembrance, puis je m'en viens sur le cimetièrre, puis sur Côte-des-Neiges, là attache ta tuque! Parce que là... là, si vous voulez fermer

1780 ce transit-là, par contre, il y a pas mal de monde. Je sais bien, c'est une farce que je fais, on ne
fermera pas Côte-des-Neiges. Mais là, honnêtement, j'ai un peu chaud, dans le sens que je fais
attention. Mais il y a des bus, il y a du monde, là il faut avoir des yeux tout le tour de la tête.

LA PRÉSIDENTE :

1785

Bien. Alors, on vous remercie beaucoup, d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

M. ÉRIC VALLIÈRES :

1790

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on prendrait une pause de 10 minutes.

1795

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1800

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1805

Bonsoir, Monsieur.

M. LOUIS BERTRAND :

1810

Bonsoir. Écoutez, j'ai vu de belles approches hautement scientifiques, que des petits
bijoux d'ingénierie, avec la présentation du jeune homme tout à l'heure.

LA PRÉSIDENTE :

Il y a de la place pour toutes les approches, ici.

1815

M. LOUIS BERTRAND :

Oui. D'accord. Merci de m'offrir l'opportunité d'exprimer ce qui d'abord et avant tout est presque exclusivement un commentaire, une opinion, je soupçonne que le projet pilote de l'été dernier n'a pas fait que des heureux. Peut-être à tort, je soupçonne, que le contrôle de la circulation sur le chemin Camillien-Houde fait face à une sérieuse opposition.

1820

Alors, simplement, je vais vous lire le texte que j'ai préparé pour faire connaître ma position. Je tenais à le faire, même s'il n'y a pas de proposition concrète, mais on pourra toujours en discuter quelques secondes un peu plus tard.

1825

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1830

M. LOUIS BERTRAND :

Ce n'est pas très long. Le parc municipal du mont Royal est un emblème montréalais à chérir et à protéger, certainement l'un des espaces verts urbains les plus spectaculaires en Amérique du nord. Même l'automobiliste qui, je crois, utilise le chemin Camilien-Houde uniquement comme voie de transit est prêt à reconnaître ça.

1835

Tel que mentionné sur le site officiel du mont Royal, le projet pilote du contrôle de la circulation mis à l'essai entre le 2 juin et le 31 octobre 2018, « *s'inscrit dans une vaste démarche entreprise par la Ville de Montréal pour diversifier et mettre en valeur les accès au patrimoine naturel et culturel du mont Royal pour l'ensemble de la population* ».

1840

1845

Les éléments d'un plaidoyer en faveur de la diminution, en tout cas du contrôle de la circulation automobile sur la voie Camilien-Houde / Rememberance, se trouvent d'ailleurs sur le site officiel du mont Royal. Le paragraphe suivant nous apparaît particulièrement convaincant :
« tout au long du projet pilote, la Ville de Montréal a pu expérimenter et évaluer les impacts sur différents plans et sur la base des données recueillies et analysées à ce jour, on estime que le projet pilote est une réussite. »

1850

Le projet a permis de documenter les différents impacts, positifs ou négatifs, et a démontré globalement que, avec certains correctifs, et on en a parlé, en tout cas depuis mon arrivée tout à l'heure, la viabilité à plus long terme d'une telle mesure était possible. Globalement, en semaine et les fins de semaines, le projet pilote a démontré une diminution importante du nombre de véhicules circulant sur le mont Royal et, conséquemment, du bruit généré. Le but était d'apaiser la montagne et le résultat est concluant.

1855

On peut encore lire sur le site du mont Royal que *« le projet pilote est le fruit d'une réflexion amorcée il y a déjà plusieurs années. En 1990 et en 2008, des consultations publiques avaient précédé deux plans de mise en valeur et de protection du parc du mont Royal. »*.

1860

La restriction de la circulation de transit n'est pas que liée à la sécurité des cyclistes et des piétons, bien qu'en tant qu'automobiliste et cycloportif montréalais, ce point de vue me tient particulièrement à cœur. C'est toute une façon de voir l'utilisation et l'accès à ce parc emblématique selon les principes du développement durable et aussi dans la foulée du mouvement international Vision Zéro, une démarche à laquelle la Ville de Montréal et toute la communauté montréalaise viennent de donner le coup d'envoi.

1865

1870

Puisque l'on fait allusion à Vision Zéro, mentionnons, et vous n'êtes pas sans savoir, qu'entre 2013 et 2017, je suis certain que vous avez ces chiffres, 137 collisions routières ont été répertoriées sur le mont Royal, qui ont fait au total 34 blessés et un mort, le jeune Clément Ouimet, le 4 octobre 2017.

J'inviterais monsieur Éric Vallières?

1875 Les professionnels en santé publique l'ont documenté : les collisions routières et leurs
conséquences dramatiques augmentent avec l'exposition aux véhicules automobiles : plus les
véhicules sont nombreux, et plus ils vont vite, plus les risques de collision sont élevés. Réduire
de 80 % la circulation sur les voies Camillien-Houde et Remembrance en y interdisant le transit,
c'est réduire par 5 le risque de collision. En outre, la configuration actuelle des voies incite à la
délinquance : excès de vitesse, demi-tours illégaux et dépassements dangereux. Encore ici, c'est
1880 un point dont il a été question ce soir. À l'aspect, Camillien-Houde s'apparente davantage à une
petite autoroute qu'à un chemin de parc municipal.

D'études en rapports en consultations publiques, il me semble que le temps est venu
d'instaurer des mesures définitives visant à restituer la vocation réelle du parc du mont Royal.
1885 Comment un parc municipal peut-il être scindé par une autoroute urbaine?

Certains craignent de perdre l'accès au Mont-Royal, d'autres ont l'impression qu'on leur
retire un territoire qui est leur. Il n'y a pourtant rien dans le projet de révision de la fonction des
voies Camillien-Houde et Remembrance qui retire des droits à qui que ce soit. Le déplacement
1890 des personnes dans une ville comme Montréal et les tentatives de réduire l'impact négatif de ces
déplacements sur la qualité de l'environnement et la sécurité sont l'affaire de tous, d'où ces
auditions publiques.

Je ne sais pas si vous avez des questions à me poser. Il y a un seul point, de tout ce que
1895 j'écoutais depuis tout à l'heure, qui me fait réfléchir au passage du col, le sommet... comment
vous appelez ça, le...

LA PRÉSIDENTE :

1900 L'encaissement, là.

M. LOUIS BERTRAND :

Oui, c'est ça, entre les deux parois rocheuses.
1905

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1910 **M. LOUIS BERTRAND :**

1915 Il y a beaucoup été question ici, ce soir, et même sur différents sites, dont le site de Vélo Québec, d'une circulation en alternance. Ce que je soupçonne, moi, ce que je crois qui va arriver si on met des feux de circulation pour établir une circulation automobile en alternance, c'est que les cyclistes ne vont pas respecter la signalisation. Je suis un cycloportif montréalais. J'ai eu affaires un *mea culpa* après deux contraventions au cours des 6 dernières années, après ne pas avoir respecté un feu de circulation. Mais, il reste que je vois les comportements délinquants. Moi, j'essaie de me soigner, j'essaie de faire attention. C'est sûr que quand on va piger dans les poches du monde en émettant des contraventions, c'est la façon, je pense, la plus convaincantes de les faire réfléchir.

1920

Mais, tout ça pour dire que je pense que le feu de circulation en alternance ne sera pas respecté par les cyclistes. Puis, on va avoir une autre sorte de problème. On va probablement avoir encore des collisions, pas des face-à-face, je n'en sais rien. Je ne sais pas si c'est réellement l'avenue. Ce n'est qu'une opinion. Je ne sais pas si c'est l'avenue à explorer le feu de circulation en alternance là-haut. Et ce, on ne parle que d'un aspect du chemin Camillien-Houde.

1925

Comme je le disais tout à l'heure, avec les glissières de sécurité, les diviseurs, on appelle ça les *new jersey*, les bandes en béton dans la courbe, tout ça, on a également une autoroute devant nous. Je sais que Vélo Québec voudrait refaire l'aspect, redessiner Camillien-Houde, ou en faire un chemin de campagne. Je suis tout à fait en faveur de l'idée. Je pense qu'on pourrait, ça nuirait pas aux automobilistes, ça les ralentirait peut-être, il me semble en tout cas. Ça serait certainement plus esthétique, considérant qu'on a un parc municipal, ici, un des plus beaux en Amérique du nord. Alors, voilà, merci.

1930

1935

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup de votre présentation. Monsieur Bertrand. Une des choses, j'ai cru remarquer que ce que vous avez lu est un peu différent de ce qu'on avait reçu...

1940

M. LOUIS BERTRAND :

Un peu plus long, oui.

1945

LA PRÉSIDENTE :

Un peu plus long. Est-ce que je peux vous suggérer...

1950

M. LOUIS BERTRAND :

Oui, bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1955

... de le remettre à madame Nault...

M. LOUIS BERTRAND :

Oui.

1960

LA PRÉSIDENTE :

... de prendre entente avec elle pour qu'on puisse le mettre sur le site.

1965 **M. LOUIS BERTRAND :**

Bien sûr.

1970 **LA PRÉSIDENTE :**

Sinon, à côté ou en remplacement de ce texte-ci.

1975 **M. LOUIS BERTRAND :**

Oui. C'est ça.

1980 **LA PRÉSIDENTE :**

Une première question que je veux vous demander.

1985 **M. LOUIS BERTRAND :**

Oui.

1990 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous êtes cycloportif montréalais, est-ce que vous faites du vélo sur Camillien-Houde?

1995 **M. LOUIS BERTRAND :**

Oui, je grimpe Camillien-Houde entre 50 et 70 fois par année, depuis 1975.

LA PRÉSIDENTE :

1995 Bon. Alors, quel est votre circuit habituel?

M. LOUIS BERTRAND :

2000 Oui, je vous ai entendu poser la question tout à l'heure.

LA PRÉSIDENTE :

Ou certains de vos circuits? C'est parce que ça nous intéresse.

2005 **M. LOUIS BERTRAND :**

C'est sensiblement le même circuit emprunté par la course World Tour Montréal, c'est-à-dire, on vient à Camillien-Houde, on descend de l'autre côté, Côte-des-Neiges...

2010 **LA PRÉSIDENTE :**

Edouard-Montpetit, oui.

M. LOUIS BERTRAND :

2015 ... on grimpe la Polytechnique...

LA PRÉSIDENTE :

2020 Oui.

M. LOUIS BERTRAND :

2025 ... on redescend sur Edouard-Montpetit. Mais plutôt que de descendre sur Côte-Sainte-Catherine...

LA PRÉSIDENTE :

2030 L'avenue des Pins...

M. LOUIS BERTRAND :

2035 ... je prends avenue Mont-Royal, l'avenue Mont-Royal qui débouche sur Camillien-Houde. C'est un circuit de 8 kilomètres. Je n'ai pas constaté un flot de circulation accru l'été dernier sur ce circuit durant la tenue du projet pilote. On a entendu parler tout à l'heure d'un achalandage accru sur la portion sud et la portion nord du mont Royal, puisqu'on ne pouvait plus traverser d'est en ouest, ou d'ouest en est, durant le projet pilote. Je ne sais pas. Je ne l'ai pas vécu. Je ne l'ai pas vécu en vélo, en tout cas. Je n'ai pas vu plus d'autos sur Côte-des-Neiges et sur Edouard-Montpetit. J'imagine qu'il y en avait, puisqu'il fallait que les autos passent ailleurs.
2040 Mais moi, je ne l'ai pas vu, je ne l'ai pas senti.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2045 Quand vous parliez tout à l'heure, vous avez parlé d'autoroute *versus* chemin municipal, pour vous, la différence serait?

M. LOUIS BERTRAND :

2050 Bien, dans son aspect, comme je le dis, de par les lignes tracées, de par les glissières on a une autoroute. Si on prend la rue Calixa Lavallée qui traverse le parc Lafontaine, le long des cours de tennis, on a une rue bordée d'arbres qui, de toute façon, la limite là-dessus est de 30

2055 kilomètres à l'heure. Il y a une grande surveillance policière. L'installation de photos-radar, je pense, sur Camillien-Houde, serait une façon de ralentir la circulation. C'est certainement une proposition qui a été faite ou un point qui a été soulevé.

2060 Si on réduisait la vitesse, on aurait déjà un peu plus un parc municipal. Je ne sais pas si c'est possible. Je pense qu'il faut agir à coup de contraventions pour convaincre les automobilistes de se ralentir. Mais, il vous faut un ingénieur routier pour convertir cette autoroute urbaine en chemin de parc. Peut-être plus de verdure, on est quand même en plein forêt sur le mont Royal. Rapprocher les arbres. Mettre un couvert d'arbres sur le chemin Camillien-Houde. Je n'en sais trop rien. Mais vous le savez comme moi, si vous le regardez, ça ressemble à une autoroute. Non, avec les glissières et tout ça. C'est sûr que ça invite à la vitesse. Moi-même, en voiture, il faut que je fasse attention. C'est ça et c'est comme ça.

2065 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Merci.

2070 **M. LOUIS BERTRAND :**

Il faut chérir notre parc. Il faut essayer diminuer plus la vitesse.

2075 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

La vitesse qui était à 50 kilomètres a été réduite à 40, vous en pensez quoi, vous? Il faudrait aller à 40, aller à 30, qu'est-ce qu'il faut faire?

2080 **M. LOUIS BERTRAND :**

Je ne crois pas qu'on puisse baisser à 30. Je ne crois pas que les automobilistes

2085 respectent le 40. Est-ce que comme on a sur l'autoroute Transcanadienne à l'approche de Montréal, quand on vient de Québec, les photos-radars... moi, je crois que les photos-radars sont un dissuasif aux automobilistes qui font de la vitesse, sont un dissuasif vraiment efficace. Pourquoi qu'il n'y en a pas sur le mont Royal? Je ne me l'explique pas. Je me demande s'il n'y en a pas eu durant l'été, durant le projet pilote. Je ne le sais pas. J'ai encore vu des virages en U. Il va encore y avoir des morts ou des accidents. C'est à déplorer. Voilà. Merci.

2090 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup, Monsieur Bertrand. J'inviterais maintenant monsieur Éric Lemoyne, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Lemoyne.

2095 **M. ÉRIC LEMOYNE :**

Bonsoir, Madame. Alors, je suis simple citoyen. Évidemment, je limite ma discussion au seul sujet du transit de la montagne. De toute façon, ça a l'air que c'est tout ce qui intéresse les gens ce soir.

2100 Dès le début de cette consultation publique, on nous a amené dans un faux débat. Elle est construite pour taire les opposants au projet de bloquer le transit de la montagne en voiture. En jumelant tout le volet des enjeux du parc, on cherche à forcer le résultat en faveur du projet. Car, lorsqu'on parle de parc, évidemment, on n'y voit pas les voitures. Le chemin n'appartient pas au parc, il ne le traverse pas, et c'est un point très fondamental.

2110 La seule vraie question était de savoir quel est l'opinion des montréalaises et montréalais sur l'interdiction du transit en voiture privée. La réponse nous l'avons dans le rapport des appuis dans les 2 pétitions en ligne. Aussi, le 8 novembre passé, il était clair que la grande majorité des gens présents dans la salle s'y opposaient.

J'ai vu dernièrement plusieurs accuser les automobilistes de vouloir prendre un raccourci

2115 en passant par la montagne, que ce n'était pas une utilisation acceptable. Encore une fausse
piste. C'est un chemin à deux sens, qui serpente à travers une montagne n'est nullement un
raccourci. Si parfois il s'avère la route à prendre, ce serait à cause des nombreux chantiers les
artères est-ouest : Côte-Ste-Catherine, Cedar, la rue Sherbrooke, tous des chantiers de
2120 construction. On espère, un jour, que ça ne sera pas une situation permanente. Il est illogique
pour les environmentalistes de vouloir saisir ce point, car en enlevant un axe de transit on
prolonge, comme on l'a vu cet été, davantage le temps en voiture sur le restant du réseau, donc
plus de pollution.

Il faut comprendre que beaucoup d'endroits à l'est de la montagne sont des points de
2125 destination pour les gens à l'ouest : l'avenue du Mont-Royal, l'avenue du Parc, boulevard St-
Laurent, la rue St-Denis, que ce soit par commerce ou loisir, le chemin de la montagne est
souvent la meilleure, certainement la plus belle route à prendre.

L'autre matin, suivant la tempête de neige, pour une commission tout à fait banale, je
2130 conduisais mon épouse à un imprimeur spécialisé sur l'avenue De Gaspé avec plusieurs
grandes boites, donc, le besoin d'avoir une voiture, contenant des images à numériser. Nous
avons traversé par la montagne. C'était un voyage absolument féérique avec les branches
d'arbres tout enneigées. C'était un trajet fait par besoin, qui nous a laissé des images
inoubliables d'un matin typiquement montréalais, qu'on n'aurait pas vu autrement.

2135 Il me semble que la motivation de ce projet est un genre de symbole idéologique.
D'ailleurs, vous y avez fait allusion dans une réponse que vous avez donnée à une des questions
le 8 novembre. Vous aviez dit qu'il fallait voir ce projet s'inscrire dans une vision de l'avenir. Il
faudrait peut-être nous la présenter cette vision de l'avenir, plutôt que de l'imposer à petit feu, en
bloquant nos rues.

2140 Les groupes d'intérêt qui ont parlé cette semaine ne parlent pas pour moi. Cette idée de
remettre un chemin de la ville au parc, c'est l'enlever aux utilisateurs et mènera directement à sa
fermeture au trafic. Je ne nommerai pas la personne qui ferait ça. En bloquant le transit, on vient
pénaliser indument un grand nombre de montréalais et montréalaises en faveur d'un simple
2145 symbole.

Toutes ces solutions à compromis sont inacceptables, car elles répondent à un débat biaisé de force sur un problème qui n'existait pas.

2150 Je vous encourage, Mesdames et messieurs de l'Office, à faire preuve de l'intégrité et l'indépendance que vous dites avoir. Vous devez rendre un rapport qui répond à la question unique du transit de la montagne. La voix des montréalaises et montréalais ordinaires est sans équivoque. Ne nous enlevez pas notre chemin, il appartient à tous les citoyens. Merci.

2155 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Monsieur Lemoyne, je vois que vous avez des notes écrites, je pense.

M. ÉRIC LEMOYNE :

2160 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Il serait souhaitable si, à moins que vous vous objectiez...

2165

M. ÉRIC LEMOYNE :

Oui, vais laisser une copie.

2170 **LA PRÉSIDENTE :**

... de les donner à madame Nault pour qu'on puisse les déposer sur le site.

M. ÉRIC LEMOYNE :

2175

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2180 Questions ici? Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2185 Bien, je ne veux pas faire une polémique avec vous, Monsieur Lemoyne, mais j'ai un peu de misère quand vous dites qu'il y a deux points de vue qui s'expliquent. On a reçu 485 mémoires sur cette question-là. C'est un record à vie.

M. ÉRIC LEMOYNE :

2190 Oui.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2195 Donc, il y a beaucoup de montréalais, soit des individus, soit des groupes qui en ont discuté dans leur groupe, avec leurs collègues, qui sont venus ici nous présenter des choses. Moi, j'ai beaucoup de respect pour ça, quel que soit le point de vue exprimé. Alors, ce n'est pas vrai qu'il y a juste comme des bons puis des méchants. Il y a beaucoup, beaucoup de monde là-dedans, puis beaucoup de nuances.

M. ÉRIC LEMOYNE :

2200 Il n'y a certainement pas de bons et de méchants là-dedans.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2205 J'aime votre précision. Je suis un peu pompé.

M. ÉRIC LEMOYNE :

2210 Non, certainement pas.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2215 Je voulais juste souligner ça. Puis je ne veux pas voir, moi, deux points vue
contradictaires irréductibles. Parce qu'on a entendu beaucoup de nuances dans tout ce qui été
dit, des tenants du transit et des tenants des gens qui s'opposent au transit. On a entendu
beaucoup de nuances fort intéressantes de gens matures, qui on réfléchit, qui aiment la
montagne tout autant les uns que les autres. Vous pourrez lire, vous aurez accès à tous les
2220 mémoires qui ont été présentés, tous les points de vue. Puis en termes d'intégrité, vous lirez au
bout de la ligne notre mémoire. Ce sera à vous de juger si on a tenu compte des points de la
grande diversité des points qu'on a tenus.

M. ÉRIC LEMOYNE :

2225 Je ne questionne pas qu'il y a une grande diversité de points de vue. Ce que je vous dis,
c'est que la question fondamentale était « est-ce qu'on bloque le transit de la montagne ou
pas? » et, comme le soulignait tantôt quelqu'un ici, si on regarde les deux pétitions en ligne, qui
sont à mon avis, le reflet le plus précis qu'on puisse avoir, la grande majorité des gens n'en
veulent pas. On a beau vouloir étaler toutes sortes d'arguments, qu'on a fait des rencontres en
2230 groupe, on a fait ci, on a fait ça, pour expliquer pourquoi il serait bon de fermer le transit, vous
n'avez pas le support des montréalaises et montréalais en général.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Quand vous dites « vous », c'est la Ville? C'est le projet de la Ville

M. ÉRIC LEMOYNE :

Bien non. Je n'ai pas dit, non. J'ai dit pas « vous », mais je dis ceux qui sont...

2240

LA PRÉSIDENTE :

Je pense que c'est important de savoir que l'Office, comment dire donc..., même si l'Office relève...

2245

M. ÉRIC LEMOYNE :

Oui, mais vous êtes là pour faire une recommandation.

2250

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

M. ÉRIC LEMOYNE :

2255

Et je vous encourage à...

LA PRÉSIDENTE :

2260

Il ne faut pas qu'on soit...

M. ÉRIC LEMOYNE :

... bien refléter...

2265

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

2270 **M. ÉRIC LEMOYNE :**

... l'opinion générale.

LA PRÉSIDENTE :

2275

Oui. Est-ce que vous faites du vélo sur la montagne? À l'occasion?

M. ÉRIC LEMOYNE :

2280

Rarement.

LA PRÉSIDENTE :

2285

Rarement.

M. ÉRIC LEMOYNE :

Oui.

2290 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous l'utilisez surtout comme avec votre véhicule?

M. ÉRIC LEMOYNE :

2295

J'utilise ça comme, bien...

LA PRÉSIDENTE :

Ou pour aller dans le parc?

2300

M. ÉRIC LEMOYNE :

Je voulais justement éviter de parler du parc, parce que c'est mon point d'emblée qu'en fait, le chemin n'appartient pas au parc.

2305

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2310

M. ÉRIC LEMOYNE :

Même le fait qu'une des propositions cette semaine c'était de donner le chemin au parc. Ça témoigne de ce fait-là. Alors, j'utilise le chemin comme un chemin et qui...

2315

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais vous savez que dans le mandat qui a été confié à l'Office sur...

2320

M. ÉRIC LEMOYNE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2325

... il y a la question du transit...

M. ÉRIC LEMOYNE :

Oui.

2330

LA PRÉSIDENTE :

... mais il y a aussi ce qui est à côté, c'est une vision d'avenir et c'est ce qui explique que beaucoup de mémoires ont parlé de l'aménagement du parc, de l'aménagement des stationnements, des belvédères. Bon, c'est ce qui fait que c'est un peu plus large que uniquement la question de transit.

2335

M. ÉRIC LEMOYNE :

Oui mais, regardez comment les journaux nous en ont parlé. Il était question uniquement du transit de la montagne.

2340

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2345

M. ÉRIC LEMOYNE :

Regardez le nombre de gens qui se sont donné la peine de signer les pétitions en ligne. Tout ça mis ensemble, c'est ça qui intéresse les gens. C'est ce qui incite les gens. C'est qui a amené tant d'intérêt pour cette consultation. Bien que la part des gens c'était de savoir qu'est-ce que vous allez faire avec notre chemin qui transite la montagne. Certainement, le parc, il serait intéressant de porter attention pour l'avenir du parc...

2350

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2355

M. ÉRIC LEMOYNE :

2360 ... faire ce qu'il faut faire pour le parc. Mais, comme je l'ai dit, en voulant jumeler cette discussion-là avec la discussion du chemin, c'était de vouloir forcer un résultat favorable à fermer le chemin, alors que, clairement, ce n'est pas ce que les gens veulent.

LA PRÉSIDENTE :

2365 C'est une interprétation. Je respecte votre point de vue. Est-ce que vous avez d'autres questions? Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Lemoyne. Alors, j'inviterais monsieur Gérard Vannote, s'il vous plaît.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2370 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

2375 Bonsoir, Monsieur.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2380 Bonsoir, Madame Brodeur, Madame Serge et Monsieur Legault. J'ai une présentation. Je risque de répéter beaucoup de choses, j'ai l'impression qui ont été dites.

LA PRÉSIDENTE :

2385 Il n'y a aucun problème. Allez-y.

M. GÉRARD VANNOOTE :

J'essaierai, peut-être, d'aller un peu plus vite...

2390

LA PRÉSIDENTE :

Il y a des nuances que chacun apporte.

2395

M. GÉRARD VANNOOTE :

... à certains moments. Moi, je suis un simple citoyen, je dirais, au début. Quand j'ai entendu parler de ce projet, j'utilise énormément la montagne aussi bien en tant qu'automobiliste, qu'en tant que cycliste, qu'en tant que père de famille où je vais avec mes enfants au parc récréatif, vous savez au petit centre de parc qui est dans le parc de la montagne...

2400

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2405

M. GÉRARD VANNOOTE :

On va aussi au Lac-aux-castors. On va manger au restaurant du Lac-aux-castors. On l'utilise beaucoup, aussi bien au niveau personnel que familial.

2410

Donc, quand j'ai entendu parler de ce projet, j'ai été tellement révolté avec 2-3 amis qu'on a lancé la pétition en ligne sur *change.org*, du « non » à ce projet. Pétition pour laquelle, je tiens à préciser par rapport à ce que j'ai pu entendre, on n'a fait aucune publicité. J'ai laissé ça courir. Je vous dirais que j'avais mon propre travail, je n'avais pas le temps de m'en occuper particulièrement. J'ai fait deux-trois mises à jour, je pense. Et, elle a rapidement grimpé pour atteindre aujourd'hui, je crois, 39 000 signataires. La même pétition a été créée le lendemain,

2415

2420 celle-ci en faveur du « oui », et atteint aujourd'hui 8 300 signataires. Je crois qu'ils n'ont pas fait de publicité non plus. Mais, pour dire, les gens qui voulaient la trouver, pouvaient la trouver en ligne.

LA PRÉSIDENTE :

2425 Oui.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2430 Donc, je viens, avec ces deux casquettes, vous parler aujourd'hui. Donc, sur la pétition, je vais vous en parler en deux diapositives, et après je vais essayer de vous donner l'analyse que je ressens par rapport aux derniers jours et aux dernières semaines.

2435 Tout d'abord, au niveau de la pétition, comme je le disais, on est à peu près 39 000 à l'avoir signée. On est avant tout des amoureux du mont Royal. Quand je lis ce qui m'a été envoyé, quand je regarde rapidement, je n'ai pas pu lire bien sûr les 39 000 avis, mais je sens que chacun a sa propre raison d'aimer ce lieu et a sa propre manière d'en profiter. Mais, en tout cas, ce qui est commun à tous, c'est l'idée qu'on ne veut pas se faire priver de l'usage de cette voie, de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance.

2440 On n'est pas tous des pro-automobilistes, comme je vous le disais. Moi, je fais du vélo sur la montagne, j'en profite aussi en tant que piéton. Et, selon le moment de la journée, on veut pouvoir en profiter aussi bien en tant que cycliste, coureur, automobiliste en hiver. La saison joue aussi forcément beaucoup. Et pour moi, il y a un distinguo à apporter entre le plaisir d'y aller, la montagne en tant que destination, c'est pour y faire les balades, le parc d'enfants, le belvédère, enfin tout ce que vous savez, et le plaisir d'y passer, c'est ce fameux transit. Pour moi, c'est une
2445 voie panoramique et scénique, ça été souligné plusieurs fois, le plaisir des paysages, la beauté. Ça fait la fierté de Montréal. Ce n'est pas pour rien que les bus touristiques passent tous par là.

2450 Ça m'a amené aussi des arrêts imprévus, c'est ça qu'il faut voir. C'est que même les gens qui transitent vont se dire peut-être au dernier moment « tiens, je vais m'arrêter, je suis avance sur mon horaire, je vais aller me faire une balade, je vais aller manger au Café, je vais m'arrêter, faire une marche ».

2455 Les arguments qui étaient beaucoup relevés dans la pétition, c'était le droit, donc, comme je le disais, de profiter de tout et d'accéder à tous les points du parc et de la montagne. C'est un patrimoine de Montréal. Et, sans devoir faire tout le tour, j'ai mis par l'est ou l'ouest, mais c'est par le nord ou par le sud, pour accéder à l'un des deux côtés, on retrouve encore une division symbolique est-ouest dont on a envie de se passer. Et je dirais logistique dans le sens où même si on mettait ça en place, les stationnements sont inégaux, d'une part et d'autre : il y en a beaucoup moins du côté ouest que du côté est.

2460 Si moi j'habite à Notre-Dame-de-Grâce et que je veux aller sur le belvédère pour profiter de la vue, il faut que je fasse tout le tour pour aller au belvédère. Donc, ça a des côtés invraisemblables. Et ce n'est pas parce que, c'est ce que j'ai écrit ensuite, on ne s'arrête pas à un endroit qu'on n'en profite pas. Il faut laisser l'accès de manière planifiée ou spontanée en famille, seul ou entre amis, je pars du principe qu'une visite spontanée au parc est recherchée. C'est pas tout le temps planifié, on ne peut pas se dire « je vais prendre tel bus, faire tant de changements pour accéder au parc ».

2470 Ç'a été souligné aussi cette semaine, je crois que c'est... peut-être qui a mis énormément le point sur le fait que c'était important qu'on retrouve le sentiment de nature dans nos vies, dans nos vies à la ville. Justement, moi, je pense que c'est illusoire de croire que le mont Royal n'est pas au sein de la pollution; il est entouré par la Ville, il fait partie de la même pollution. Mais c'est très important pour nous, quand même, de passer au travers de la nature. De voir la nature. De voir les arbres. De voir le Lac en passant au loin. C'est quelque chose qui fait du bien, en passant.

2480

Si on parlait du principe qu'il n'y avait plus de transit sur la montagne, on est tous d'accords que les temps de transport vont être augmentés, que la congestion par le nord et par le sud vont être augmentées, de là la pollution aussi. Donc, toutes les choses qui ne sont pas du tout dans l'objectif de mobilité durable qui est souligné la Ville.

2485

Je rappelle aussi qu'au niveau des transports en commun, le nord et le sud sont déjà complètement pris aux heures de pointe. On retrouve aussi bien de part et d'autre des universités, des hôpitaux, des collèges. Ramener encore plus de voitures sur ces tronçons, c'est augmenter encore le risque d'accidents. Et puis, de toute façon, je dirais qu'il n'y a plus de place. Les routes et ces quartiers ne peuvent pas absorber tout ce trafic supplémentaire. Surtout quand on voit qu'il y a encore de gros travaux qui s'amènent sur ces deux portions, puisqu'on va devoir construire les stations de McGill et de Montpetit pour les accès du REM. Donc, encore plus de travaux.

2490

Alors, ça c'était ce que je voulais dire par rapport à la pétition. Avant d'en venir aux recommandations, je voulais rapidement donner mon petit raisonnement personnel. Moi, je trouve que le projet pilote, contrairement à ce qui est souligné partout, est un échec. Ce qui est souligné dans les journaux pour souligner le succès c'est que le trafic de voitures a baissé. C'est normal, il y est interdit. Donc, c'est facile de le baisser, effectivement.

2495

2500

En revanche, moi ce que j'ai pu constater en passant en vélo, en faisant les montées d'est et ouest en voiture, je me suis rendu compte que l'utilisation des espaces récréatifs était très faible, quasi nulle en semaine. J'ai pris des photos, j'ai pris des films pour pouvoir le prouver. C'est normal, il y a un vrai parc à côté et toute une montagne intéressante. Pourquoi on resterait sur le bord de la route?

2505

Le danger, si vous voyez la première photo, quand vous passez en vélo, je le sais pour l'avoir fait, on arrive sur la portion qui mène les piétons vers le belvédère créée sur Outremont, il y a des poteaux blancs. Si vous êtes en vélo, soit vous êtes à droite et vous êtes avec les piétons, très dangereux, soit vous êtes à gauche, vous êtes avec les voitures, très dangereux. donc, on ne sait pas où passer.

2510

Le Café suspendu, pour moi, au début je trouvais que c'était une bonne idée, mais finalement ça s'est révélé une fausse bonne idée. Pourquoi? Parce que ça encombre le stationnement qui est déjà un point d'attraction énorme pour Montréal. Donc, les voitures ne savaient plus quoi faire. Le Café était très souvent fermé. Et ça crée plein de pollution, puisque j'ai vu plusieurs fois des coups de vent ont amené des gobelets, des assiettes, des serviettes, des déchets qui partaient dans la nature. Donc, je pense que ce n'est pas le but recherché.

2515

Et le trafic, au bilan, était aussi dangereux, voire même plus qu'avant, puisqu'il y a toujours de toute façon du trafic d'est en ouest. Il y a des voitures et des véhicules d'urgence qui passaient, donc, pour les voitures illégalement sur Remembrance quand même, en slalomant entre les blocs de plantes, et donc c'était aussi dangereux aussi bien en tant que cycliste, que piéton qu'automobiliste très sage, j'aurais tendance à dire.

2520

Quand j'analyse un peu la situation, moi je pense que quand on regarde sur mon tableau que j'ai fait, les utilisateurs et les types d'usage, je pense que les automobiles passent surtout pour faire du transit, un peu pour aller en destination du mont Royal. Les services publics, les bus, les ambulances, la voierie, les polices, les pompiers, pareil. Les bus touristiques, eux, s'arrêtent et repartent dans un sens ou dans un autre, donc, je dirais que peu importe. Les vélos de course, eux font surtout du transit, quoi qu'on se rend compte que très souvent, une fois qu'ils ont monté la côte, la grande côte, ils ont tendance à faire demi-tour et à redescendre, quoi qu'on a entendu différents trajets. Donc, je dirais qu'il y a du transit et de la destination aussi. Mais moi j'ai souligné que c'était surtout du transit, parce qu'ils vont quand même d'habitude plus loin.

2525

2530

Les vélos de balade, on est d'accord on l'a entendu cette semaine, qu'ils passent surtout sur le chemin Olmsted. Il est pratiquement, je dirais que la voie Camillien-Houde est pratiquement impraticable pour des vélos de balade. C'est très, très difficile. Et pareil pour les piétons et les joggeurs.

2535

Donc, finalement, quand on voit tout ça, qui utilise surtout ces deux chemins? Ce sont les

2540 véhicules et les vélos de sport. Est-ce qu'on peut changer cet usage? C'est un peu ça le but du projet de la Ville. Ils essaient de changer l'usage de cette voie. Moi, je pense que de toute façon, cette voie reste d'une pratique très difficile. On a beau l'aménager, faire tout ce qu'on veut, mettre des jolies plantes, etc. Il n'empêche que ce sera toujours difficile de la pratiquer. Et, surtout, quand il existe de si beaux accès et tout le reste qui existe déjà, pourquoi nous force-t-on à emprunter cette voie quand nous avons déjà des escaliers ailleurs, des beaux accès ailleurs, le chemin Olmsted, etc.?

2545 Comme l'a souligné le monsieur avant moi, on le voit très, très bien sur cette photo, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance bordent le parc; ils ne le divisent pas, ils ne e traversent pas. D'un côté vous avez le parc, de l'autre côté vous avez les cimetières. Donc, on ne ressent nullement ce trafic, on ne ressent nullement cette route quand on est dans le parc. Moi
2550 jamais quand je vais dans le parc je me dis « oh! Mon Dieu, il y a des voitures, mon Dieu, il y a du trafic ». On ne le ressent pas du tout. Il est comme à l'extérieur du parc. Je pense que c'est une nuance très importante à faire.

2555 Pourquoi essayer de dépenser, de mettre du budget de la Ville à essayer de rendre cela récréatif, alors qu'on pourrait dépenser juste à le rendre adapté à son usage.

2560 Moi, si on regarde les vrais problèmes, les vrais problèmes c'est la cohabitation des deux principaux usagers, c'est-à-dire, les automobilistes et les cyclistes sportifs. Pour moi, ça c'est un problème. L'autre c'est l'attractivité du belvédère Camillien-Houde, qui attire beaucoup de gens et c'est normal, c'est un point intéressant. Les demi-tours, aussi bien par les voitures qui souvent montent et veulent aller sur le belvédère, donc, font demi-tour et reviennent pour pouvoir s'engager dans le belvédère. Les vélos pareil, qui font des demi-tours pour pouvoir redescendre ce qu'ils viennent de monter. La vitesse, moi je trouve quand même, en l'utilisant assez souvent
2565 dernièrement, que ça s'est beaucoup amélioré. J'ai l'impression quand même aussi bien je dirais les vélos que les voitures, j'ai l'impression que le fait d'avoir été beaucoup dans la presse, les gens maintenant font un peu plus attention. Bien, je ne dis pas que c'est exempt totalement, mais

ça s'est amélioré. Et il y a le fameux danger du passage étroit, ce que moi j'ai appelé le col et qui a eu différentes appellations pendant la soirée.

2570

Je rajouterais aussi le tracé de la route. On voit sur la petite photo, là-bas, quand vous y allez quand il a neigé ou qu'il a plu, on voit très bien le circuit des vélos et des voitures qui ne respectent pas les bandes au sol qui ont été mal tracées. Donc, quelques fois il y a des gens qui débordent d'un côté ou de l'autre et ont frappé quelqu'un d'autre. Donc, le tracé a été mal fait aussi.

2575

M. GAÉTAN LEBEAU :

Juste avant?

2580

M. GÉRARD VANNOOTE :

Ce n'est pas grave, je ne vais pas le montrer. C'était un film qui montrait le col entre les piétons, les voitures et les cyclistes, comme c'était dangereux.

2585

Alors, moi je vous donne des pistes de solution comme je les ai entendues dans les différentes lectures et en y pensant aussi un petit peu. Moi, je trouve qu'il faut créer une piste cyclable. Je sais qu'on tâtonne ça depuis un moment. Mais je pense qu'il faut créer une vraie piste cyclable séparée, au moins sur Camillien-Houde, je ne sais pas s'il faut la continuer sur le chemin Remembrance, et en définir l'usage entre les vélos de course et les vélos de loisir, je pense qu'ils sont quasiment inexistantes sur cette portion-là. Donc, à la limite, est-ce que ça ne pourrait pas être dédié un peu aux vélos sportifs? Il faudrait en définir l'usage, effectivement.

2590

Installer des petites balises. Et on a vu tout à l'heure les petits poteaux blancs qui délimitaient le long pour aller au belvédère Outremont, pourquoi on ne met pas ça tout le long de la voie pour empêcher les demi-tours? Ça ne me semble pas une solution trop coûteuse. Mieux signaler aussi quand va être le prochain demi-tour.

2595

2600 Au niveau du contrôle de la vitesse, s'il y a toujours effectivement cette vitesse à
contrôler, comme le disait le monsieur d'avant, pourquoi pas des photos-radars? On le voit très
bien à l'entrée de Westmount, dans le virage, il y a un radar. Tout le monde, comme par hasard,
respecte bien la vitesse. Et en créant des arrêts à certains endroits - je vais y revenir, puisque
2605 pour le passage du col, moi, je suggèrerais, le petit dessin que j'ai fait en bas, c'est-à-dire, que je
pense qu'une solution pourrait être la circulation alternée, avec des feux de circulation pour les
voitures. Ça n'empêcherait pas, puisque pour le coup il y a largement l'espace pour avoir une
voie pour les voitures, et d'avoir une voie pour les vélos, voire même pour les piétons, qui elle,
par contre, serait en continue. Parce qu'on s'entend que les vélos ne vont pas s'arrêter à un feu
rouge. E je pense que là, il y a largement l'espace pour faire une voie de voitures, une voie de
vélo. Ça ferait déjà un premier arrêt pour les voitures, en plus.

2610 Après, je suggère aussi peut-être une zone tampon, c'est-à-dire sur chemin
Remembrance, pourquoi pas réutiliser les anciennes voies qui ont été condamnées et faire une
sorte de rond-point à voie unique qui ferait tout l'ensemble, comme un grand haricot. Les gens
arriveraient pour aller sur les parkings où ils veulent aller, sortir au cimetière où ils veulent aller,
2615 repartir de l'autre côté, tout ça à vitesse réduite bien sûr, et à voie unique. Pas du tout une double
voie, pas du tout d'esprit d'autoroute, une simple voie. Au moins, tous les gens qui traversaient le
mont Royal pour gagner du temps, ce que beaucoup disaient, ben, ne le feront plus, parce que
entre l'arrêt au col et le grand haricot, il faut vraiment être motivé pour avoir l'impression qu'on
gagne du temps en passant par là. Voilà.

2620 S'il fallait encore réduire le trafic, ben dans ce cas-là, moi je pense qu'on pourrait
envisager une fermeture, mais que les fins de semaine, entre juin et septembre, puisque les
autres mois, on s'entend qu'avec l'hiver et les réalités aussi de la semaine, ça sert à rien de
fermer le trafic le reste du temps.

2625 Donc, voilà, pour résumer, en fait, en conclusion, moi je dirais qu'il y a le parc, quand on
regarde la montagne, il y a le parc pour les piétons, les cyclistes occasionnels, les coureurs, les

2630 familles, où on va faire la pratique de farniente, de pique-nique, de jeux, de patins, glissade, etc.
Il y a les cimetières pour se recueillir et il y a la voie Camillien-Houde et du chemin
Remembrance qui sont là pour accéder et transiter. Pour moi, c'est une voie panoramique et
scénique de Montréal.

2635 Tout cela, à mon avis, peut être évolutif. J'ai entendu beaucoup de choses cette
semaine. Il y avait des voies de plaisance. On a parlé d'un chemin de plaisance. On a parlé d'un
chemin de loisirs, d'un chemin récréatif, et de préserver la nature. Moi, je pense qu'effectivement
ça peut être repensé dans le futur. Quand les solutions seront là, effectivement, il y aura peut-
être des solutions de transport réellement écologique plus tard. Je ne sais pas, des petites
2640 navettes électriques, on sera 6-7 dedans et on pourra traverser la Ville de point en point, voulu,
comme des mini-taxis, des choses comme ça. Mais aujourd'hui on le sait aussi que le transport
électrique n'est pas encore réellement écologique.

Je dirais aussi, quand les grands travaux de Montréal seront finis. On est en pleine
restructuration de Montréal. On a les grands travaux du REM qui s'en viennent. Je pense que ce
2645 n'est pas le moment de bloquer encore d'autres voies. Donc, j'aurais tendance à dire, travaillons
avec les données de ce jour, qui donne cette solution, puis ça peut être revu dans 5-6 ans, 10
ans, s'il le faut.

2650 Voilà. C'était un peu mon point de vue, en essayant de partager celui des 39 000
signataires, j'ai essayé de résumer tout cela. Excusez-moi pour le temps, je pense que j'ai
explosé les 10 minutes.

LA PRÉSIDENTE :

2655 Non. Ça va très bien. Écoutez, je vous remercie beaucoup, Monsieur Vannoote. Dans
votre présentation, alors, vous êtes principalement intéressé à faire des suggestions pour que,
comme vous l'avez si bien dit, que le chemin Remembrance / Camillien-Houde soit adapté à son

2660 usage. Alors, appelez ça voie de plaisance ou panoramique, comme vous voulez. Mais vous avez quand même fait plusieurs suggestions. Quand vous dites, entre autres, ici, au début, « qui soit un parc pour les piétons, les cyclistes occasionnels », dans votre réflexion, avez-vous eu l'occasion de vous pencher sur la question des stationnements qui sont là? Celui qui est près du Lac-aux-castors, puis celui qui est à côté de la maison Smith?

2665 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

Oui. Comme je le dis, je pense que c'est important qu'ils soient accessibles à tous...

2670 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2675 ... quand on sépare, je pense comme je l'avais dit, c'est un peu inégal les capacités. Donc, je pense qu'il faut qu'on ait... d'où l'idée du rond-point, de pouvoir accéder un peu à toutes les diverses destinations.

2680 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2685 Je pense que j'ai entendu un chiffre cette semaine. Je ne sais pas s'il est vrai. Mais je crois que c'était la personne de Équiterre, qui a dit que les parkings étaient utilisés à plus de 85 % de leur capacité, uniquement 35 jours par an.

LA PRÉSIDENTE :

2690

Oui, notamment les dimanches.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2695

Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2700

Entre midi et...

M. GÉRARD VANNOOTE :

2705

Finalement, entre juin et septembre, les samedis-dimanches nous avons nos 35 jours à peu près, je pense. Donc, le reste du temps, il n'y a pratiquement personne. D'où le fait, ça vient renforcer le point que cette voie est beaucoup utilisée entant que transit. Je pense quand même qu'ils sont nécessaires, même si effectivement ils ne sont pas beaucoup utilisés. Je pense qu'ils sont nécessaires parce que des gens qui, comme moi par exemple, moi, j'ai deux enfants qui ont souvent deux amis avec eux...

2710

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2715

... j'ai quatre enfants, les transporter avec la luge l'hiver, ou autre chose l'été, je ne peux pas les prendre en toute raison, j'aimerais bien prendre les transports en commun, mais je ne peux pas par contre de NDG...

2720 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, je suis d'accord.

2725 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

... prendre un premier bus, faire un changement à Côte-des-Neiges, pour monter sur la montagne et repartir dans l'autre sens le soir. Ça va me prendre la journée. Donc, je pense que les parkings restent nécessaires. Et j'ai entendu aussi l'idée des parkings autour du mont Royal...

2730 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2735 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

... qui, je pense, est une bonne idée en cas de grands événements, comme quand il y a la fête nationale, ou un concert, quelque chose sur... Mais le reste du temps, je pense qu'il faut qu'on puisse accéder assez proche du parc, et pourquoi pas quand il n'y a pas de place, les samedis-dimanches de succès, de descendre sur ces parkings secondaires.

2740

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2745 **Mme LUBA SERGE, commissaire:**

Quand vous avez parlé d'une piste cyclable, est-ce que vous proposez de percer une nouvelle voie à côté de Camillien-Houde?

2750 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

Personnellement, en fait, je pense que c'est très très large.

2755 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

D'accord.

2760 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

Quand vous voyez aujourd'hui, les deux simples voies pour l'aller et le retour des voitures, il reste des bas-côtés qui sont très larges, très grands. Je le sais pour les pratiquer en vélo, qu'on a largement l'espace. Donc, je pense qu'avec l'existant, il y a de quoi faire. Il y a juste le problème au niveau du col, de la tranchée, où là je proposerais une circulation alternée pour les voitures et, par contre, pleine pour les vélos.

2765

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2770 C'est beau. L'autre question que j'avais c'est, cet été, est-ce que vous avez remarqué avec vos enfants exemple, j'imagine que vous êtes allé au parc, est-ce qu'il y avait moins de gens cet été qui utilisaient et qui étaient autour du Lac-aux-castors qu'on y aurait retrouvé l'année dernière ou les années précédentes?

2775 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

C'est une bonne question. Parce qu'effectivement, ça serait un bon moyen de mesure. Honnêtement, je me suis tellement concentré, je pense que j'ai été tellement focussé sur ce problème de route que j'ai moins prêté attention, je l'avoue, à l'influence autour du Lac-aux-castors. Moi, je dois reconnaître, je pense que ça n'a pas changé.

2780 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

D'accord.

2785 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

Je pense qu'une grande partie... moi je vous dis utiliser les parkings quand j'y vais avec mes enfants. Mais je pense qu'il y a quand même beaucoup de gens qui utilisent aussi des accès par les escaliers et le chemin Olmsted en venant de l'avenue du Parc, je pense aussi.

2790 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Oui. Merci.

2795 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Monsieur Vannoote, je veux faire une petite remarque éditoriale, toute personnelle. Quand j'ai vu votre pétition, il y a plusieurs mois maintenant, je trouvais qu'elle était bien argumentée, qu'elle était solide, c'est une belle contribution aux citoyens. Qu'on soit pour ou contre le transit, puis je vous entends aujourd'hui, puis ça va dans le même sens, alors, je voulais juste vous féliciter de ça.

2800 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

C'est gentil. Merci beaucoup.

2805 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Puis vous remercier de votre contribution.

2810 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

J'essaie de voir les deux points de vue, parce que je vous dis, je suis aussi bien cycliste qu'automobiliste, et je pense qu'on n'est pas non plus automobilistes contre cyclistes. Je pense que c'est au-delà. C'est un transit ou pas de transit, c'est juste ça.

2815

LA PRÉSIDENTE :

Moi, je voudrais vous poser une question de... comment dire, autour de l'aménagement de Camillien-Houde pour le cycliste. Je pense que vous avez entendu, je crois que c'était monsieur Tremblay... oui, qui disait, je ne sais pas si vous étiez dans la salle, ici?

2820

M. GÉRARD VANNOOTE :

Non, je suis arrivé un peu en retard.

2825

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ce que vous proposez, puis il y a beaucoup d'autres personnes qui se sont présentées devant la commission, qui ont fait des propositions à l'effet d'avoir des voies consacrées aux cyclistes, puis possiblement pour piétons. Ce que certains suggèrent cependant, c'est que, puis c'est de l'avis aussi de plusieurs cyclistes, mais il y avait à la fois des gens qui sont spécialisés en aménagement et d'autres qui ont de l'expérience de cyclistes, qui disent entre autres qu'il ne faut pas avoir des voies sur les côtés pour les cyclistes, mais il faut, une des recommandations de monsieur Tremblay c'est d'avoir une voie en plein milieu de la route et d'avoir les voies d'est en ouest pour les voitures.

2830

2835

Comment réagissez-vous à une proposition comment celle-là? Je ne peux pas vous donner de détails sur l'argumentation, mais ce qu'on disait c'est qu'en termes de visibilité, c'était

2840 beaucoup mieux parce que les véhicules voyaient les cyclistes. Parce que quand ils sont en plein milieu, ce n'est pas pareil. Et l'autre côté aussi, c'est qu'en termes de dangerosité, c'est que la voie est plus unie au centre que sur les côtés. Quand on prend le bord, passez-moi l'expression, on tombe... on prend le bord, bon.

2845 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

On peut le voir. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2850

Pour se retrouver en bas de - pas en bas de la falaise mais sur la falaise ou sur les bas-côtés de la route. Comment vous réagissez comme cycliste? Je suis à brûle pourpoint, là.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2855

Alors, moi, je ne suis pas un expert, je n'ai pas entendu l'argumentaire de monsieur Tremblay. Moi, je ne suis pas un expert du tout d'aménagement de voies.

LA PRÉSIDENTE :

2860

Moi, encore moins.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2865

Mais, personnellement, à titre d'usager, je dirais, en tant que cycliste, moi j'aurais très peur de le faire au milieu, en ayant de la circulation de part et d'autre de mon vélo.

LA PRÉSIDENTE :

2870

Oui.

M. GÉRARD VANNOOTE :

Je pense que je ne me sentirais pas à l'aise du tout. Je préfère être sur un côté.

2875 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2880 **M. GÉRARD VANNOOTE :**

Maintenant, ben évidemment, en partant du principe que le côté serait bien aménagé et bien entretenu et qu'il soit bien plat et non pas justement qu'il prendrait un peu le bord, où on se sent sur les craques, parce qu'il y a les racines d'arbres, etc. Donc, moi, j'aurais tendance à avoir une vision où on serait sur le côté et avec un accotement, une séparation entre les deux voies, vraiment un bloc de béton comme on le voit aujourd'hui dans le milieu du virage. Il faudrait que la piste cyclable soit séparée par un même bloc de béton...

2885 **LA PRÉSIDENTE :**

2890 Oui.

M. GÉRARD VANNOOTE :

2895 ... quitte à avoir une piste cyclable double, enfin, aller-retour sur la même. Alors, la séparation, la bordure et alors les voitures. Ça me paraîtrait assez logique, puis avoir fait pas mal de pistes cyclables, je ne dirais pas au travers du monde c'est un peu exagéré, mais à des points assez précis, un peu en Europe, un peu ici, pas beaucoup plus loin, ç'a été souvent comme ça, même sur des digues au bord de la mer où ils doivent gérer à la fois les cyclistes, les piétons et les voitures, on remarque que c'est souvent la division qui est faite et elle me semble fonctionnelle. Elle semble bien marcher.

2900

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur, de votre présentation.

2905

M. GÉRARD VANNOOTE :

C'est moi qui vous remercie pour votre écoute.

2910

LA PRÉSIDENTE :

J'imagine que vous allez remettre à madame Nault votre...

2915

M. GÉRARD VANNOOTE :

Oui, je suis désolé. Faute de temps, je ne l'avais pas envoyé avant, je vais le remettre.

LA PRÉSIDENTE :

2920

C'est pas grave, ce qui est important c'est qu'on l'ait pour y référer au besoin.

M. GÉRARD VANNOOTE :

Merci beaucoup.

2925

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Vannoote. J'inviterais maintenant monsieur Mike Silas, s'il vous plaît.
Bonsoir, Monsieur Silas.

2930

M. MIKE SILAS :

Bonsoir. I'm smiling because I've been in front of you three or two times now.

2935 **LA PRÉSIDENTE :**

Yes, we know you and we're happy to see you.

M. MIKE SILAS :

2940

Well, I'm happy that this is coming to an end and I think you're going home for the last time after we're done.

LA PRÉSIDENTE :

2945

Yes.

M. MIKE SILAS :

2950

Let me start by actually thanking you for the effort you've done so far and I have thanked you in the past but I know, for you, it has been a long and arduous task. You've listened to a lot of frustrated people, people who are for this, against it; and to find your way through all of this subterfuge must be very difficult, so I thank you for the work you've done, the work you have in front of you and hopefully you'll get some rest this holidays. And I also thank everyone at the

2955 OCPM for the huge job you've done. Thank you very much and I look forward to seeing your recommendations at the end of all this.

2960

Obviously, from what I've said in the past, you know that I'm against this road closure. I like taking that road for many, many reasons. I've been taking it since I was a kid. I first started taking it when I was basically allowed out of the house on a bicycle, and one of my first things I did was drive up to the top of Camillien-Houde, just to have the nice ride down. So, my first

2965 experience is on that road where, as a child, not as a motorist and mean I did that for... I lived... I grew up just outside Côte-des-Neiges and NDG and I'd ride up there all the time. I still ride up there regularly. I run up at the mountain regularly as well. But I do take that road to my place of work every day – there and back, during traffic hours, and off traffic hours as well.

2970 However, that being said, I am not opposed to change. I fully understand that the city has developed, roads change, they get their usage changes as well; and they get beautified and so on and so forth. I'm not opposed to change, I'm not opposed to improvements being made to that road. I am, of course, opposed to people not being able to use that road as a transitory route. That road, to people who use it is much more than just a transit route. It's a heritage drive for motorists in Montreal, and people who want to see the life on the other side, or get a chance to visit your city from a totally different perspective.

2975 You know, some days I wake up and I have all kinds of problems in my life. I work for myself and I look forward to that drive. There's a moment when you cross over the top of that hill, and you get to see the city to the North, and then after that you get to see the city itself. And that one minute, when I take that drive, for that one minute my life is amazing. It's beautiful up there. I will show you a few videos that I've taken and I mean I must have shot a hundred videos over
2980 the course of the summer figuring out which ones to show you, it's a job on its own.

2985 But that being said, how can I accept the fact to have that right taking over, something that you just say "Oh, people only use it for transit". No. it's much more than that. It's a one-of-a-kind road in the city. It can't be replaced by simply say "oh, you can take another road". That's not the point. Of course I can take another road. I can take the Bonaventure, I can take the 40, I could take Côte-des-Neiges, there is a multitude of roads I can take. But I choose to take that one because it is beautiful. Is that not a valid use of that road?

2990 Is that not just as important as a family who wants to use it on the weekends? Who are we to say how you are supposed to use that road and what is too much? At what point do we say this is too much traffic on that road? Luc Ferrandez threw a number from 6 to 12,000 cars used

that road a day. Six to 12,000. I'm going to show you a video I took just a couple of days ago, actually. I just happened to be on it. Let's start the camera. Let's see...

2995 VISIONNEMENT D'UN VIDÉO

3000 So this is a drive I took the other day, on November 26th at around 10:30 in the morning. I had made the drive in one direction, then I turned around and made it the other way. Now I'm coming there from Park Avenue. It happened to be a foggy day but I didn't plan this. This is... *ça c'est au hasard*. I want you to look at the traffic in the opposing lane; because, I mean, you can't see who's behind me if there is a massive line. But for one thing, you can see, this is a beautiful drive. How could I deprive my children, older people, from wanting to do this, I don't think I can.

3005 You understand, I mean this is irreplaceable. I cannot simply accept that you would say « there is nothing we can do to improve anything else on the mountain, except stop this.» Stop being for... for people being able to cross this road. I mean, you have the look - you can stop me if you think you've seen enough at any point. If you want, I can fast forward threw this here.

3010 I want to touch on something that you asked about whether bike lanes could be put from the bottom to the top. They can everywhere except for this one stretch of road. This is the only stretch that would have to be made wider. But if that is the only thing that has to be done so that a bike or pedestrian lane can go from top to bottom, is that simply something that we can do? Out of all the money that was spent on this pilot project – and I remind you that nearly a million dollars of taxpayers' dollars were spent on a pilot project, instead of oing what? Installing temporary
3015 barricades to see what the effect would be on bicycle's safety?

3020 How many speed cameras could have been put up with that million dollars to assure that motorists aren't being excessive with the speeds they cross over that mountain? This pilot project was nothing more than a disguise for... - I'll get into that in a second, but... let's... I'll continue to play the video or I'll fall on my personal agenda here. Do you feel like you've seen enough of this? I can pause this video at any time if you like.

LA PRÉSIDENTE :

3025 Just keep on till you get to the entrance of the Mount Royal cemetery.

M. MIKE SILAS :

3030 Yes, absolutely.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

What was your speed?

3035 **M. MIKE SILAS :**

40, that's the limit. I'm very well aware of it. And this is a highly police road. I take it every day, believe me, I could tell you I know exactly where the police wait for, and where they are. So, I don't really take any chances. So there is the stop sign right there.

3040

LA PRÉSIDENTE :

It's O.K. Voulez-vous aller plus loin? Ça, c'est le cimetière Mont-Royal?

3045 **M. MIKE SILAS :**

Oui, exactement.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

3050

Excuse me. What time of the day this was?

M. MIKE SILAS :

3055 This is 10:30.

LA PRÉSIDENTE :

3060 10:30.

M. MIKE SILAS :

 This is 10:30. I got to pick this drive but I have other videos I can show you later on.

3065 **LA PRÉSIDENTE :**

 Fine.

M. MIKE SILAS :

3070 And I will show you this drive from the other perspective in just a minute. I'm still trying to understand what the purpose of this pilot project was. I have my own beliefs of what it was and I'll share that with you.

3075 I'm not sure if it was to measure what the difference is in transit traffic, or to see if we stop people from taking this, was it to measure... now it's going to take me double the amount of time. Because it actually took me more than twice the amount of time in my car to get to work when I didn't take that road.

3080 Was it to measure the effects on the environment? Because, if it was, then I know that everybody's trip to work who takes this road as a transit use, is going to be less environmental friendly. You're spending more time in your car. How could that be environmental friendly? I don't know.

3085 Was it to see for the effects on visitors? I stop going to the mountain this summer, most
of my friends didn't even go. I went up once - and you'll see the video in a second – I went up
once and I didn't return until this pilot project was over because it was a disaster when I went up
there. Every time, it was so complicated to get to the parking lot I wanted to, I generally access
the upper parking lot. And during this pilot project, you couldn't really access it. Well, you could,
sort of, but I'll show you that in a second as well – you could sort of but it was kind of illegal. So I
3090 was stuck in the lower parking lot. Well you might say: oh, you could have walked to there. It's
quite far. I'm going up there to do something way on top of the mountain, I'm carrying beer with
me, I didn't want to park there. So, it didn't offer me that benefit of being able to access the upper
parking lot.

3095 This, to me, this pilot project, they didn't plan on having this consultation. I don't know if
you're familiar with everything that happened up until this point to get us to this consultation
today. You were aware that citizens, including myself...

LA PRÉSIDENTE :

3100 Yes, we know that...

M. MIKE SILAS :

3105 You know how this happened. Right?

LA PRÉSIDENTE :

3110 Yes.

M. MIKE SILAS :

Had this not happened, there would not have been a consultation. O.K. So, ultimately we

3115 ended up with this consultation and now, they wanted to have this road closed. This was going to
be a pilot project, had this consultation not happened for example, they would have said right
away, a few months or five months later, « this was an incredible success. That's it! We're
closing this road to through traffic forever.» It is thanks to citizens, and a lot of citizens who were
3120 furious had to get involved to a tremendous degree to bring us to this point here today. Hopefully
reason, we will recede and stop this from happening, be it with or without change to that road,
hopefully that will be the end result.

I want to show you a question that I had asked the mayor on this point. You can stop me
if you believe this. I asked her about this...

3125 « *Prior to tonight's article in the Montreal Gazette, I had never heard of l'Office de la consultation
publique. And if such a thing exists, how come more people don't know about it and how come, if
you're so confident in your decision with this initiative, you put it on the city's portal and simply ask
the citizens of Montreal do they want this.* »

3130 So, I asked her this question. This would have been the time, had they planned on a
consultation, I'm sorry, but this would have been the time to say: absolutely, we are planning to
have a consultation. Would you like to know the answer:

3135 VISIONNEMENT D'UN VIDEO

«- Thank you for your question. »

3140 (Mrs the mayor) « *So, I will go in English with this one. If you want, I would be more than
happy to share with you in English some of the things I've said before.*

*I'm very glad that, as a citizen now you know about l'Office de consultation publique,
because they are doing an amazing job. And so far, they have been supporting us on so
many initiatives. I'm sorry that you were not part of the consultation before. I'm sorry that
maybe you didn't know*

3145

about the Plan de transport that says that there has to be concrete actions to diminish the transit because this is not what the mountain was created for, it is not the objective of the mountain.

3150 *So, I am sorry you didn't know about this but I'm happy to share this with you. And so long, what we'll do is a pilot. And a pilot is about compiling information. We're doing a study right now around habits for drivers. We're putting all this together. The pilot will give us the opportunity to see how our mountain can be so much better because it will be more secure for our families, for elders, for everyone to enjoy the mountain, whether*
3155 *you're walking, you're driving, you're cycling, you're just enjoying the mountain. »*

«-And, in conclusion.»

3160 *« So, I'm glad that you know more about the Office de consultation publique. They are doing an amazing job.»*

M. MIKE SILAS :

3165 Yes, they are doing an amazing job, but as you can see, that clearly wasn't the question I asked her.

LA PRÉSIDENTE :

3170 Yes.

M. MIKE SILAS :

3175 I asked her this question actually on two occasions. I left out the first one. She did the exact same answer. We didn't get the answer we wanted. That was a smoking air show.

LA PRÉSIDENTE :

3180 Monsieur Silas, écoutez, la commission va vraisemblablement faire référence au premier processus, sauf que, et puis ce que les citoyens en ont dit, y compris ce que vous nous en avez dit à la fois dans les séances d'information et dans votre présentation, sauf qu'une de nos principales préoccupations, à la commission, c'est : qu'est-ce qu'on fait là maintenant? Et ce qu'on est très intéressés à connaître ce sont vos recommandations, vos propositions.

M. MIKE SILAS :

3185 Yes. You've heard a lot of people offer a lot of suggestions about what to do with this.

LA PRÉSIDENTE :

3190 Yes.

M. MIKE SILAS :

3195 I share that. I mean, if you want me to come right to the point, yeah, I agree, go ahead and make changes if you want to make it safer, absolutely, spend the next million dollars on installing cameras, installing safer bike lanes, widening the road. All that is great. And that should be left to urbanists to plan that. I'm not an urban planner, I mean, it takes... do what you have to do.

3200 But closing the road to through traffic is the absolute last thing that has to happen on that road.

3205 I'm going to show you a question I asked Mr Sauvignac about this point. I asked him about a point, and you guys were there, I'm gonna replay this for you, if you don't mind:

« The agents that will... »

- *I'm not talking about that.*

- *Well, you're talking about that road...*

3210

- I'm talking about the original entrances to those parking lots, they were done in such a way that it was much more efficient than it is now. If your goal is to be more environmentally friendly and make that park more accessible to users, that means I want to go up and do not want to wait in traffic, it would seem logical to reopen the original entrances to those parking lots. Are you going to do that?

- The simple answer is no.»

3215

O.K. When I asked him this question if... one of the things that they're doing: they closed the entrances to those parking lots ages ago – 10 years ago, they closed the entrances – and I said it doesn't make sense, because half the people right now who wait in line to the stop sign are people waiting to go to the parking lot. If those are the intended users or a group of them, why are we punishing the people who want access to parking lots? I have suggested to reopen those things. I asked them this. They said no.

3220

What did they go and do? The minute the pilot project opened up, they must have learned from this question, because the minute the pilot project started, they removed every cement block, every barricade, and the parking lots now use the original entrances. Why only when it was self-serving did they make that change? If they knew it served the public – and it did served the public – but they only did it first and foremost because they wanted it to seem like, because their pilot project, there was so much less traffic. No, there wasn't. They finally reopened it because the other design was so much more logical.

3225

3230

Let me show you what traffic is like on a weekend up there.

VISIONNEMENT D'UN VIDÉO

3235

You'll forgive my language here, but this is the problem that I see regularly on the mountain. If they were so minded on looking out for the public's interest, truly the public's interest,

3240 why aren't they dealing with the problem that is so obvious like this? I never run into this traffic during the week. It never happens. And on the weekends, for example, these people who are necessarily, I would say, for the most part the intended users, why are they being punished? Why is Projet Montreal being so self-serving that they are unwilling to make this change regularly? But, when it served their needs, then they reopened this road. It seems pretty obvious to me. And it's upsetting as a citizen point of view.

3245 With regards to the petition that this gentleman brought up, it's one of the points I would like to bring up, because it is a very simple way to get a very good feel of the public's interest here. This is not something that was quite organic. People just talking "*bouche à oreille*" led people to this petition. The OCPM's website and the portal to get involved was extremely complicated to get to; it didn't let you answer a simple yes or no question. This did.

3250 The two petitions combined, if you add up those two petitions, you're talking 49,000 voters. Over 80% of which – like 80.5% – said "no" to closing this road. I mean, obviously, Projet Montréal didn't want a petition like that out there because it speaks volumes as to what the general public really wants. People are against this.

3255 Absolutely, make changes. Absolutely, make it safer. Put up speed cameras. Install bike paths. Do those things. Do whatever you have to do. Do not waste money on things like a *Café suspendu* – which is nothing more than a waste of taxpayers' dollars and does nothing to add to Luc Ferrandez's tranquility up at the mountain; it was an eyesore as we all... I'm not sure if you got a chance to witness it but it wasn't the prettiest thing out there. Don't install artificial lookouts to disguise this whole thing.

3260 Do what you have to do, take care of the problems that you have in front of you. Let people who are going to the park get to the park; protect cyclists through barricades by widening up the road if you have to do. Make those efforts. Do not close this road. That's all I have to say.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. On va pouvoir mettre vos vidéos sur le site internet de l'Office?

3270

M. MIKE SILAS :

You can. I wouldn't mind if the audio is extracted but (RIRES) there might be a little bit more swearing involved.

3275

LA PRÉSIDENTE :

Non, non, mais en tout cas je trouvais intéressant, quand la voiture monte et descend.

3280

M. MIKE SILAS :

Yes. Sure. If you tell me, where would you like... I can send them to you.

LA PRÉSIDENTE :

3285

I think you can manage something with madame Nault.

M. MIKE SILAS :

3290

O.K. Great.

LA PRÉSIDENTE :

She will help you. Yes.

3295

M. MIKE SILAS :

I will do that. I thank you again very much. Enjoy your holidays.

3300 **LA PRÉSIDENTE :**

On peut vous poser des questions? On n'a pas fini.

3305 **M. MIKE SILAS :**

Oui. Please go ahead.

LA PRÉSIDENTE :

3310 On n'a pas fini. Alors, questions?

Mme LUBA SERGE, commissaire :

3315 Just to somebody who uses the road, one of the issues is that the canyon or the falaise –
le col, and there is the...

M. MIKE SILAS :

3320 Which one? I'm sorry.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

3325 Where... the one down that you showed us. One of the suggestions is to have alternating
lights, for example. How would you feel, because it would really... part of some of the
suggestions that are being made would slow down the trip across and...

M. MIKE SILAS :

3330 O.K. Well, I mean, to answer that... Is it because you feel like you have to make the trip longer, or to control speed, or to allow them to build the bike path?

Mme LUBA SERGE, commissaire :

3335 The concern is really the coexistence of bikes, maybe people who are walking, and cars. So, it's very narrow. So that there have been a lot of people who suggested different alternatives.

M. MIKE SILAS :

3340 I don't like the idea of slowing traffic down there. I think it's going to cause, I don't know, unnecessary bottlenecks for example. They have a very similar situation on *la rue Normand* – if you're familiar with that – if you take Normand from Ville St-Pierre, at one point you come to a light and there is a small archway– you know that? You know...

Mme LUBA SERGE, commissaire :

3345 Yes.

M. MIKE SILAS :

3350 ...and you have to wait there. And I don't find – number 1 – I don't find it safe because there is always people who think O.K. there is nobody here, it's the middle of the day and people go through it. I don't think it's safe. And frankly I think it's an artificial way of trying to control the traffic. I would rather see them invest the money in either building an elevator platform, if they don't want to... let's say if they didn't want to excavate any of the rock face on that side, you
3355 could widen the road on the other side, which is not an accessible side of the park. It is not accessible to anyone, it doesn't serve anybody's need. You could easily widen the road there, because there isn't that much of that road that needs to get widened. There is a – maybe 3 to 400

3360 meters and then you're through it, and then the road is two lanes wide with two full "accotements" on each side. Certainly in those areas there is more than enough to have car lanes and a bike path. I would say rather... if not do that, I'd rather see them make the road wider on that side, on the northern side.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

3365 Right. O.K. Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

3370 D'autres questions? Alors, merci beaucoup, Monsieur Silas. Avant de clore la soirée, j'inviterais la Ville, si elle souhaite faire une rectification ou une autre? Non. Bien. Alors la soirée est donc terminée et la consultation également.

3375 À partir de demain, mes collègues et moi, de même que notre analyste, commencerons à analyser l'information reçue et les opinions qui nous ont été communiquées, que ce soit par le biais des questionnaires, de la plateforme de consultation, des ateliers créatifs, des opinions en ligne, de vive voix encore à l'aide des mémoires.

3380 Le rapport de la Commission, comme je vous l'indiquais, sera transmis par la présidente, madame Ollivier, aux élus municipaux au printemps et sera rendu public deux semaines plus tard. La Commission a un rôle consultatif; ce n'est pas l'Office qui prend les décisions sur le projet sur lequel vous êtes consultés. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus.

3385 Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la Commission, la sténographe, le responsable du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie aussi les représentants de la Ville. Je suis reconnaissante à tous ceux et celles qui sont venus présenter leur mémoire, qui ont pris la peine d'en écrire un, de même que toutes les personnes qui se sont déplacées pour assister à cette rencontre. Je veux saluer votre courtoisie et votre patience.

Thank you for coming this evening, and also for your courtesy and your patience.

3390

Alors, il n'y aura pas de prochaine audition. Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée. Merci. Have a good night. Thank you. Good evening.

3395

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3400

Et, j'ai signé :

LOUISE PHILIBERT, s.o.