

**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)**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

VOLUME 1

---

Séance tenue le 10 mai 2018, 19 h  
Hôtel Bonaventure, Salle de bal  
900, rue de la Gauchetière Ouest  
Montréal

## **TABLE DES MATIÈRES**

### **SÉANCE DU 10 MAI 2018**

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

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'OCPM, Mme Dominique Ollivier ..... 5

### **PRÉSENTATION:**

**par Mme CLAUDIA VILLENEUVE** ..... 8

### **PÉRIODE DES QUESTIONS**

M. Sylvie Demers ..... 23

M. Michael Silas ..... 28

Mme Nadia Alexan ..... 36

M. Dinu Bumbaru ..... 37

M. Philippe Tomlinson ..... 44

Mme Jill Morton ..... 51

M. Howard Hoppenheim ..... 54

M. Alex Zydenbos ..... 59

M. Daniel Chartier ..... 63

Mme Anne Bessin ..... 72

Mme Beverly Colquhoun ..... 82

Mme Hélène Lefranc ..... 87

M. Henri Kuperberg ..... 91

Mme Jane MacGregor ..... 94

Mme Frances De Verteuil ..... 100

M. Hubert Villeneuve ..... 106

Mme Kirsten Nellen ..... 112

M. Michael Gale ..... 115

Mme Arlene Lutter ..... 118

Mme Hélène Panaïoti ..... 128

M. Louis Trudel .....	137
M. Michael Silas .....	140
Mme Jennifer Krane .....	147
<b>MOT DE LA FIN</b> .....	<b>152</b>

**AJOURNEMENT**

**LA PRÉSIDENTE :**

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Je vous inviterais, dans un premier temps, peut-être à vous masser un peu davantage vers l'avant et vers le milieu de la salle. Possiblement que d'autres gens se joindront à nous.

10 Alors, je vous souhaite la bienvenue à cette première séance d'information de la consultation publique portant sur les voies d'accès au Mont-Royal. La séance se déroulera en français, mais les gens qui voudraient s'exprimer en anglais peuvent le faire en s'adressant à la commission.

15 The meeting will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the Commission in English, you are welcome to do so. There is an English version of the City's presentation available at the reception desk.

20 Je me nomme Nicole Brodeur, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. Je serai secondée par deux autres commissaires, mes collègues, madame Luba Serge et monsieur Gaétan Lebeau. La commission est appuyée dans ses travaux par madame Élise Nault, qui est à ma gauche ici, qui agira à titre de secrétaire de la commission.

25 À la table de d'accueil que vous avez sans doute dû rencontrer, permettez-moi de vous présenter Denise Mumporeze, Nicole Uwimana, Christelle Lollier-Théberge qui sont là pour vous donner toute l'information disponible. Les coordonnées de l'Office sont indiquées dans le dépliant que vous avez sans doute pris sur la table d'accueil. Monsieur Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation à l'Office, est la personne que vous devrez contacter, si vous avez besoin de renseignements supplémentaires. Brunelle-Amélie Bourque est responsable de la logistique de cette soirée.

30 Je tiens aussi à souligner la présence parmi nous de madame Dominique Ollivier, qui est ici à l'avant, présidente de l'Office, qui nous présentera dans quelques instants, les différentes

étapes du processus de consultation, de même que monsieur Luc Doray qui est secrétaire général de l'Office.

35 L'assemblée de ce soir est enregistrée, webdiffusée et sténographiée. C'est l'entreprise WEBTV qui s'occupe de la webdiffusion et l'entreprise CSL Location qui est chargée de la sonorisation. Madame Louise Philibert, qui est ici à ma gauche, assure la transcription sténographique de la soirée.

40 Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera transcrit. Les transcriptions font partie du dossier de la documentation disponible à la fois sur le site internet de l'Office de consultation publique de Montréal et à nos bureaux. Les transcriptions sont disponibles dans une semaine environ. Étant donné que la séance d'aujourd'hui est webdiffusée sur les réseaux sociaux, je tiens aussi également à saluer toutes les personnes qui nous regardent à distance.

45 Sachez aussi que l'Office a l'habitude de prendre des photos et de faire des vidéos pendant les sessions d'information et d'audition des mémoires pour ses archives et pour une éventuelle utilisation dans ses publications. S'il y en a parmi vous qui ne veulent pas être photographiés ou filmés, veuillez en avvertir le personnel de l'Office à la table d'accueil.

50 OCPM usually takes pictures and makes videos during information sessions and public hearings. If you don't want to be photographed or filmed, please inform the Office's employees at the reception desk.

55 Quelques mots maintenant sur la consultation publique et le rôle de l'Office. Une consultation est destinée d'abord aux citoyens et aux citoyennes qui ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à ces projets.

60 Les consultations de l'Office doivent être crédibles, transparentes et efficaces. L'Office est régi par la Charte de la Ville de Montréal, mais elle constitue cependant une entité distincte et indépendante. Les commissaires ne sont ni des élus, ni des fonctionnaires. Comme toute

65 personne qui fait partie d'une commission, mes collègues et moi nous sommes engagés à respecter le code de déontologie des commissaires. Vous pouvez en prendre connaissance de ce code à la table d'accueil ou encore sur le site internet de l'Office.

70 Je tiens aussi à insister sur le fait que l'Office de consultation publique de Montréal est un tiers neutre. Il effectue les mandats de consultation qui lui sont confiés en exerçant son indépendance par rapport à l'administration publique. Le projet pilote qui fait l'objet de la présente consultation est un projet de la Ville de Montréal et non pas de l'Office. L'Office est là pour rassembler de l'information, la mettre à la disposition des citoyens et des citoyennes, pour recueillir leur opinion, leurs propositions, leurs suggestions. L'Office produira ensuite un rapport et des recommandations et c'est l'administration municipale qui prendra les décisions.

75 Pour ce qui est du projet à l'étude, vous avez pu en prendre connaissance, c'est le comité exécutif de la Ville de Montréal qui a mandaté l'Office le 14 mars dernier afin de tenir une consultation sur les voies d'accès au Mont-Royal. Le mandat reçu comporte deux volets : un premier qui consiste à évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance; et un second volet  
80 qui vise, pour sa part, à établir une vision d'avenir pour ces deux voies d'accès au Mont-Royal. La documentation relative au projet pilote a été mise à la disposition du public. Elle peut être consultée au bureau de l'Office ou, encore, sur son site internet.

85 Quelques mots maintenant pour vous expliquer le déroulement de cette soirée. Dans quelques instants, notre présidente, madame Ollivier, vous présentera les diverses étapes du processus de consultation qui a été élaboré pour permettre au plus grand nombre de s'exprimer sur le sujet. Ensuite, les représentants du Bureau du Mont-Royal de la Ville de Montréal, qui sont ici à notre droite, vous présenteront le projet pilote qui démarrera au début de juin, de même que les orientations de vision d'avenir à développer pour les voies d'accès à la montagne.  
90

Monsieur Pierre-Paul Savignac, chef de division du Bureau du Mont-Royal, vous présentera tout à l'heure son équipe. Il y a aussi dans la salle d'autres personnes-ressources de la Ville qui pourront répondre aux questions.

95 Nous ferons ensuite une courte pause pendant laquelle vous pourrez vous inscrire à la  
table d'accueil, si vous désirez poser des questions durant la deuxième partie de cette rencontre.  
Au retour de la pause, j'appellerai les gens par ordre d'inscription. Chaque personne inscrite  
pourra poser deux questions. Je vous demande de limiter les préambules à ce qui est  
indispensable pour comprendre votre question. En procédant de cette manière, on permettra au  
100 plus grand nombre de s'informer sur le projet. Le registre restera ouvert jusque vers 21 h 30.  
Vous aurez donc la possibilité de vous réinscrire pour poser d'autres questions, si vous le  
souhaitez. Si nécessaire, nous tiendrons d'autres séances.

105 Vos questions sont toujours adressées à la présidence, c'est-à-dire, à moi. Toutes les  
réponses, qu'elles proviennent des réponses de la Ville ou de ses représentants, des personnes-  
ressources, doivent être adressées à la commission. Par ailleurs, mes collègues et moi pourrons  
intervenir à tout moment pour obtenir de l'information supplémentaire ou des clarifications.

110 Si une réponse ne peut être donnée par la Ville, ce soir, elle devra être fournie à la  
séance suivante ou, encore, par écrit, dans les meilleurs délais. Toutes les réponses sont  
publiques. Elles font partie du dossier de la documentation qui est accessible à tous sur le site  
internet de l'Office.

115 Une consultation menée par l'Office comprend toujours plusieurs parties. La première  
partie qui commence ce soir vise à permettre aux citoyens d'obtenir toute l'information possible  
sur le projet. Ce n'est donc pas ce soir qu'on exprime son opinion. On est là pour s'informer. La  
commission accueillera toutes les personnes désireuses de poser des questions sur le projet.

120 En terminant, j'ai pour tâche de favoriser la participation de tout le monde et de permettre  
à tous de bien se renseigner sur le projet. Pour y arriver, rien de mieux qu'un climat serein et  
courtois. C'est pourquoi nous ne tolérons ni manifestation, ni remarque désobligeante, ni propos  
diffamatoires, ni attitude méprisante. Enfin, je vous prierais aussi d'éteindre vos téléphones  
cellulaires, si vous en avez.

125 J'invite maintenant madame Dominique Ollivier, présidente de l'Office, à présenter la démarche de consultation.

**Mme DOMINIQUE OLLIVIER :**

130 Bonsoir à tous, Mesdames, Messieurs! Merci beaucoup, Nicole. Alors, je vous souhaite la bienvenue dans cette séance d'information qui porte sur les voies d'accès véhiculaires au Mont-Royal, Camillien-Houde et Remembrance. Vous me permettrez aussi de saluer les gens qui se joignent à nous virtuellement sur le site web de l'Office ou sur notre page Facebook Live. Alors, je vous remercie d'être ici, ce soir, de prendre de votre temps pour venir vous informer sur ce projet.

135 Il y a probablement des gens ici qui ne sont pas très familiers avec l'Office et, un peu comme Nicole l'a dit précédemment, je pense qu'il est important simplement de se souvenir que l'Office est un tiers neutre, indépendant dans l'examen des dossiers qui lui sont confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif et que dans la plupart des cas, nos dossiers portent généralement sur de la réglementation d'urbanisme, mais à l'occasion, on reçoit, comme ce soir, divers mandats pour consulter la population sur des projets que l'administration municipale veut mettre de l'avant.

145 On existe depuis quinze ans et à travers plus de 150 consultations, l'OCPM a confirmé une triple vocation : celle de comprendre et traduire les préoccupations exprimées par les citoyens; celle d'analyser les enjeux; et, surtout, de faire émerger, dans une perspective d'aide à la décision des élus, le souhaitable, l'acceptable et l'inacceptable. Alors, c'est un peu à cet exercice que nous vous convions, ce soir. Nous faisons, par la suite, des recommandations aux élus qui prennent les décisions qu'ils jugeront appropriées.

150 Comme l'a souligné madame Brodeur, c'est un mandat en deux volets. Le premier qui évalue le projet pilote de retrait de la circulation de transit du point de vue des citoyens, et c'est bien important de se le dire, c'est vraiment du point de vue des citoyens. Donc, on veut vous entendre et entendre votre perception de ce projet-là.

155 Le second volet vise à établir une vision d'avenir pour les voies Camillien-Houde et  
Remembrance. Nous avons élaboré une démarche ambitieuse pour permettre au plus grand  
nombre possible de personnes de participer tant dans des activités physiques qu'en ligne.

160 So, for our English speaking participants, I would just like to remind you that there is a  
presentation in English that's available at the desk, like Nicole said, and an information flyer  
presenting the approach and how you can contribute. We have tried to develop an ambitious  
approach to enable as many people as possible to participate, both physically at different  
activities and, also, on line. So, do not hesitate to disseminate this information, so that the largest  
number of people might be able to express their opinion.

165 Nous avons entamé notre mandat le 27 avril dernier par la mise en ligne de la  
documentation préparée par le Bureau du Mont-Royal et par la diffusion d'un premier  
questionnaire en ligne quelques jours plus tard. Ce premier exercice de participation en ligne  
nous permet d'avoir une impression générale sur les habitudes actuelles d'utilisation des voies  
170 d'accès du parc du Mont-Royal par les personnes qui s'intéressent à ce sujet et qui, nous  
l'espérons grandement, participeront tout au long de la démarche.

175 Donc, je suis heureuse de vous signaler que nous avons déjà au-delà de 2 500  
questionnaires qui ont été complétés avec un taux de réponses assez intéressantes, ce qui est  
une preuve manifeste de l'intérêt que la population porte à sa montagne. Je le répète, il s'agit  
d'un questionnaire d'introduction. Dans les prochains mois, nous ajouterons un autre  
questionnaire et d'autres activités en ligne et en personne pour recueillir opinions, suggestions,  
propositions, préoccupations. Alors, ce sera vraiment le temps... Il y aura donc plusieurs périodes  
qui seront disponibles pour que vous puissiez nous exprimer votre opinion.

180 Au courant de l'été et au début de l'automne, on organisera des ateliers créatifs sur la  
montagne et dans chacun des arrondissements qui bordent le Mont-Royal. Ces ateliers vont  
vous permettre d'échanger en petits groupes sur l'avenir des voies d'accès au Mont-Royal. Les  
dates et les lieux de ces ateliers n'ont pas encore tous été confirmés, mais vous pouvez laisser

185 vos nom et coordonnées à la table d'accueil, si vous êtes intéressés d'ores et déjà à y participer et nous nous assurerons de vous contacter.

Dès le début du mois de juin, et ce, jusqu'au mois d'octobre, on pourra également participer sur une plateforme en ligne qui servira à la fois à voter sur la proposition de projet pilote de la Ville, mais aussi à vous permettre de mettre au débat différentes mesures qui 190 pourraient, selon vous, atteindre les objectifs et influencer l'avenir de ces voies d'accès.

Au mois de septembre, un deuxième questionnaire sera mis en ligne. Sur celui-là, vous pourrez tout à fait nous donner vos impressions sur le projet pilote en tant que tel.

195 So, in addition to the online platform, a second questionnaire will be available in October to gather reactions to the pilot project and, on November 8, there will be an information session to present all the data acquired by the City during the summer, as well as a recap of the results of the different activities carried on by the OCPM. You will then have about three weeks to send us 200 your opinion about the project and your wishes for future years.

Donc, en français, le 8 novembre prochain, une fois le projet pilote terminé, vous serez invités à une soirée de relance de la consultation publique durant laquelle la Ville de Montréal présentera les données recueillies pendant le projet pilote et nous présenterons une synthèse 205 des activités que nous aurons tenues durant l'été et le résultat de nos questionnaires.

À partir de ce moment-là, vous aurez différentes façons plus traditionnelles de présenter, soit un mémoire, soit une opinion, soit des opinions en ligne, sur des thèmes précis, et tout ça sera porté à l'attention des commissaires. Vous pouvez venir les présenter, soit en personne, soit 210 nous les envoyer par écrit, ou faire les deux.

Donc, comme vous le constatez, ce sont des modes de participation divers qui sont dans la continuité de toutes les pratiques que l'OCPM a élaborées depuis les dernières années et où nous essayons de mettre des méthodes innovantes qui viennent s'ajouter à notre démarche 215 traditionnelle pour assurer une large participation.

Ce que nous vous proposons vise, en somme, à faciliter l'expression citoyenne et à rendre le processus le plus exhaustif et accessible que possible.

220 Alors, je vous souhaite une bonne soirée d'information et vous invite à participer en grand nombre à la démarche. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

225 Merci, Madame Ollivier. J'inviterais maintenant monsieur Pierre-Paul Savignac à présenter son équipe et, par la suite, le projet pilote, de même que les orientations sur la vision d'avenir.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

230 Merci beaucoup, Madame la présidente. Donc, Pierre-Paul Savignac, responsable de la Division des grands parcs métropolitains à la Ville de Montréal, ainsi que du Bureau du Mont-Royal. Je suis accompagné ce soir de madame Claudia Villeneuve, paysagiste à la Division des grands parcs métropolitains et de monsieur Thomas Bissuel, conseiller en aménagement au Service des infrastructures, de la voirie et des transports.

235

Nous allons vous présenter dans quelques instants une présentation sur le projet pilote. Je vais donc passer la parole à madame Claudia Villeneuve qui va vous faire cette présentation. Merci.

240 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Bonsoir! Comme vous le savez, la présentation concerne le projet pilote de retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, et aussi, la vision d'avenir pour ces voies d'accès.

245

250 La présentation d'aujourd'hui va donc être découpée entre deux grandes parties : le projet pilote, d'abord, et la vision d'avenir, ensuite. J'aimerais préciser d'emblée, avant de débiter, que la voie Camillien-Houde, à l'est, et le chemin Remembrance, à l'ouest, comme vous le savez sans doute, se rejoignent au cœur du Mont-Royal et se trouvent dans le prolongement l'une de l'autre. Donc, pour cette raison, je vais parler en général de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, de façon à simplifier le discours.

255 Alors, j'aimerais débiter par une petite mise en contexte la présentation d'aujourd'hui. Alors, il est important de savoir que la Ville de Montréal a entamé en 2018 l'élaboration d'une vision globale actualisée de l'accessibilité et de la mobilité sur le mont Royal. Deux grandes conditions ou deux grands préalables sous-tendent le travail d'élaboration de cette vision : d'abord, la montagne constitue un bien collectif aux richesses naturelles et culturelles reconnues.

260 Toute intervention à l'intérieur du site patrimonial déclaré du Mont-Royal mérite une réflexion approfondie. Ensuite, la conservation et la mise en valeur de l'héritage de Frederick Law Olmsted, concepteur du parc du Mont-Royal sont au cœur des préoccupations. D'ailleurs, l'accessibilité du parc à l'ensemble de la collectivité est un des grands principes qui a guidé le travail d'Olmsted.

265 Cette vision globale de l'accessibilité va comporter entre autres une vision spécifique pour l'axe Camillien-Houde/Remembrance, celui-ci constituant la principale voie d'accès au parc du Mont-Royal. C'est donc dans le cadre de l'élaboration de cette vision pour l'axe Camillien-Houde/Remembrance qu'un projet pilote va être réalisé du 2 juin au 31 octobre, afin d'expérimenter sur cette voie le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers.

270 Comme l'a dit madame Ollivier, donc la Ville a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal pour consulter la population de façon indépendante et, comme ils l'ont dit précédemment, le mandat comporte deux volets : d'abord, recueillir les commentaires des citoyens sur le projet pilote lui-même et, deuxièmement, solliciter les opinions des citoyens au sujet de la vision à développer au sujet de cet axe. Donc, la séance d'information d'aujourd'hui fait partie de cette démarche de consultation organisée par l'OCPM.

280 Alors, je passe maintenant à la première partie de la présentation qui est l'explication du projet pilote. Alors, la création du projet pilote et la décision de le mettre en œuvre reposent sur un certain nombre de faits et de constats importants, notamment les recommandations qui ont été émises à la suite de consultations publiques antérieures.

285 En effet, dans le cadre de consultations qui ont eu lieu en 1990 et qui précédaient l'adoption du Plan de mise en valeur du Mont-Royal en 1992, le Bureau de consultation de Montréal recommandait de mettre fin à la circulation de transit automobile, tout en maintenant l'accès véhiculaire au sommet.

290 Ensuite, dans le cadre de consultations subséquentes, en 2008, qui ont précédé, elles, l'adoption du Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal en 2009, l'OCPM recommandait à ce moment de réduire la prédominance de l'automobile, de réduire la circulation de transit sur la montagne en privilégiant une meilleure desserte en transport en commun.

295 Le projet pilote repose également sur la volonté générale de réduire la place de l'automobile sur la montagne au profit des transports actif et collectif, tel qu'il est énoncé dans la plupart des documents de référence de la Ville. On va y revenir un peu plus tard. Il repose aussi sur le constat des problèmes relatifs à la cohabitation des différents modes de transport sur cet axe et des problèmes reliés à la sécurité de ses usagers plus vulnérables, les piétons et les cyclistes. Et, finalement, le projet est fondé sur l'hypothèse selon laquelle la sécurité des transports actifs et l'efficacité du transport en commun pourrait être améliorée en réduisant le volume et la vitesse des véhicules sur cette voie.

300 Pour mieux comprendre les circonstances et la répartition de la circulation véhiculaire sur le mont Royal, je vous présente quelques données d'intérêt. Différentes données ont été récoltées au cours des dix dernières années et montrent qu'en période de pointe, entre 300 et 500 véhicules/heure effectuent du transit sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance dans chaque direction. Aussi, aux heures de pointe en semaine, cette circulation de transit peut représenter jusqu'à 90 % du trafic sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance.

310 En termes de stationnement, maintenant, il peut être utile de savoir qu'en 2017, on  
comptait en moyenne 830 transactions/jour dans les stationnements du parc et 50 % de ces  
transactions avait lieu la fin de semaine. Ça veut dire qu'en moyenne, un samedi ou un  
dimanche, on peut dire qu'il y a plus de 1 400 transactions dans la journée, comparativement à  
un peu plus de 500 durant une journée de semaine. Aussi, il est intéressant de noter qu'en 2017,  
les stationnements du parc ont eu un taux d'occupation de 85 % et plus, seulement 35 jours  
315 dans l'année. Et les taux d'occupation les plus élevés se produisent invariablement entre 14 h et  
16 h, la fin de semaine.

Donc, les principaux objectifs du projet pilote sont les suivants. D'abord, expérimenter le  
retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers, de façon à pouvoir mesurer et  
documenter les impacts et les bénéfices sur différents plans. On va présenter de façon détaillée  
320 ce qu'on va mesurer au cours de ce projet pilote un peu plus loin dans la présentation.  
Deuxièmement, c'est d'alimenter la réflexion collective sur la vocation et la fonction de cet axe en  
vue de son réaménagement futur. On veut aussi révéler aux citoyens certains potentiels de ce  
chemin d'accès au parc en termes d'expérience paysagère ou récréative. Et, finalement, jeter les  
bases d'une cohabitation plus sécuritaire des différents usagers sur cette voie.

325 Alors, voici comment fonctionne le nouveau schéma de circulation sur le mont Royal. Le  
retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers s'effectue donc entre les  
stationnements du Lac aux Castors et ceux de la Maison Smith. Les stationnements du parc du  
Mont-Royal demeurent toujours accessibles par l'est ou par l'ouest, de façon distincte, selon la  
330 provenance des usagers. La circulation de transit sera permise uniquement aux véhicules  
d'urgence – donc, pompiers, police, ambulance – aux véhicules de fonction pour travaux et  
entretien de la voirie et aux autobus de la STM, aux autobus touristiques et scolaires et, bien sûr,  
aux vélos et aux piétons.

335 Sur ce plan, donc illustre ce nouveau schéma de circulation, on voit que l'accès au  
stationnement du Lac aux Castors s'effectue par l'ouest seulement, selon le trajet qu'on voit en  
vert sur le plan, tandis que l'accès aux deux stationnements de la Maison Smith s'effectue par  
l'est seulement, selon le trajet en bleu.

340 Le tronçon rouge à accès restreint, c'est-à-dire celui qui est interdit aux véhicules particuliers, a une longueur d'environ un demi-kilomètre. L'implantation de ce concept de circulation va se traduire essentiellement par une nouvelle signalisation routière et un marquage au sol adapté.

345 Autre fait important du nouveau schéma de circulation, la vitesse maximale autorisée est réduite à 40 km/h sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde/Remembrance. Le cimetière Mont-Royal demeure accessible par l'entrée principale sur le chemin de la Forêt et par l'entrée secondaire sur la voie Camillien-Houde en provenance de l'est seulement. Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, quant à lui, est accessible par son entrée principale sur le chemin de la Côte-des-Neiges et par son entrée secondaire sur l'avenue Decelles. Les cortèges funèbres vont bénéficier d'un droit de passage exceptionnel dans le tronçon à accès restreint.

350 Dans le cadre du projet pilote, quelques améliorations seront apportées à la desserte en transport en commun. La ligne d'autobus 11 demeure la principale ligne d'accès au Mont-Royal, sept jours sur sept. La ligne saisonnière 711 revient cette année du 18 juin au 26 août, sept jours par semaine. Et, entre le début du projet pilote qui est le 2 juin et le 17 juin, le service de la 711 va être ajouté donc durant les weekends et, à partir du 27 août, la ligne 711 va être également prolongée durant les weekends. De plus, il y aura deux nouveaux arrêts d'autobus qui seront implantés : un à l'entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges et un autre au futur belvédère Soleil que vous allez découvrir un peu plus loin dans ma présentation.

360 En période de fort achalandage, il y a une gestion particulière des stationnements qui sera mise en œuvre avec la collaboration d'une agence de sécurité. Lorsqu'un ou plusieurs des quatre stationnements sera occupé à pleine capacité, une gestion adaptée de la circulation véhiculaire sera déployée de façon à permettre l'accès à un autre stationnement par la chaussée sud de Remembrance, selon la disponibilité des places, chaussée sud qui est identifiée ici en  
365 jaune sur le plan. Les agents de sécurité postés aux endroits appropriés vont communiquer entre eux, vont donner de l'information aux visiteurs et vont leur signaler la direction à prendre.

370 En accompagnement des mesures de retrait du transit, des aménagements temporaires sont  
prévus pour la durée du projet pilote. L'implantation de ces aménagements temporaires a trois  
grands objectifs : d'abord, révéler aux citoyens certains potentiels de cette voie en leur offrant  
des expériences ludiques et contemplatives en accord avec l'esprit du parc; favoriser  
l'appropriation de certains lieux le long de la voie par les piétons et les cyclistes en permettant  
une utilisation différente, une utilisation renouvelée de ces lieux; et, finalement, solliciter la  
réflexion des visiteurs quant à l'avenir de ce chemin d'accès au parc.

375 Ici, on voit le plan d'ensemble des aménagements temporaires. Quatre types  
d'intervention sont projetés. D'abord, il y aura une forme de marquage des deux seuils de l'axe  
Camillien-Houde/Remembrance, donc du côté est à l'intersection de l'avenue Mont-Royal et du  
côté ouest à l'intersection avec le chemin de la Côte-des-Neiges. Il y aura la création d'aires de  
380 repos aux endroits des arrêts d'autobus, un café-terrasse sera aménagé sur le belvédère  
Camillien-Houde et, finalement, une plateforme d'observation sera construite à proximité du point  
le plus haut de l'axe Camillien-Houde/Remembrance et qui offre une vue magnifique vers l'ouest,  
vers les couchers de soleil. C'est pour cette raison qu'on l'a appelé le belvédère Soleil.

385 La plupart de ces aménagements seront en place pour le 2 juin. Toutefois, le belvédère  
Soleil apparaîtra au cours des semaines suivantes. Il est important aussi de noter sur ce point, le  
belvédère Soleil, en fait, pour pouvoir s'y rendre, il y a un lien piéton qui sera aménagé le long de  
la voie Camillien-Houde de façon à rendre le cheminement plus sécuritaire vers ce nouveau  
belvédère.

390 En complément de ces aménagements temporaires et pour mieux les faire vivre, un  
programme d'animation sera aussi déployé au cours de l'été. Trois types d'animation seront  
proposés : des activités quotidiennes offertes par le biais des aménagements eux-mêmes et de  
services accompagnant la nouvelle vocation de ces lieux; des activités récurrentes à caractère  
395 ludique ou récréatif; et des activités ponctuelles arrimées à des événements spéciaux.

Voici donc un aperçu du programme d'animation préliminaire. En termes d'activités quotidiennes, il y aura, par exemple, des balancelles au café-terrasse sur le belvédère Camillien-Houde ou, encore, une halte vélos au belvédère Soleil. En termes d'activités récurrentes, il y aura, par exemple, des pique-niques thématiques, des séances de yoga ou de tai-chi, des conférences-jasettes ou encore des séances d'observation des étoiles. En termes d'activités événementielles, on prévoit entre autres quelques projections thématiques au cours de l'été et quelques cyclovias orientés grand public.

J'en viens maintenant aux impacts du projet pilote sur la circulation véhiculaire. La Ville de Montréal a réalisé une étude préalable au projet afin de connaître ses impacts potentiels, donc impacts sur les voies périphériques au Mont-Royal. Alors, des hypothèses de réaffectation des débits sur les principaux axes entourant le Mont-Royal ont été étudiées, chemin de la Côte-Sainte-Catherine, au nord; avenue des Pins, avenue du Docteur-Penfield, au sud.

Première conclusion : ces voies ont de façon générale, une capacité résiduelle suffisante pour accueillir les débits additionnels. Évidemment, plusieurs autres chemins alternatifs existent selon la provenance des automobilistes. La deuxième conclusion, c'est que la répartition de cette circulation sur tous ces chemins alternatifs devrait se stabiliser au cours des semaines suivant le début du projet pilote.

Autre conclusion effectuée dans le cadre de cette étude : l'augmentation projetée des temps de parcours pour les usagers des principaux axes qui contournent le Mont-Royal variera entre zéro et douze minutes en comparaison au temps requis pour traverser la montagne par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. De plus, il est important de mentionner qu'une coordination des calendriers des différents chantiers qui sont prévus dans le secteur cet été et cet automne a été réalisé afin de minimiser les impacts durant le projet pilote.

Comme il a été évoqué un peu plus tôt, un suivi ou un monitoring exhaustif du projet pilote sera réalisé en continu.

430 La Ville a élaboré un plan de suivi détaillé dont les objectifs sont les suivants : suivre et mesurer les impacts, à la fois positifs et négatifs du projet pilote; comparer la situation avant et après l'implantation du projet en termes de circulation, de sécurité, d'environnement et autre; s'assurer que le projet pilote réponde bien aux objectifs définis; bonifier le projet pendant son implantation au regard des données et des commentaires obtenus; et, finalement, recueillir les enseignements nécessaires pour la réalisation d'un éventuel projet permanent.

435 Deux comités de suivis seront mis en place : un comité interne rassemblant les différents services de la Ville impliqués dans le projet, auquel se joindront le Service de police de la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal; puis un comité de partenaires qui sera composé essentiellement des membres de l'actuel groupe de travail sur l'accessibilité et la sécurité de la Table de concertation du Mont-Royal.

440 Le comité interne effectuera le suivi général du projet pilote en continu, il émettra des recommandations et proposera, au besoin, des corrections et des bonifications au projet. Le comité des partenaires, quant à lui, recevra les informations et les résultats du plan de suivi et participera aux discussions de manière générale relatives au plan de suivi et il fera part de ses commentaires et de ses recommandations au comité de suivi interne.

445 Le tableau qu'on voit ici détaille les différents éléments qui seront relevés, mesurés ou évalués dans le cadre de ce plan de suivi global. Concernant les débits de circulation, des comptages seront effectués sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance, aux accès des deux cimetières et aux intersections de certains axes entourant le mont Royal avant et pendant le projet pilote. Le taux de transit pour les voitures particulières sera évalué sur la montagne avant 450 le projet pilote, ainsi que dans le cimetière Mont-Royal, avant et pendant le projet pilote.

455 Sur le thème de la sécurité, nous évaluerons les concepts de signalisation, d'aménagement fonctionnel et de gestion des stationnements sur le plan de leur fonctionnalité, de leur sécurité, de leur compréhension par les usagers.

On évaluera les interactions entre les différents modes de transport pendant le projet pilote et, également, on mesurera les vitesses de circulation des véhicules, avant et pendant le projet pilote.

460

Des consultations individuelles auront lieu avec quelques partenaires externes directement concernés par le projet, afin de recueillir leurs commentaires pendant le projet. Au niveau du transport en commun, on évaluera les temps de parcours des autobus sur le mont Royal, leur ponctualité, leur achalandage et leur vitesse, avant et pendant le projet.

465

En termes de stationnement, on évaluera le nombre de places occupées, le nombre de transactions par jour, le taux d'occupation par période et la durée du stationnement. On parle ici évidemment des quatre aires de stationnement du parc du Mont-Royal qui sont le P-115, P-116, P-117 et P-118.

470

Puis, en termes d'environnement, il est prévu de mesurer la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre sur le mont Royal, avant et pendant le projet pilote.

Finalement, des relevés acoustiques sont également prévus afin d'évaluer les impacts au niveau du bruit, à la fois sur le mont Royal et sur les principales voies de contournement.

475

Un premier rapport va être produit en cours de projet au début du mois d'août, présentant des résultats préliminaires. Le rapport final, quant à lui, va être livré à la fin du mois d'octobre, de façon à pouvoir le présenter à la soirée de relance de la consultation qui est prévue par l'OCPM et dont il a été fait mention par madame Ollivier, qui est prévue au début de novembre, soit avant les séances d'audition des opinions.

480

Je termine la présentation du plan de suivi en mentionnant que l'interprétation comparative des différents résultats devra se faire avec une certaine prudence évidemment, sachant que bien d'autres facteurs que le projet pilote pourront influencer l'évolution des données à l'intérieur de la période de monitoring.

485

490 Je passe maintenant à la seconde partie de la présentation : la vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde/Remembrance. Avant de vous parler d'avenir, toutefois, j'aimerais revenir sur le passé et vous faire une petite mise en contexte historique de cette voie d'accès au parc du Mont-Royal. J'en profite pour mentionner qu'une étude détaillée de l'histoire et de l'évolution de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance est en cours et pourra bientôt alimenter nos réflexions et vos réflexions sur l'avenir de cet axe.

495 Je vais vous parler essentiellement de trois grandes périodes dans l'évolution du Mont-Royal. D'abord les années pittoresques, qu'on situe entre 1840 et 1870 environ. Durant cette période, le paysage agricole et boisé du mont Royal connaît des changements importants, car la classe bourgeoise de Montréal et aussi quelques institutions du sacré et du savoir et de la santé s'établissent aux abords de la montagne et sur son flanc sud.

500 En 1847, l'ancêtre du chemin Remembrance, c'est-à-dire, le chemin Shakespeare, est construit pour donner accès à des lots qui avaient été nouvellement créés à partir des terres agricoles en place. Ces lots étaient prévus pour accueillir des villas, mais, finalement, les villas prévues sur ces lots ne seront jamais érigées. C'est aussi à cette époque que les cimetières protestant et catholique s'implantent dans l'entremont dans les années 1850. À gauche, on a une image datant de 1859 et qui est prise aux environs de l'actuel manège militaire, qui illustre les fermes qui s'étaient en bordure du chemin de la Côte-des-Neiges. Le chemin Shakespeare était parallèle à la longue clôture qui traverse l'image. À droite, une photo des années 1940 qui peut potentiellement donner une idée de l'ambiance paysagère du chemin Shakespeare lors de son ouverture en 1847. Le chemin Shakespeare a été renommé chemin Remembrance en 1939.

515 La période suivante est celle au cours de laquelle la montagne s'urbanise, si on peut dire, entre 1870 et 1930. Avec les besoins croissants de la population, l'ouverture de nouvelles rues et l'amélioration des moyens de transport, la fonction résidentielle s'étend autour de la montagne et la fonction institutionnelle poursuit son développement sur les flancs de la montagne.

520 C'est à cette époque que la Ville de Westmount, d'Outremont et Ville Mont-Royal apparaissent. La Ville de Montréal acquiert les terrains nécessaires à la constitution du parc du Mont-Royal et mandate l'architecte paysagiste américain, Frederick Law Olmsted pour sa conception. Le parc et inauguré en 1876.

525 Ce document est donc le plan d'aménagement original du parc du Mont-Royal réalisé par Frederick Law Olmsted qui est considéré, pour ceux qui ne le savent peut-être pas, le pionnier de l'architecture de paysage en Amérique du Nord et qui est aussi le concepteur de Central Park à New York, entre autres.

530 Plusieurs choses ont changé depuis ce premier plan, notamment les limites du parc par toutes les acquisitions de terrain qui ont été effectuées par la suite par la Ville. Le parc de cette époque comporte plusieurs kilomètres de chemin de calèche et de sentiers pédestres qui étaient conçus pour être accessibles à toutes les clientèles. Olmsted met de l'avant le concept d'une ascension lente vers le sommet en multipliant les sinuosités pour favoriser l'appréciation de la diversité des paysages, pour magnifier la montagne et la faire paraître plus haute qu'elle ne l'est en réalité.

535 Un peu plus tard, en contradiction toutefois avec le concept d'Olmsted, un funiculaire entre en fonction sur le flanc de la montagne dans l'axe de la rue Duluth en 1885. Ce funiculaire est finalement démantelé en 1929. À gauche, on a une photo de 1877 qui a été prise sur l'actuel chemin Olmsted et, à droite, on voit le funiculaire qui permettait une ascension rapide vers le sommet et contraire à l'esprit dans lequel le parc du Mont-Royal a été conçu.

545 La troisième période, la montagne moderne qu'on situe entre 1930 et 1980, donc en 1924, la ligne de tramway 93 est construite dans le secteur ouest de la montagne. Elle emprunte le chemin Shakespeare – donc Remembrance aujourd'hui – et elle fait une boucle à proximité de la Maison Smith. Quelques années plus tard, en 1930, la ligne de tramway 11 est implantée de l'autre côté, donc sur le flanc est de la montagne, et se raccorde à la ligne 93 existante. Cette ligne 11 revêt un tracé plus sinueux. Elle inclut même deux tunnels. Éventuellement, les deux

lignes forment une seule ligne qui a été nommée la 11. Ici, on voit une photo du tramway qui traversait la montagne à cette époque.

550

Les premières voitures motorisées apparaissent dans la ville à partir des années 1900. Mais, la montagne leur restera inaccessible durant encore quelques décennies. À partir des années 1930, alors que la circulation automobile devient un enjeu de plus en plus important, cette limitation est remise en question.

555

À partir de ce moment, la montagne est perçue comme un obstacle à la circulation automobile. Après avoir envisagé de construire un ou deux tunnels sous le mont Royal, la Ville commence à considérer la mise en place d'une route permanente. C'est alors qu'un grand débat public débute, dans lequel deux visions s'opposent : un parc à l'abri de la ville versus un parc intégré à la ville.

560

En 1954, la firme new-yorkaise Clarke et Rapuano est mandatée pour élaborer un nouveau plan d'ensemble du parc dans le but, entre autres, d'améliorer la circulation dans le secteur. Seuls quelques éléments du plan d'ensemble proposé vont être retenus par la Ville, notamment la partie nord du chemin routier qu'il propose sur la montagne, qui correspond, en fait, à l'axe Camillien-Houde/Remembrance, et également deux échangeurs en périphérie.

565

En 1958, la Ville construit la route en question sur le même tracé que l'ancien tramway et qui traverse la montagne d'est en ouest. Suite à son inauguration le 9 août, la portion est de cette nouvelle route est renommée voie Camillien-Houde en septembre 1958. La photo qu'on voit ici a été prise en juillet 58, donc pendant les travaux de construction du chemin Camillien-Houde et d'élargissement du chemin Remembrance.

570

Après la période de la montagne moderne, c'est la période actuelle que l'Atlas du paysage du mont Royal intitule *La montagne valorisée*. À partir des années 80, on peut dire que la société montréalaise prend pleinement conscience de la valeur du mont Royal dans la ville.

575

580 Il y a une sensibilité accrue quant au caractère emblématique de la montagne et plusieurs gestes publics de reconnaissance prennent forme au cours de ces années, notamment le décret de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal par le gouvernement du Québec en 2005. Pendant toute cette période, il faut mentionner que l'axe Camillien-Houde/Remembrance subit peu de changements.

585 Ce qui nous amène à aujourd'hui. Les enjeux ont évidemment changé depuis 60 ans. Dans le cadre de la présentation consultation publique et de la démarche visant à définir une vision pour l'axe Camillien-Houde/Remembrance, la Ville aimerait vous amener à réfléchir sur les enjeux d'aujourd'hui et les questions qui y sont associées.

590 Un premier enjeu : la redistribution des modes de transport. À l'époque actuelle où on remet en question de manière généralisée la grande place accordée à l'automobile dans les villes au cours de la seconde moitié du siècle dernier, comment réévaluer la juste place qui devrait lui être accordée, ou pas, sur cette voie publique? Comment encourager davantage et faciliter l'utilisation du transport en commun pour accéder à la montagne?

595 Un deuxième enjeu : l'accessibilité universelle. Comment assurer l'accès au parc à l'ensemble de la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles? Comment répondre aux besoins variés des différents usagers?

600 Un troisième enjeu : la sécurité, évaluation, et la cohabitation des usagers. Comment remanier le partage de cette voie publique au profit des piétons et des cyclistes, tout en assurant une cohabitation sécuritaire des différents usagers? Comment remplir la mission de Vision zéro - pour ceux qui ne connaissent peut-être pas Vision zéro, c'est une approche particulière relative à la sécurité routière qui a été développée en Suède à la fin des années 90. Elle peut se résumer en une seule phrase : « Aucune perte de vie n'est acceptable, donc zéro décès, zéro blessé grave. » C'est aujourd'hui un mouvement mondial auquel Montréal adhère.

605

610 Et, finalement, un autre enjeu d'une nature multidimensionnelle, et non le moindre : le paysage et le patrimoine. Comment redonner à cette voie publique un caractère de chemin de parc et rehausser ses qualités paysagères? Comment protéger et mettre en valeur les qualités patrimoniales de ce lieu exceptionnel au sein de la ville?

615 On espère que ces quelques questions sauront alimenter vos réflexions sur l'avenir de l'axe Camillien-Houde/Remembrance. Bien sûr, la Ville a commencé à réfléchir à des pistes de solution, mais vos apports seront essentiels à l'élaboration d'une vision durable.

620 Avant de conclure j'aimerais vous rappeler les quelques grandes orientations issues des documents de référence et qui guideront les équipes de la Ville dans l'élaboration de la vision d'avenir pour l'axe Camillien-Houde/Remembrance, mais aussi, de manière plus générale, dans l'élaboration de la vision globale de l'accessibilité au mont Royal.

625 Le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal adopté en 2009 mentionne que pour assurer la protection et la mise en valeur de la montagne, il faut un équilibre entre les enjeux fonctionnels de transport et la mise en valeur du site patrimonial. Il faut des emprises rééquilibrées, des aménagements respectant le patrimoine et le paysage de la montagne. Il faut changer le caractère routier de l'axe Camillien-Houde/Remembrance pour celui de chemin de parc accordé à l'espace naturel des lieux.

630 On parle aussi de rendre la montagne accessible et accueillante en poursuivant la requalification des accès à la montagne et des voies la ceinturant. On parle de mettre en place des parcours conviviaux, sécuritaires, invitants et accueillants. Traiter, selon une logique d'ensemble, les divers volets de l'accessibilité, qu'on parle de transport en commun, de stationnement, des diverses approches, des entrées piétonnes, etc. On parle de favoriser et d'améliorer l'accessibilité aux divers espaces de la montagne, d'aménager des parcours et de considérer des modes de déplacement variés pour toutes les clientèles, de ne pas compromettre l'intégrité et le maintien des milieux naturels, des patrimoines, des paysages de la montagne. Et, finalement, de mettre en œuvre le Plan de transport intégré du Mont-Royal.

635

640 Que dit ce plan de transport? Il dit de privilégier le transport en commun comme moyen d'accès au mont Royal, de réduire la prédominance de l'automobile et la circulation de transit, de prioriser les besoins des piétons et des cyclistes dans les aménagements routiers; de consolider le réseau cyclable et d'améliorer les accès piétonniers.

645 On a aussi la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels qui identifie les sommets et les flancs du mont Royal comme un des dix écoterritoires montréalais. Dans cet écoterritoire, il est recommandé d'intégrer les objectifs liés à la gestion écologique, de la même façon que dans les parcs-nature; de préserver la valeur emblématique des sommets et des plans verts; de favoriser les liens verts entre les îlots naturels situés sur les trois sommets, à l'intérieur comme à l'extérieur du parc existant; et, finalement, de préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde.

650 Dans le Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal, qui sera émis prochainement par le ministère de la Culture, il est conseillé de favoriser la réduction des infrastructures véhiculaires; de favoriser le transport actif, notamment en assurant une cohérence et une continuité des aménagements publics; de favoriser l'aménagement du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde en harmonie avec le caractère naturel du mont Royal; et, finalement, de favoriser des aménagements qui atténueront l'effet visuel des infrastructures véhiculaires.

660 Et, je termine la présentation sur une image d'ambiance qui illustre le caractère que cette voie publique pourrait prendre dans un futur assez éloigné. Comme vous voyez, on s'est permis de rêver un peu. Alors, j'espère que vous en ferez de même au cours des prochains mois. Merci de votre attention.

665 **LA PRÉSIDENTE :**

Je remercie mes collègues de la Ville de leur présentation. On passerait maintenant, en vue de préparer la période de questions, je vous inviterais à prendre une pause d'une dizaine de minutes au cours de laquelle j'invite ceux et celles qui veulent poser des

670 questions à aller au registre et à s'inscrire. Alors, on reprend dans une dizaine de minutes pour des questions.

---

675 **SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES**

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

680 J'indique ici qu'il y a une place à l'avant. Alors, les personnes que je nommerai seront invitées à tour de rôle. Alors, j'inviterai dans un premier temps, madame Sylvie Demers et, par la suite, monsieur Michael Silas. Alors, madame Demers, si elle est revenue. Bonjour, Madame!

**Mme SYLVIE DEMERS :**

685 Bonjour, Madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

690 Bonsoir! Bienvenue. Alors, on vous écoute.

**Mme SYLVIE DEMERS :**

695 Oui. Alors, ma première question était, dans le fond, au cours de la présentation, on nous a présenté le caractère historique, l'historique un peu des chemins sur le mont Royal et puis, on remarquait premièrement, que ça a commencé par le chemin Shakespeare qui reliait Côte-des-Neiges jusqu'à éventuellement la Maison Smith et le secteur avoisinant. Donc, je voulais savoir, je comprends que le secteur... Il y a certains secteurs de Côte-des-Neiges aussi qui se sont  
700 comme un peu développés en raison de l'existence de ces voies d'accès là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

705 **Mme SYLVIE DEMERS :**

710 Donc, je voulais savoir, le fait d'éliminer la circulation de transit, c'est une vision des choses avec laquelle je ne suis pas d'accord, mais c'est une vision des choses, soit. Mais, pourquoi le projet pilote, l'endroit où ils ont décidé de retirer la circulation, fait en sorte d'éliminer le rattachement historique entre le secteur Maison Smith et Côte-des-Neiges? Pourquoi ça a été décidé de couper à cet endroit-là ?

**LA PRÉSIDENTE :**

715 Monsieur Savignac ?

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

720 Oui. Bonsoir, merci pour votre question. En fait, vous parlez d'un rattachement du chemin Shakespeare à la Maison Smith. Ça, je ne suis pas certain de cette notion-là. Toutefois, je comprends votre question en lien avec pourquoi on doit.. pourquoi on a choisi de couper à cet endroit-là précisément.

725 Ce que je peux vous dire à ce sujet, c'est qu'il fallait, bien sûr, conserver notre souhait, le souhait de l'administration municipale, c'était de retirer les véhicules qui font du transit, comme on a vu dans la présentation, et donc, on avait vraiment le désir de ne pas troubler l'accessibilité automobile quand même des gens qui se destinent au mont Royal. Bien sûr, il fallait gérer les stationnements des gens qui viennent de l'est et de l'ouest. Donc, c'est pour ça qu'on a coupé aux stationnements, les stationnements de la Maison Smith, il y en a deux, pour les gens qui viennent de l'est et il y a les stationnements du Lac aux Castors pour les gens qui viennent de l'ouest.

730

**Mme SYLVIE DEMERS :**

735 En fait, j'ai peut-être mal expliqué ma question. C'est que, moi, ma perception du projet pilote tel quel, c'est que historiquement, pour accéder à ces endroits-là sur le mont Royal, on devait passer par Côte-des-Neiges. C'était, disons, une plus-value pour les résidents de Côte-des-Neiges.

740 Maintenant, les résidents de mon secteur et de Côte-des-Neiges devront faire un énorme détour, s'ils veulent se rendre en voiture jusqu'au secteur Maison Smith. En ce moment, je mets trois minutes en voiture pour me rendre là, puis j'aime beaucoup aller prendre des marches. J'ai fait le test sur Google Maps. Éventuellement, quand le projet pilote sera en place, je devrai mettre entre 20 et 35 minutes pour me rendre au même endroit en voiture. Avec un enfant, évidemment j'y vais en voiture parce que je vais là pour marcher. Je ne veux pas marcher trente  
745 minutes pour aller marcher. Donc, c'est ça. Donc, ma question, c'est pourquoi le lieu choisi a été fait sans tenir compte que ça se faisait au détriment du secteur Côte-des-Neiges.

**LA PRÉSIDENTE :**

750 Madame Demers, si je me permets, ce serait juste de dire qu'il y a comme deux éléments dans votre question. Un premier qui questionne ou qui rappelle un lien historique qui aurait été rompu, d'après ce que vous dites.

**Mme SYLVIE DEMERS :**

755 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

760 Et, le deuxième, la difficulté pour des gens qui viendraient de Côte-des-Neiges d'aller à la Maison Smith, particulièrement lorsqu'on a des enfants.

**Mme SYLVIE DEMERS :**

765 C'est ça. En fait, moi, je le vois comme étant un peu... parce que le secteur où je réside, c'est tout des bâtiments qui ont été construits avant la construction de la voie Camillien-Houde, donc qui ont été construits là parce que c'est, sûr, les quartiers s'implantent en raison des attraits d'habiter là.

770 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**Mme SYLVIE DEMERS :**

775 Donc, l'attrait, c'était de pouvoir accéder aux différents attraits du mont Royal. Donc, là, j'ai l'impression que l'endroit où le lien est rompu fait en sorte que les gens de mon secteur n'auront plus cet accès qu'ils ont historiquement eu à tous les attraits du mont Royal. Ça fait que c'est en ce sens-là que c'est un peu...

780

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on peut vous poser la question, à la Ville, si je me permets de la reformuler, qu'est-ce qu'il en est des parents qui ont de jeunes enfants et qui arriveraient par le chemin  
785 Remembrance et qui auraient à stationner dans un des deux stationnements qui sont près du Lac aux Castors et qui voudraient aller à la Maison Smith, par exemple.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

790 Merci pour la question. En fait, l'accessibilité automobile, on tient à le rappeler, est complètement conservée. Les gens qui arrivent de l'ouest vont se stationner dans les stationnements du Lac aux Castors.

795 La Maison Smith n'est pas bien loin du Lac aux Castors, il faut quand même le rappeler. On est à 400 mètres. Il y a, bien sûr, la possibilité d'accéder à la Maison Smith assez rapidement.

800 On parle d'un parc, ici. Les gens, habituellement, se rendent dans un parc pour l'apprécier, non pas dans une voiture, mais à l'extérieur, marcher, se promener, s'asseoir dans le parc. Donc, si vous faites ces activités dans le parc, vous vous gardez près du Lac aux Castors et de marcher cinq, six minutes pour vous rendre à la Maison Smith, c'est quand même une activité qui est compatible avec le fait de se rendre dans un parc.

**Mme SYLVIE DEMERS :**

805 Bien, avec des enfants, c'est quand même beaucoup plus que cinq, six minutes, surtout quand ils veulent marcher eux-mêmes. Mais je devrais vous dire aussi que c'est sûr qu'il y a plusieurs lieux dans le parc auxquels on veut avoir accès. Moi, avec le projet pilote, je ne veux pas parler juste de mes problèmes personnels, je pense que ça, peut-être, rejoint d'autres personnes aussi, c'est que j'aime aller aux différents endroits du mont Royal.

810 Avec ce projet pilote là, moi, c'est sûr que je ne pourrai plus y aller à la Maison Smith. Je pourrais théoriquement, mais c'est tellement long, puis compliqué pour moi, que je vais rester au Lac des Castors. Ça fait que j'ai l'impression de perdre quelque chose, puis non seulement je perds ça, mais, en plus, ça me fâche d'autant plus que, historiquement, c'était rattaché à mon quartier. Mon immeuble s'est construit parce que... mon quartier s'est construit à cause de l'accès à ces différents attraits. Donc...

815

**LA PRÉSIDENTE :**

820 Alors, Madame Demers, je pense que vous n'aurez pas une réponse à votre question, ce soir. Je vous inviterais cependant à observer ce qui va se passer pendant le projet pilote, à la fois à partir de votre expérience et celle des personnes qui sont dans votre environnement et à nous revenir en novembre prochain avec une position écrite ou en tout cas, une position sur ce sujet-là.

825 **Mme SYLVIE DEMERS :**

Parfait. Merci beaucoup.

830 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Monsieur Silas ?

**M. MICHAEL SILAS :**

835 Madame la présidente, first, I want to thank you, all of you, because you have a huge job  
ahead of you and I appreciate your effort and you neutrality in this situation. The City claims that  
one of the main reasons for closing this road was the over and abundance of transitory traffic on  
that road. While this is not the case in my opinion. You are apparently holding some sort of traffic  
studies during this project. I take this road every day, I am very familiar with it. So far, I have yet to  
840 seen any traffic studies done whatsoever. There are no road meters right now installed, there  
have not been as of yet, so I don't know what kind of history there is so far. There is nothing.

**LA PRÉSIDENTE :**

845 So this is your question ?

**M. MICHAEL SILAS :**

No, this is not my question yet.

850 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**M. MICHAEL SILAS :**

855

My question, actually, as two parts, I will ask them at the same time.

**LA PRÉSIDENTE :**

860

O.K.

**M. MICHAEL SILAS :**

865

Where are the exact details of this traffic study, and who is carrying it out? This is the first question. The second question - and I'll let you answer all of them. For the study to have any merit whatsoever, it would necessarily have to be repeated next year at the same time with the road opened as it was before to assess the impacts of this project and have a clear idea of the true use and volume of that road. Are there concrete plans to do that next year ? If not, this study would be futile and in a bubble.

870

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

**LA PRÉSIDENTE :**

875

Alors, première question sur les études de circulation.

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

880

Merci, Madame la présidente. Thank you for your question, Sir. On va passer la parole à monsieur Thomas Bissuel-Roy, qui est conseiller en aménagement au service de la Voirie et du transport.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

885 Oui, tout d'abord, si vous me permettez, je répondrai en français. Au sujet des études, elles sont... l'étude qui a été... l'étude d'impact sur la circulation qui a été faite à l'interne par la Ville est disponible sur le site de l'OCPM. Elle a été rendue disponible. Donc, vous pouvez y avoir accès.

890 **M. MICHAEL SILAS :**

Sir, are you referring to the study done in 1990?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

895 1990, I don't know about this.

**M. MICHAEL SILAS :**

900 Well, if you are doing a traffic study right now, which you've said over and over, then let's forget about the study done in 1990. Because now we're 30 years later and you're doing a study right now fairly because it's an important point. So, if you're doing the study now, let's talk about the study now. And if you're going to do that study now, you need comparative basis of analysis the following year to have any sort of idea what it is that you've achieved.  
905 Otherwise, this is useless. So forget about the 1990, nobody here cares about that. We want to know the snapshot today.

**LA PRÉSIDENTE:**

910 S'il vous plaît... Monsieur Silas, s'il vous plaît, Monsieur Silas. Est-ce qu'il y a des études récentes qui ont été faites sur la circulation par la Ville de Montréal ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

915 Tout à fait.

**LA PRÉSIDENTE :**

920 Bon. Et je pense que c'est ça votre question? That's your question?

**M. MICHAEL SILAS :**

This is the first question.

925 **LA PRÉSIDENTE :**

La première question: est-ce qu'il y a des études récentes, c'est-à-dire non pas 1990, là, qui ont été faites ?

930 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Tout à fait. Elles datent, des données prises en 2017 et une étude faite en mars 2018.

**M. MICHAEL SILAS :**

935 So, my question was who exactly did the study and where the details are?

**LA PRÉSIDENTE :**

940 Et qui l'a faite?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

La Ville de Montréal, la Direction des transports.

945

**LA PRÉSIDENTE :**

Et où est-ce qu'elle a été faite?

950

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

La Ville de Montréal, la direction des transports.

955

**LA PRÉSIDENTE :**

Où ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

960

Où, dans quel sens où?

**LA PRÉSIDENTE :**

Sur quelles rues, sur quels artères, quels intersections?

965

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Sur l'axe Camillien-Houde. Donc, on a calculé... l'axe Remembrance/Camillien-Houde.

970 **M. MICHAEL SILAS :**

So, can you provide us with the exact link to this study, because I know lots of people are very curious about it.

975 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Comme je viens de le dire, c'est sur le site de l'OCPM. C'est disponible, c'est une étude de circulation. Je crois que c'est assez facile à trouver sur le site de l'OCPM, dans les documents qui ont été mis en ligne.

980

**M. MICHAEL SILAS :**

So, the following : are there any plans to redo the study, because you said you are going to be studying this during the course of this project ? The exact same study would necessarily have to be repeated. Do you have plans for repeating this the following year, with the situation as it was ?

985

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Absolument. Les données vont être collectées durant le projet-pilote, et comparées avec les données qu'on a avant. Et ça va être rendu disponible sur le site de l'OCPM.

990

**M. MICHAEL SILAS :**

Just so I'm clear. You're saying that the study that you are doing now has already been done last year ?

995

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

No. not the same, it's not the same study.

1000

**M. MICHAEL SILAS :**

1005 Well, if it's not the same study, then there is no point. If you're going to do something now, between June and on October or November, you would have to repeat that exact same study June and October or November next year. Otherwise, there is no point to the study. We're looking at a snapshot in a bubble.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1010 En fait, si je peux me permettre, on récolte des données avant le projet-pilote, et on récolte des données durant le projet-pilote. Donc, ça nous permet de comparer les...

**M. MICHAEL SILAS :**

1015 I'm sorry, Sir. But these are different times of year completely and for different periods of time. A study that is done one month before and five months during cannot be looked at and say this is a comparative study.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1020 Ce n'est effectivement pas les mêmes données, mais c'est suffisant pour qu'on puisse émettre des constats.

**M. MICHAEL SILAS :**

1025 I'm sorry. I disagree. It is not sufficient. One month of data does not compare to five months of studies after. This is an imperfect study.

**LA PRÉSIDENTE :**

1030

Monsieur Silas, il y a deux choses. On me dit entre autres que l'étude qui a été faite en 2017, et c'est le document 3.2 sur le site de l'Office, et la ville prend note de vos commentaires sur la pertinence des études qu'elle compte faire.

1035

**M. MICHAEL SILAS :**

Je veux pas qu'on m'interprète mal...

1040

**LA PRÉSIDENTE :**

Pardon?

**M. MICHAEL SILAS :**

1045

J'espère que vous comprenez parfaitement mon point ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, on vous suit tous.

1050

**M. MICHAEL SILAS :**

Ça nous prend une base de comparaison.

1055

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Merci beaucoup.

**M. MICHAEL SILAS :**

1060

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

1065

Merci ,Monsieur Silas. Madame Nadia Alexan, s'il vous plaît. Et, par la suite, j'appellerai monsieur Dinu Bumbaru.

**Mme NADIA ALEXAN :**

1070

Bonsoir! Je viens vous appuyer parce que je suis tout à fait d'accord avec ce projet. Ça fait longtemps que ce projet est sur les tablettes. Depuis 30 ans, on avait déjà décidé, décision après décision qu'on a mises sur les tablettes pour ne pas appuyer ce projet. Mais, il y avait eu une consultation.

1075

De plus, il faut toujours se comparer aux autres pays. Les autres pays, c'est ça, la tendance. Les autres pays ferment les routes sur leurs montagnes et, notamment le maire de New York. En Espagne, c'est la même chose. Partout dans le monde, on ferme des routes sur la montagne et ce n'est pas une grande route, ça. Et, c'est le poumon, nous sommes en train de respirer de l'air à cause de cette montagne. Alors, il faut la préserver écologiquement. Chapeau pour vous, et c'est la première fois que j'appuie la municipalité de Montréal.

1080

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Alexan, est-ce que vous avez une question?

1085

**Mme NADIA ALEXAN :**

Non.

1090 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous entends.

1095 **Mme NADIA ALEXAN :**

Je voulais juste faire un commentaire...

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous entends et...

**Mme NADIA ALEXAN :**

... pour vous appuyer. Merci.

1105

**LA PRÉSIDENTE :**

1110 Alors, vous appuyez la Ville et non pas l'Office. Et je vous invite à revenir au mois de novembre pour reprendre, réexpliquer votre position. Alors, voilà. Maintenant, monsieur Bumbaru et, par la suite, ce sera monsieur Tomlinson, s'il vous plaît.

**M. DINU BUMBARU :**

1115 Bonsoir, Madame la présidente, Commissaires! Pour Héritage Montréal, en vue de cette question, j'ai regardé nos mémoires de 90 et 2008, et notre première question a trait à si on peut avoir une explication comment est-ce que ça prend autant de temps pour passer d'objectifs identifiés par des décisions, les plans de protection de 92 et de 2009, à des projets?

1120 Parce qu'un plan et un projet, ce n'est pas la même chose. Mais, ce serait utile d'avoir un cheminement avec une note qui nous expliquerait – ce n'est peut-être pas ce soir qu'on va l'avoir, mais pour la suite de la consultation, ça serait utile parce que quand on parle de vision d'avenir, il y en aura d'autres, des cas semblables, et on voudrait mieux prévenir que s'engueuler. Et ça peut aider à accélérer, parce que ce n'est pas juste les tablettes qui devraient être le mobilier.

1125 C'est peut-être plus une observation qu'une question, mais il y a une demande là-dedans. C'est est-ce qu'on peut comprendre pourquoi est-ce qu'on a des décisions en 2009 au niveau des orientations et on est quasiment dix ans après, puis il n'y a presque rien qui a été fait.

1130 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'à la Ville, il y a un commentaire à faire là-dessus ou une réponse à apporter à la préoccupation de monsieur ?

1135 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Merci pour le commentaire.

1140 **M. DINU BUMBARU :**

C'est une question. C'est la période de questions.

1145 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Vous comprendrez que, bien sûr, les instances, quand elles adoptent des plans, dans ce cas-ci, pour protéger et mettre en valeur le mont Royal, bien, c'est une première étape. Parfois, ça peut prendre du temps, on le voit. Là, ça fait pratiquement 30 ans qu'on a commencé à envisager le retrait du transit ou, enfin, le diminuer, diminuer la circulation de transit, diminuer la présence de la voiture, augmenter les aménagements plus en lien...

1150       augmenter la qualité paysagère des aménagements le long de ce parcours-là et parfois, ça prend du temps. Il faut que la population soit derrière ces souhaits-là pour que, au final, bien, la collectivité décide de le faire. Parfois, les plans, nos plans de protection, nos grandes orientations, c'est des inspirations et ça peut prendre du temps. Ce n'est pas automatique, vous le savez.

1155

**M. DINU BUMBARU :**

Merci.

1160

**LA PRÉSIDENTE :**

Question ?

1165

**M. DINU BUMBARU :**

1170

Ça nous invite à réfléchir, à faire des propositions sur les mécanismes de suivi en novembre prochain. L'autre question, le 5 mars dernier, dans le journal *Le Devoir*, l'urbanisme émérite, Jean-Claude Marsan, exposait une proposition dans le cadre d'un débat et, aujourd'hui, on a enfin une proposition qui nous est exposée, qui est tangible, mais à l'époque, c'était beaucoup à l'état de rumeur et très polarisante, malheureusement. Et, on se demandait, à Héritage Montréal, si ce scénario, cette proposition, du moins les paramètres ont été évalués et sur quelle base, s'ils l'ont été, auraient-ils été rejetés ? Alors, est-ce qu'il y a eu une évaluation de ce scénario-là ?

1175

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que je pourrais vous demander, pour le bénéfice de toutes les personnes qui sont ici, de rappeler la proposition de monsieur Marsan ?

1180 **M. DINU BUMBARU :**

Bien, écoutez, on n'est pas son procureur, mais ça nous a paru intéressant parce que c'était une proposition qui disait qu'avec des efforts d'aménagement, on pouvait grandement renforcer un sentiment de cohabitation avec l'esprit de la montagne, mais également avec les  
1185 différents usages, sans s'empêtrer dans l'élimination du transit. C'est sûr que *Le Devoir* est une publication très suivie par certaines parties de la géographie montréalaise, pas toutes, mais c'est un peu l'esprit.

Ça nous semblait être un scénario qui était concret. On est ici dans l'univers du concret,  
1190 même malgré les tensions que ça suscite et il nous semblait, nous en tous les cas, à Héritage Montréal, on l'a lu avec grande attention.

**LA PRÉSIDENTE :**

1195 Monsieur Savignac ?

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Merci, Madame la présidente. Bien évidemment, plusieurs scénarios ont été envisagés.  
1200 Dans ce cas-ci, on parle d'un scénario qui ne retirait pas complètement le transit mais plutôt des aménagements, notamment pour ralentir la circulation, apaiser la circulation, un peu comme on voit dans les milieux urbains. Il y a notamment, je vais vous donner un exemple qui fait en sorte que ça pouvait être difficile de l'appliquer, c'est la circulation des vélos. On ne veut pas non plus réduire...on ne veut pas entacher la sécurité des gens qui y circulent à vélo. Je vais vous donner  
1205 un exemple concret : la présence de dos d'âne, c'est incompatible avec la circulation des vélos. C'est un exemple. On a plutôt opté, après l'examen de plusieurs scénarios, sur le scénario qui retirait le transit pour ainsi diminuer le nombre de véhicules sur le mont Royal, des véhicules qui ne se destinent pas au mont Royal, des véhicules qui transitent à travers le parc du Mont-Royal qui est également un site patrimonial. Donc, c'est le choix qui a été fait. Mais, plusieurs choix  
1210 auraient pu être faits.

**M. DINU BUMBARU :**

1215 Mais, est-ce qu'on pourrait avoir, Madame la présidente, une note qui dit : « Le scénario du 5 mars publié dans *Le Devoir* a été évalué. Voici les conclusions. » Ou si les conclusions étaient tirées avant d'avoir évalué ce scénario. Parce que ultimement, on va se poser des questions pour la vision d'avenir à partir d'une diversité de vues plutôt qu'une seule.

**LA PRÉSIDENTE :**

1220 Oui.

**M. DINU BUMBARU :**

1225 Et le point de référence le plus fixe, c'est quand même le plan de 2009.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1230 **M. DINU BUMBARU :**

Alors, je ne sais pas, si ça n'a pas été fait, bien, on suggérerait que ça soit utile en vue des consultations de l'automne, que ce soit fait.

1235 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

1240

Bien, tout ce que je peux vous dire, c'est que, non, ce document n'existe pas, l'évaluation globale des avantages et des inconvénients de ce plan-là, de cette proposition-là. Ça n'a pas été fait dans le détail, bien évidemment.

1245

**M. DINU BUMBARU :**

Très bien. Une dernière question rapide.

**LA PRÉSIDENTE :**

1250

Oui.

**M. DINU BUMBARU :**

1255

On parle d'un café, d'une installation au belvédère. On sait que ça fait des décennies qu'on essaie de contrôler, sinon les usages incivils, ou les ratons laveurs, ou les deux, est-ce que... Il y a toutes sortes de rumeurs sur le type de consommations qui seraient servies. On a évoqué dans les... Vous savez, c'est une petite ville, Montréal, il y a des choses qui circulent, alcool. Je ne sais pas si c'est brillant, en haut d'une pente comme ça, de... Alors, ça serait bien d'avoir un peu de transparence au niveau de ça, parce que, ultimement, c'est un projet pilote, mais il faudrait que les... On aimerait comprendre la nature du projet pilote plutôt que de la découvrir au fur et à mesure que des situations embarrassantes se développent.

1260

**LA PRÉSIDENTE :**

1265

Oui.

**M. DINU BUMBARU :**

1270 Est-ce qu'il y a des informations là-dessus?

**LA PRÉSIDENTE :**

1275 Oui. Est-ce que vous êtes au courant?

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

1280 Oui. Oui, merci, Madame la présidente. Oui, on est au courant, bien évidemment. On est en train de monter un programme d'animation, notamment il y a un café qui va s'ajouter au belvédère Camillien-Houde. C'est-à-dire qu'on va retirer des espaces de stationnement destinés au stationnement des véhicules, le quart des espaces va être retiré, et on va y aménager un café.

1285 Maintenant, tous les détails ne sont... les fins détails ne sont pas réglés. Exemple : les types de breuvage précis. Pour être totalement transparent, bien sûr, l'alcool est parmi les possibilités. Mais, ce n'est pas complètement arrêté pour l'instant. Je ne sais pas si ça répond à votre question ?

**LA PRÉSIDENTE :**

1290 Ça va ?

**M. DINU BUMBARU :**

1295 Déjà, c'est utile. Dans le fond, on a observé le cas des jardins Gamelin, ça a été un certain succès, mais c'est dans la trame urbaine, c'est dans le quartier latin, ce n'est pas dans un site semblable, il y a moins de topographie pour, ensuite, faire les bolides, les fiers. Alors, on vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

1300

Merci beaucoup.

**M. DINU BUMBARU :**

1305

On vous souhaite bonnes consultations.

**LA PRÉSIDENTE :**

1310

Merci beaucoup. Alors, monsieur Tomlinson, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur!

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

Bonjour!

1315

**LA PRÉSIDENTE :**

La prochaine personne sera madame Jill Morton, s'il vous plaît.

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

1320

Bonsoir à tous! Donc, je suis Philippe Tomlinson, je suis le maire de l'arrondissement d'Outremont. Merci pour la présentation parce qu'on a plus d'informations qu'on avait, puis ça nous donne une meilleure idée, au lieu d'entendre toutes sortes de choses à droite, puis à gauche.

1325

J'ai une question de précision à demander concernant les chiffres sur le nombre de véhicules qui ont été évalués à ce jour, donc de transit. On parle de un maximum de 500/heure aux heures de pointe. Donc, on peut, j'imagine, extrapoler de ça pour trouver un nombre par jour qui serait présentement en transit sur la voie en question.

1330 Est-ce qu'on peut... Parce qu'on a entendu tellement de chiffres à ce jour qui ont été lancés, puis  
d'après ce que je peux extrapoler de ce que vous nous présentez, c'est beaucoup moindre tout  
ce que j'ai entendu à date. Ce qui me reconforte quand même. Donc, est-ce que vous avez fait...  
J'imagine que vous avez fait l'extrapolation. Vous n'avez pas juste calculé aux heures de pointe.  
Est-ce que vous avez un chiffre par jour, d'après les calculs qui existent évidemment ?

1335

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, Monsieur Savignac?

1340

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Oui. Cette question, merci, Monsieur le maire, pour votre question. Cette question  
s'adresse plutôt à l'expertise de mon collègue du Service de l'infrastructure, voirie, transport.  
Donc, Thomas ?

1345

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1350

Oui. En fait, on n'a pas de chiffres, on ne peut pas extrapoler de chiffre par jour en  
fonction des chiffres qu'on a nous, qui sont des relevés qu'on fait normalement aux heures de  
pointe. Je comprends qu'en circulation, normalement, c'est les heures où on va les chercher. On  
va aller chercher le moment de la journée où il y a le plus de véhicules. Donc, c'est le genre de  
chiffre, le genre de relevé qu'on va faire. Donc, on n'a pas de chiffre-là.

1355

Je sais qu'il y a des chiffres qui sont sortis sur un nombre de véhicules qui pouvaient  
circuler sur le mont Royal, par jour, mais pour répondre à votre question, on n'a pas cette  
donnée-là et c'est très hasardeux de faire des extrapolations à partir aussi des chiffres en heures  
de pointe. Donc, je n'ai malheureusement pas ce chiffre-là à vous donner.

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

1360

O.K. Est-ce que vous avez l'intention, d'ici le début du projet, d'avoir ce chiffre-là ? Ou est-ce que vous allez vous fier uniquement au projet pilote pour trouver ce chiffre-là ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1365

C'est quelque chose qu'il serait possible d'aller chercher effectivement comme données.

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

1370

D'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

1375

Alors, est-ce qu'on peut compter sur le fait que vous allez l'envoyer à l'Office pour qu'on le mette sur le site ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1380

Vous parlez du chiffre qui...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, le dernier.

1385

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Oui. Bien, il faut tout d'abord aller récolter ces données-là, mais lorsqu'on les aura récoltées, il n'y a pas de problème, on va les mettre sur le site.

1390 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui ? O.K. Ça va ?

1395 **M. PHILIPPE TOMLINSON :**

Oui. J'ai une petite dernière question. Il semble y avoir eu un effort pour aider entre autres les cimetières qui se trouvent sur la montagne. Je voulais savoir si vous avez pensé, comme nous, à Outremont, on a le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, bien, en fait, celui qui...  
– je me trompe tout le temps entre les deux. Mais, moi, j'ai eu beaucoup de gens qui m'ont dit qu'il y a beaucoup de clientèles de l'ouest qui, présentement, accèdent au cimetière à Outremont. Et, donc, je me demande s'il n'y avait pas lieu à intégrer... Parce que si je comprends, ces gens-là vont devoir faire le grand tour pour venir. Donc, est-ce qu'il y a une certaine flexibilité peut-être qui serait possible pour ces gens-là ? Ou si vous y avez pensé ou si vous avez l'intention de peut-être recueillir ce genre d'information-là ?

1405

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tomlinson, vous parlez de l'accès de gens qui viennent de l'ouest et qui veulent aller au cimetière...

1410

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

À Outremont, oui. Mont-Royal.

1415 **LA PRÉSIDENTE :**

...Outremont?

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

1420

Mont-Royal, pardon.

**LA PRÉSIDENTE :**

1425

Mont-Royal.

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

1430

Merci. Excusez-moi. Vous pourrez biffer des minutes, s'il vous plaît.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous êtes trop dans votre arrondissement.

1435

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

Oui, je le sais.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1440

Donc, en fait, on parle ici, bien sûr, du cimetière Mont-Royal.

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

1445

Oui.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

1450 Et, on comprend que votre question se réfère aux gens qui habitent à l'ouest, qui veulent se rendre au cimetière Mont-Royal et quelles sont les mesures d'exception. En ce moment, comme vous l'avez vu, le projet implique le retrait de la circulation de transit. Dans les faits, on ne pourra plus passer de l'ouest par le mont Royal pour accéder via l'entrée secondaire du cimetière Mont-Royal, au cimetière. Donc, il va falloir utiliser la porte principale du cimetière sur le chemin de la Forêt situé à Outremont, en passant par le nord, donc Côte-Sainte-Catherine. Selon les  
1455 études que l'on a faites – bon, je peux peut-être regarder mes collègues du SIVT, on a fait des simulations et on parle ici que de quelques minutes à peine.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1460 Oui, c'est en termes de minutes de différence.

**LA PRÉSIDENTE :**

1465 Pouvez-vous parler plus fort, s'il vous plaît?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1470 Oui, on parle de quelques minutes. Je n'ai pas le chiffre exact, mais c'est sûr que c'est un détour, mais ce n'est pas... sauf quelques minutes.

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

Parfait. Moi, c'était juste comme précision que je voulais savoir, mais...

1475 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

J'ai quand même quelque chose à ajouter, si vous permettez, Madame la présidente?

**LA PRÉSIDENTE :**

1480 Oui.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

1485 Par contre, pour revenir à l'essence de votre question, est-ce qu'il y a des mesures autres qu'une permission spéciale d'accéder au cimetière, il y a quand même une mesure importante qui a été annoncée, on en a parlé dans la présentation, c'est une permission spéciale pour les cortèges funéraires, tout de même. Donc, les cortèges funéraires qui vont partir de l'ouest vont pouvoir transiter exceptionnellement pour aller au cimetière Mont-Royal. La même chose pour les cortèges de l'est vers le cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

1490

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

Très bien. Merci beaucoup.

1495 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1500

Si je peux me permettre juste un ajout, on a également prévu de réaliser certains comptages aux entrées du cimetière du Mont-Royal, avant et après, pour essayer de voir s'il y avait des modifications dans l'achalandage entre autres.

1505 **M. PHILIPPE TOMLINSON :**

D'accord.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

1510

Ça va permettre de voir également d'où proviennent... Les comptages vont nous permettre de vérifier d'où proviennent les gens aussi qui accèdent au cimetière du Mont-Royal.

**M. PHILIPPE TOMLINSON :**

1515

Super! Merci beaucoup pour l'information.

**LA PRÉSIDENTE :**

1520

Merci, Monsieur. Jill Mordon, ou Morton – je m'excuse, ce n'est pas bien écrit sur la feuille... Bonsoir.

**Mme JILL MORTON :**

1525

Bonsoir, Madame. J'ai deux questions très simples, mais je vais parler en anglais.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Please do.

1530

**Mme JILL MORTON :**

1535

On page 11, you have a remark that says “ *Develop a variety of itineraries and means of transportation to all visitors.*” I am just wondering, for people of limited mobility - I don't even know whether there's wheelchair rentals at the mountain now - if there aren't, will there be wheelchair availabilities to rent for those people who, now that the parking is... it will be more difficult to get to, will there be wheelchair rentals ?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

1540

Merci pour votre question. C'est un sujet extrêmement intéressant. Si on regarde l'état actuel de la situation, c'est qu'il n'y a pas de navette, il n'y a pas de location de fauteuils roulants au Parc du Mont-Royal; il n'y a que la possibilité de circuler en voiture. Donc, une personne à mobilité réduite qui circule en voiture pourra passer de l'ouest jusqu'au... je ne  
1545 veux pas répéter, là, jusqu'au Lac aux Castors, idem de l'est jusqu'à la maison Smith.

1545

Maintenant, le statu quo n'aide pas la mise en place d'autres moyens variés de mobilité au Mont-Royal, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Peut-être que dans le cadre de ce projet-là, on pourra discuter de moyens de mobilité diversifiés pour plusieurs  
1550 types de clientèle, notamment des personnes à mobilité réduite, afin d'adapter l'offre de services. En ce moment, il n'y en a pas. Il n'y en aura pas plus pendant le projet-pilote, mais c'est peut-être une belle occasion de faire remonter à la surface ces problèmes-là.

1550

**Mme JILL MORTON :**

1555

I think it would be a very good idea to consider it. And it should already be in the...

**LA PRÉSIDENTE :**

1560

Oui, alors je vous invite, en novembre, à vous exprimer là-dessus pour présenter un mémoire ou une opinion à la Commission. Votre deuxième question ?

**Mme JILL MORTON :**

1565

As of June 1st, when the pilot project starts, are there going to be... are the lanes for the bicycles, are there going to be safe designated lanes for people to use safely ?

**LA PRÉSIDENTE :**

1570 Oui ?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

1575 Merci. Votre question a trait à la sécurité des cyclistes. Est-ce qu'il y aura une piste cyclable désignée pour les cyclistes ? Non. En fait, c'est la... on ne change pas la configuration des voies actuelles, il y a un partage actuellement de la voie, ce sera la même chose après la mise en place du projet-pilote. Toutefois, on rappelle que l'on va retirer une grande proportion des véhicules qui sont sur la voie. Donc, du coup, on va avoir augmenté la sécurité - on en est convaincus - des cyclistes.

1580

**LA PRÉSIDENTE :**

Je crois qu'il y avait une autre question aussi concernant des – comment on appelle ça – là où on peut garer les vélos, vous aviez une question aussi sur ça ? Les supports à vélos ?

1585

**Mme JILL MORTON :**

1590 Non, non. C'est surtout les voies. Est-ce que les voies vont rester pareilles que maintenant, ou si, je sais pas, ça va être plus sécuritaires. Parce qu'il y a encore beaucoup d'autos qui vont monter et descendre, monter et descendre. C'est juste une question de...

**LA PRÉSIDENTE :**

1595 Ça va. Merci beaucoup, Madame. J'inviterais maintenant monsieur Howard Hoppenheim et après, monsieur Zydenbos. Bonsoir, Monsieur.

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

Bonsoir. Je vais poser mes questions en anglais.

1600

**LA PRÉSIDENTE :**

Sans problème.

1605

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

The 10 to 12 minutes of cars being diverted or going through other means to get to one side or the other, have you evaluated the pollution involved in that little exercise for the number of cars that will be looking for alternative routes ?

1610

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui ?

1615

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Thank you for your question. L'environnement sera un des sujets qui va être étudié pendant le projet-pilote. On va faire donc des relevés de la qualité de l'air dans le parc. Et, en ce moment, disons qu'il va y avoir des relevés de la qualité de l'air avant le projet-pilote, et pendant, qui vont pouvoir démontrer s'il y a eu des changements quant à la qualité de l'air du parc, dans le parc du Mont-Royal.

1620

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

But, the question I have is : the park is large enough, the environment is large enough to absorb this additional pollution, but for the health of people in general, why would the Plante administration have this on the table causing people to drive another 10 to 12 minutes?

1625

1630 And what is the cost on the other side – or each side of the mountain – where you have  
congestion of cars that are going to be sitting in traffic jams, as it is now, when you come down  
the mountain, there are long lines of cars that are sitting there at lights. How will this... the - not  
increase but *amelioration* of that pollution that is going to be existing, the pollution of cars on  
either side of the mountain, the traffic has being diverted ? Where is the intelligence of this  
administration of not addressing that particular problem? Why would they be... I mean, to me,  
1635 this looks like a solution that exists that is searching for a problem, as opposed to a problem  
that is existing that needs a solution ?

**LA PRÉSIDENTE :**

1640 Monsieur Hoppenheim, est-ce que je peux vous inviter à revenir sur cette  
préoccupation que vous exprimez dans un mémoire ou une opinion que vous nous donneriez  
en novembre prochain ?

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

1645 Oui, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

1650 Parce que c'est une question un peu ambivalente, qui est presque une opinion.

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

Bien, je vais mettre ça dans un... après.

1655 **LA PRÉSIDENTE :**

Continuez.

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

1660

Deuxièmement. Historiquement, on a un tramway construit sur un côté de la montagne à l'autre côté, est-ce que c'est vrai ? Historiquement ?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

1665

Historiquement, on avait – vous me permettez? Oui, bien sûr. Historiquement, on avait des tramways qui partaient de l'est, qui montaient et qui faisaient une boucle, la même chose à l'ouest. Donc, on avait deux boucles.

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

1670

Oui. Et pourquoi est-ce qu'il y avait un tramway ? C'est pour transporter les chevaux, pour transporter des... quoi?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

1675

Est-ce que... normalement, un tramway ça transporte des citoyens, c'était le cas à l'époque.

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

1680

Oui. Pour montrer la belle ville, la belle vue. Et deuxièmement, éventuellement, historiquement, la direction de la Ville de Montréal et du Québec, construit un *roadway* un côté à l'autre, pour quelle raison?

1685

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on a une réponse là-dessus ? Oui ?

1690 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Bien, en fait, historiquement, la voie Camillien-Houde a été construite en 1958. C'était dans l'air du temps. C'est ce qu'on faisait dans toutes les grandes villes en Amérique. Les tramways étaient démantelés et les grands axes de circulation étaient aménagés. Et ce qu'on optait, ce qu'on voulait, ce qu'on recherchait à l'époque c'était la fluidité, la rapidité des déplacements. Donc, c'était ce qui était souhaité à l'époque.

Aujourd'hui, on est dans une situation où la plupart de ces grands axes ont atteint leur capacité. Donc, il y a de l'engorgement à plusieurs endroits. Vous l'avez-vous-même souligné. C'est même le cas parfois au Mont-Royal. On est parechoc à parechoc au Mont-Royal, parfois.

1700 **M. HOWARD HOPPENHEIM :**

Si je comprends bien, vous avez dit que la capacité de cette rue-là est *exceeded* maintenant ?

1705 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Je peux peut-être passer la parole à mon collègue Thomas.

1710 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Non, je pense que ce qu'on veut dire c'est qu'il y a un volume important de véhicules qui circulent sur... qui sont en transit. De là à dire qu'il y a de la congestion, c'est pas le cas toujours. Il peut y arriver des épisodes de congestion sur Camillien-Houde, notamment certaines fins de semaine de beau temps et tout ça. Mais de là à dire que la capacité de cette rue-là est dépassée, je n'affirmerais pas ça.

1720 **M. HOWARD HOPPENHEIM :**

1725           Moi je pense qu'on a un fait accompli, qu'on va avoir un vote sur le conseil d'administration de la Ville de Montréal, et ça va passer. N'importe quel citoyen, la majorité des citoyens qui n'est pas d'accord avec ce projet-là, il y a d'autres manières de *common measures* qu'on peut faire avant qu'on fait la grande fermeture des deux côtés de la montagne. On ne fait pas ça... on ne fait pas la sécurité pour les cyclistes. Il y aurait des manières de procéder pour mettre la montagne pour le *benefit* de tous les citoyens de la Ville, pas seulement pour 3 ou 4% des gens de la Ville.

1730 APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

**LA PRÉSIDENTE :**

1735           Monsieur Hoppenheim, est-ce que je peux vous inviter à présenter ces propositions-là en novembre ? Est-ce que je peux vous présenter à... je vous demanderais de ne pas applaudir. Je sais qu'il y a des enthousiasmes qu'on ne contrôle pas parfois, mais dans le cas de cette soirée-ci, ce serait mieux qu'on s'empêche d'applaudir. Toutes les opinions sont intéressantes, toutes les questions sont intéressantes.

1740           Alors, je vous inviterais, Monsieur Hoppenheim, à peut-être prendre la peine, en novembre prochain, de donner des exemples d'alternatives que vous trouvez intéressantes en rapport avec les objectifs poursuivis.

1745 **M. HOWARD HOPPENHEIM :**

          Je pense, avec tous les ressources de la Ville de Montréal, moi je suis pas un expert dans le trafic...

**LA PRÉSIDENTE :**

1750

Oui, mais vous êtes un expert-citoyen qui circulez à Montréal.

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

1755

Oui. Oui, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1760

Et à ce titre-là, votre expertise en vaut bien d'autres.

**M. HOWARD HOPPENHEIM :**

Les ressources de la Ville de Montréal existent mais c'est pas fait.

1765

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant monsieur Zydenbos, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur.

1770

**M. ALEX ZYDENBOS :**

Bonjour. Je vais aussi demander mes questions en anglais.

**LA PRÉSIDENTE :**

1775

Allez-y.

**M. ALEX ZYDENBOS :**

1780 First, I have a personal note perhaps. I came to Montreal 25 years ago. The first thing that happened to me was that somebody drove me over the mountain and I was stunned, and I have since then personally anytime I had guests, I would drive them to both mountains...

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

1785

**LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plait.

1790

**M. ALEX ZYDENBOS :**

1795 What I haven't heard yet is that this road over the mountain, where there are three lookouts, one of them on the other side of Côte-des-Neiges, is a major scenic route, is a major attraction for Montreal, that is now going to be essentially destroyed. And I think that is sad, if I can quote...

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on peut savoir votre question, s'il vous plaît ? Your question, please ?

1800

**M. ALEX ZYDENBOS :**

1805 The question is: have you been considering this, and if so, how does it is reflecting in your plans ?

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

1810

Merci pour votre question, Monsieur. En fait, bien sûr que toutes nos actions à la Ville de Montréal vont dans le sens de la préservation et de la protection de ce qui est caractéristique du mont Royal. Et, notamment, on est bien conscient que les montréalais ont à cœur le mont Royal, veulent partager cette richesse-là qu'on a collectivement, notre parc, la vue, etc.

1815

Ce que vous dites, dans le fond, c'est pourquoi détruire l'axe est-ouest. En fait, je tiens à rappeler que le retrait de la circulation de transit n'affecte en rien l'accessibilité automobile au mont Royal. C'est juste qu'on ne pourra pas traverser. Les gens qui vont voir la vue au mont Royal se destinent au mont Royal, peuvent garer leurs voitures, aller voir la vue, revenir et repartir en voiture.

1820

**M. ALEX ZYDENBOS :**

1825

I understand that's possible. It's not going to be very convenient. I often get visitors that are just in town for one or two days. I take them on the three lookouts in a trip, they are amazed and that simply will not be possible anymore. I mean, yes it is possible, not easy to do by any stretch of the imagination.

1830

The second question I had. I'm also a cyclist - and that is a question that has already been asked but I will ask it again - I have cycled the mountain, however, going down Camillien-Houde I see cyclists, I see skateboarders, barreling down this 70 kilometers an hour, no matter which way you turn it, that road is unsafe for cyclists, and you just said that you're not planning to change that in any shape or form. So, one of the claims is that this project is for increasing security and safety for the users of the road. I see it's only getting worse. Now there will be maybe fewer cars, there will be therefore more opportunities for a cyclist to misbehave. Secondly, there will be more buses which are more dangerous for cyclists when they traverse and...

1835

1840 **LA PRÉSIDENTE :**

Your question is ?

1845 **M. ALEX ZYDENBOS :**

The question is what are you going to do to increase the safety of the users of that road, specifically the cyclists ?

1850 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

1855 En fait, le projet de retrait de la circulation de transit fait en sorte que 80%, voire 90%, pendant les heures de pointe, 90% des véhicules ne seront plus présents. Donc, des véhicules, en présence de d'autres modes de transport sur la voie Camillien-Houde, si on les retire bien ça fait moins de possibilité d'impact, d'accident. Donc, en ce sens, c'est une amélioration – on en est convaincus – de la sécurité des cyclistes.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Peut-être aussi, si je peux intervenir, en fait, pour...

1860 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

1865 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

...la sécurité. En fait, parce que vous avez raison de dire que c'est un problème. Mais c'est un problème qui est complexe, qui est difficile à régler. Et dans le cadre d'un projet-pilote, on ne pouvait pas se permettre de faire des mesures... ça prend un réaménagement un peu

1870 plus intense, un peu plus... des mesures plus permanentes pour arriver à régler les problèmes de sécurité.

1875 Donc, dans le cadre d'un projet-pilote, à court terme, avec un budget restreint, évidemment que ce sont des mesures très légères : on parle de signalisation routière, de peinture au sol, donc, et ce n'était pas possible de régler les problèmes de sécurité dans le cadre du projet-pilote.

**LA PRÉSIDENTE :**

1880 Merci, Monsieur.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

**LA PRÉSIDENTE :**

1885 J'inviterais maintenant monsieur Chartier, s'il vous plaît.

**M. DANIEL CHARTIER :**

1890 Bonjour! La présentation faite il y a quelques minutes et les documents diffusés sur internet font référence à plusieurs études et documents. Mes questions porteront sur l'inclusion de plusieurs de ces documents complémentaires sur le site web. Est-ce qu'on pourrait inclure le plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal qui a fait l'objet de la consultation auquel... enfin, le rapport de consultation, vous y faites référence, auquel le rapport du BCM fait écho.

1895 Peut-on obtenir une ou plusieurs études détaillées concernant la fréquentation des stationnements Smith et du Lac aux Castors, ainsi que les stationnements institutionnels vers lesquels les plans de protection et de mise en valeur de 1990 et 2009 tentaient de reporter l'excédent des véhicules lors des heures de pointe ?

1900

1905 Les plans de mise en valeur, il y avait des consensus clairs, comme Monsieur Bumbaru disait tout à l'heure. Bien, il y a une volonté des citoyens et les plans de mise en valeur disaient qu'il y avait des orientations claires : il faut travailler avec les autres stationnements, il faut voir comment on peut moduler l'utilisation des stationnements. Il doit y avoir eu des études. Parce que tantôt on nous donnait 85 % des véhicules... Le document en ligne sur...

**LA PRÉSIDENTE :**

1910 Monsieur, est-ce que je peux vous arrêter deux secondes? C'est parce que vous en avez énumérées beaucoup. On va commencer par répondre à vos premières...

**M. DANIEL CHARTIER :**

1915 Par un.

**LA PRÉSIDENTE :**

Un par un.

1920 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

J'aimerais juste, pour le bénéfice de tous, m'assurer d'avoir bien compris la première question.

1925 **M. DANIEL CHARTIER :**

1930 C'est parce qu'on donne le rapport du BCM qui fait référence au plan de mise en valeur... au plan préliminaire de mise en valeur 1990 ? Est-ce qu'on peut mettre le plan préliminaire de mise en valeur 1990 ? Il existe sur d'autres sites de l'OCPM, mais qu'on le mette sur celui-là, parce que ça fait directement référence à ces documents-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Juste ad hoc ici, madame Naud, qui est la secrétaire de la commission.

1935

**Mme ÉLISE NAUD :**

Bonjour, Monsieur! Je veux juste être sûre parce que sur notre site web, on a mis le plan de mise en valeur de 92. Mais, ce que vous voulez, c'est le plan...

1940

**M. DANIEL CHARTIER :**

C'est le 90, le plan préliminaire. Parce que le rapport du BCM fait référence au rapport de 90, au plan préliminaire de 90.

1945

**Mme ÉLISE NAUD :**

O.K. Je voulais juste être certaine de bien comprendre. Parfait. Celui-là, effectivement, il n'est pas sur le site, on va le mettre.

1950

**M. DANIEL CHARTIER :**

Le deuxième, c'est les études de fréquentation des stationnements, dans le parc et hors parc, parce que c'est des enjeux qui se discutent depuis 90.

1955

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, Monsieur Savignac, est-ce que ces études-là existent? Et, si oui, est-ce qu'on peut les mettre sur... on peut les avoir ?

1960

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Cette question relève de l'expertise de mon collègue Thomas.

1965 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Oui. L'étude de fréquentation, si c'est bien l'étude à laquelle je pense que vous faites référence, c'est une étude qui, je crois bien, pourrait être mise – je vais faire les vérifications à l'interne – mais c'est une étude qui pourrait être mise sur le site de l'OCPM, tout à fait.

1970

**M. DANIEL CHARTIER :**

Parce que tout à l'heure, il a été fait mention du 85 % du temps... Il y a juste 35 jours où est-ce que ça dépasse 85 % d'utilisation des parkings.

1975

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Ça, c'était les données de Stationnement Montréal, en fait.

1980 **LA PRÉSIDENTE :**

Bref, ce que je comprends, c'est que toutes vos études sur les stationnements...

1985

**M. DANIEL CHARTIER :**

Parce que les deux stationnements, les quatre stationnements agissent pas, réagissent pas de la même façon. Le lac aux Castors, c'est plein instantanément, alors que celui, le grand à côté de la Maison Smith, ça lui prend du temps. Ça fait que ça fait partie des choses.

1990 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, donc l'étude sur les stationnements. Ça va?

1995 **M. DANIEL CHARTIER :**

Est-ce qu'on peut mettre en ligne les plans de Clarke et Rapuano conçus dans les années 50, qui montrent l'ampleur du réseau véhiculaire projeté alors, dont le réseau actuel n'est qu'une petite partie. Est-ce qu'il y a moyen aussi d'avoir une version géoréférencée de ce plan-là pour qu'on puisse voir, à un moment donné, il y avait d'autres échangeurs de prévus?

2000

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Géoréférencés, je ne suis pas sûr de...

2005 **M. DANIEL CHARTIER :**

Bien, c'est faisable, non?

2010

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

On a un plan. Est-il géoréférencé? Je ne crois pas, c'est un plan de 58. Mais, on peut, bien sûr, le mettre. Oui, ça serait tout à fait pertinent et intéressant de voir l'ampleur de ce qui était prévu à l'époque.

2015 **M. DANIEL CHARTIER :**

Qu'on puisse... Que le *mapping*, que quelqu'un puisse faire le *mapping* pour qu'on puisse le superposer à la situation existante, qu'on comprenne c'est quoi les...ce qui est semblable, ce qui est différent.

2020

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Dans le fond, la question, si vous permettez ?

2025 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2030 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

C'est pour bien comprendre et pour peut-être le bénéfice de tous. Ce qui est suggéré ici, c'est de prendre le plan de 58 et d'en faire un nouveau plan géoréférencé, c'est-à-dire, avec donc créer un nouveau document. Je crois qu'ici, ce qui pourrait être fait, c'est déposer le plan de 58.

2035 **M. DANIEL CHARTIER :**

Mais si on le puis qu'on peut faire la superposition, qu'on puisse voir qu'est-ce que ça...

2040 **LA PRÉSIDENTE :**

Les écarts.

2045 **M. DANIEL CHARTIER :**

... ce qui a été fait. Le document sur l'impact du projet montre une étude sur les arrondissements d'origine, les véhicules qui transitent, entre les pages 6 et 10. Mais, il n'y a pas de données sur la présence des véhicules en direction ouest l'après-midi. Il y a les trois autres, le matin, tu as est et ouest.

2050 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Oui. C'est tout simplement une contrainte technique qui a empêché de relever les données à ce moment-là précis, lorsque les relevés ont été faits, qui nous empêche d'avoir ces données-là. C'est tout simplement une contrainte technique.

2055

**M. DANIEL CHARTIER :**

Est-ce qu'on peut inclure... Bien, ça, ça veut dire qu'on ne les aura pas.

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est qu'elles n'ont pas été faites?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

2065

Oui. Bien, pour cette période-là en particulier, mais on pouvait quand même sortir des analyses des relevés qui ont été faits.

**M. DANIEL CHARTIER :**

2070

Parce qu'il y a une grosse différence. Ce n'est pas du tout les mêmes. Quand on compare direction est, ce n'est pas du tout la même chose le matin, puis l'après-midi. La provenance des arrondissements, ça change complètement la proportion. Donc, ça doit être la même chose en direction ouest.

2075

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

La même chose, oui, les proportions ne sont pas nécessairement les mêmes.

2080 **M. DANIEL CHARTIER :**

C'est-à-dire que, non, mais dans un cas, c'est des arrondissements d'un côté de la montagne desquels les gens viennent de façon *préséante*, alors que l'après-midi, c'est l'autre côté de la montagne.

2085 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2090 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Oui, oui.

2095 **M. DANIEL CHARTIER :**

Est-ce qu'on peut inclure une série de photos à diverses saisons, photos aériennes et obliques des voies et des stationnements ? Pour permettre aux gens, y a-t-il des études de... Un visuel. Parce qu'on peut aller sur le terrain mesurer des choses, mais est-ce qu'il y a moyen d'avoir des études, des relevés visuels ? La Ville doit avoir fait des relevés visuels au fil du temps sur ces voies-là ?

2100 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est disponible?

2105 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Effectivement, on a beaucoup de documents visuels au Service des grands parcs, vous en savez quelque chose. Et il faudrait faire des choix, par contre. On pourrait explorer cette possibilité-là, on pourrait revenir avec...

2110

**LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, ce que je propose, c'est peut-être que vous communiquiez avec madame Naud pour dire exactement ce que vous voulez, et madame Naud fera la demande à la Ville.

2115

**M. DANIEL CHARTIER :**

O.K. Et, le dernier point, c'était le nombre de cyclistes sur Camillien-Houde à différentes heures du jour, à différents jours, différentes heures. Ça fait le tour de mes questions.

2120

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Alors, on va... De toute façon, toutes vos demandes, on les a prises en note, mes collègues et puis madame Naud, et puis on va les avoir aussi à travers la transcription. Et madame Naud communiquera avec vous pour avoir plus... S'il y a des choses qu'elle ne comprend pas, puis si elle a besoin d'explications additionnelles. Alors, merci beaucoup, Monsieur.

2125

**M. DANIEL CHARTIER :**

Merci.

2130

**LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais madame Anne Bessin, auprès de laquelle je m'excuse, j'ai sauté sur votre nom, excusez-moi. Allez-y.

2135

**Mme ANNE BESSIN :**

2140

Bonjour! Je préfère ne pas être prise en photo. Alors, il y a trois choses. La première est très prosaïque, mais il faut le faire. Elle concerne votre projet, puisque vous nous avez montré un chemin...

2145

**LA PRÉSIDENTE :**

Le projet de la Ville.

**Mme ANNE BESSIN :**

2150

... bucolique. Oui. On pourra se promener, ça sera très beau. Sur le mont Royal, il n'y a pas de toilettes. C'est incroyable. Qu'on monte ce chemin-là ou qu'on aille par le chemin comme ça, entre le parc Jeanne-Mance et le chalet au belvédère ou l'autre, il n'y a pas de toilettes.

2155

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**Mme ANNE BESSIN :**

2160

Il y a tellement d'enfants, de personnes qui marchent lentement, de besoins urgents de toutes sortes de conditions. C'est incroyable. Comme dans le parc La Fontaine d'ailleurs, mais ça, c'est une autre question. Je demande officiellement qu'il y ait des toilettes.

2165

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on peut dire que votre question est quand est-ce que la Ville va installer des toilettes ?

2170 **Mme ANNE BESSIN :**

Bien, écoutez, je ne sais pas qui... Si c'est vous...

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est une question. Alors, si, nous l'Office, on reçoit vos questions, la Ville va répondre.

**Mme ANNE BESSIN :**

2180 J'ai pas besoin qu'on réponde, en fait. Je fais une demande officielle. Elle est jamais faite, même si on va sur Facebook ou n'importe où.

**LA PRÉSIDENTE :**

2185 Alors, peut-être qu'il y a des réponses là-dessus.

**Mme ANNE BESSIN :**

2190 Non, non, non. Je n'ai pas fini. Excusez-moi, je n'ai pas fini.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça, c'est la première. La deuxième.

2195 **Mme ANNE BESSIN :**

J'ai pas fini celle-là. Si vous avez un problème d'imagination, les petites cabines bleues, ce n'est pas très beau dans la verdure. Regardez ce qu'ils ont fait près des rapides de Lachine, c'est très beau.

2200

**LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

2205 **Mme ANNE BESSIN :**

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

2210

C'est un bon exemple.

**Mme ANNE BESSIN :**

2215

O.K. Je précise que je fréquente le mont Royal depuis 40 ans à pied, en voiture. Je ne dis pas à cheval, O.K. Deuxième question, il y a trois ans à peu près, il y avait beaucoup de travaux sur la Côte-des-Neiges entre Decelles et le sommet de la Côte-des-Neiges. Et, moi, j'avais une urgence – j'étais en voiture – j'avais une urgence, et j'ai eu la saugrenue idée d'entrer dans le cimetière en me disant : « Bien, je vais peut-être aller plus vite. »

2220

Alors, ma question est très claire, je suis sûre que je ne suis pas la seule à avoir pensé à ça : est-ce que vous allez avoir des policiers ou des gens qui vont être à l'entrée du cimetière ou à la sortie de l'autre côté, où on peut rejoindre la voie qui va redescendre vers l'est ? Est-ce que vous allez avoir des gens qui vont vérifier si les voitures qui entrent sont des voitures qui veulent faire comme moi, qui ont eu la même idée de prendre un raccourci, ou bien des gens qui vont fleurir la tombe de leurs malheureux disparus ?

2225

**LA PRÉSIDENTE :**

2230

Allez-y, oui. Est-ce qu'on a une réponse là-dessus ?

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

En fait, est-ce que je dois répondre à la question des toilettes, puisqu'il y a une réponse.

2235

**Mme ANNE BESSIN :**

Oui, je ne sais pas. Je veux bien.

2240

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y, si vous avez une réponse.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2245

J'aimerais juste, dans un premier temps, pour les toilettes, question intéressante. Il y a beaucoup de monde au parc du Mont-Royal, il y a des toilettes, il y a des toilettes à la côte Placide. Au parc Jeanne-Mance, il y a des toilettes. Il y a des toilettes au chalet du Mont-Royal, il y a des toilettes à la Maison Smith, il y a des toilettes au pavillon du lac aux Castors.

2250

**Mme ANNE BESSIN :**

Excusez-moi, Monsieur, vous n'avez pas bien entendu ce que j'ai dit. J'ai bien dit ça, j'ai dit qu'il n'y en a pas à Jeanne-Mance et en haut au belvédère, au chalet. Mais, entre tout ça, ce qui est très long, si on marche lentement, il n'y a rien. C'est ça que j'ai dit. J'ai pas parlé de celle-là et celle-là.

2255

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

D'accord. Mais, j'ai une réponse qui, je crois, va vous faire plaisir.

2260

**Mme ANNE BESSIN :**

D'accord.

2265

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Dans le cadre du projet pilote justement, on comprend que ce ne sera plus des gens qui vont transiter en voiture uniquement qui vont être sur cet axe, puisqu'on cherche à animer une certaine portion de cet axe, comme on a vu dans la présentation, notamment par un café au belvédère Camillien-Houde, par un belvédère Soleil un peu plus loin à l'ouest. Il y aura l'ajout de toilettes temporaires bien intégrées dans le paysage, autant qu'on peut le faire. Au café, bien évidemment, c'est un lieu de consommation, on doit y ajouter des toilettes, c'est bien sûr, temporaires, totalement réversibles, mais il y en aura.

2270

2275

**LA PRÉSIDENTE :**

Sur l'autre question de monitoring de l'accès entre...

2280

**Mme ANNE BESSIN :**

L'accès au cimetière.

**LA PRÉSIDENTE :**

2285

Au cimetière, entre l'entrée qui est sur le chemin de la Forêt et Camillien-Houde.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2290

Bien, c'est une question, encore une fois, très intéressante. Effectivement, on connaît, on est bien au fait des différents parcours.

2295 On va faire un relevé des impacts, bien évidemment. Il faut rappeler quand même que les cimetières sont des propriétés privées, mais, bien sûr, on a à cœur d'évaluer l'impact du projet pilote sur la fréquentation de ces propriétés privées. Je vais peut-être passer, pour la suite, pour expliquer comment on va le faire, la parole à mon collègue Thomas.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

2300 Bien, je veux juste être sûr de préciser. La question faisait référence à du transit à l'intérieur du cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

**Mme ANNE BESSIN :**

2305 C'est ça. C'est vraiment que je n'étais pas fière de ça, mais c'était une urgence et j'ai trouvé ça comme solution. Et, effectivement, je pense que des gens vont tout simplement entrer dans le cimetière et ressortir à l'autre bout. C'est très facile.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

2310 Parfait, je comprends mieux la question. Dans le cas précis du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, dans le cadre du projet pilote, cette possibilité-là ne serait plus possible, parce que lorsque vous arrivez au haut de la montagne, vous vous retrouvez dans la zone restreinte à la circulation. Donc, vous êtes dans l'endroit interdit, donc sujette à une amende ou, en tout cas, à  
2315 une contravention liée à ce comportement-là.

**Mme ANNE BESSIN :**

2320 Et pour le cimetière Mont-Royal ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

2325 Et pour le cimetière Mont-Royal, la seule possibilité de transit qui pourrait subsister, c'est  
quelqu'un qui, bon, à partir du haut ou du bas de la montagne, décide de passer à travers le  
cimetière pour éviter Camillien-Houde. Dans ce cas-là, on a mis en place dans le cadre de notre  
plan de suivi, on va faire des relevés qui vont essayer de mesurer si ce comportement-là se  
produit et dans quelle proportion. Et, si oui, si c'est un comportement qui se produit, le comité en  
place, le comité de suivi du projet pilote est là pour émettre des recommandations et trouver des  
solutions à ce genre de problème.

2330

**Mme ANNE BESSIN :**

2335 D'accord. Ma dernière question, en fait, parle de l'essence de votre projet. Vous avez fait  
une rétrospective. On dit que depuis 1990 et avant, on parlait déjà de limiter la circulation. En fait,  
si j'ai bien compris comme tout le monde, ça a été précipité par ce terrible accident qui est arrivé.  
Sinon, on n'était pas trop pressé de faire ça. C'est arrivé brutalement, d'un seul coup, on a  
décidé : « On fait le projet. » Est-ce qu'on aurait pu – question – est-ce qu'on aurait pu penser,  
sans fermer la circulation – moi, je l'emprunte tout le temps pour aller travailler aussi, donc je sais  
quand c'est congestionné – est-ce qu'on aurait pu juste penser à élever un petit mur, comme il y  
2340 en a dans une partie de la courbe, la partie la plus dangereuse, est-ce qu'on aurait pu juste  
penser à élever ce mur-là sur toute la longueur, tout simplement ?

2345 Faire des petits passages aux endroits des arrêts d'autobus pour que les piétons  
puissent traverser? Et est-ce qu'on pourrait... Donc, ça, ce n'est pas compliqué à faire, ça ne  
demande pas... Je suis bien surprise d'être la première personne qui en parle.

2350 Et, l'autre chose concernant les cyclistes, parce que vous avez dit que vous ne faites rien  
du tout, en fait, pour les cyclistes, parce qu'il y aura toujours beaucoup de voitures qui vont  
monter, il y aura toujours autant de danger. Quand on monte de l'est vers l'ouest, c'est très facile  
d'arriver en quatrième – j'ai une voiture manuelle – c'est très facile parce que c'est très large, on  
ne voit pas le danger.

2355 Quand on descend, c'est un petit peu plus dangereux. Les cyclistes vont toujours être là sur le côté. Pourquoi vous ne faites pas comme monsieur Ferrandez, qui aime beaucoup ça, une petite limite en béton pour les cyclistes. Ce n'est pas compliqué à faire. Ça se fait dans les coins de rue du Plateau-Mont-Royal un weekend, O.K.? Un petit mur qui protégerait les cyclistes... Je suis étonnée de vous voir acquiescer parce qu'on n'a pas pensé à ça? Limiter que les cyclistes ne soient pas en danger.

2360 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, Madame Bessin...

**Mme ANNE BESSIN :**

2365 Parce qu'ils sont toujours en danger avec...

**LA PRÉSIDENTE :**

2370 Madame Bessin, votre question, c'est : est-ce qu'on a pensé à faire un petit muret tout le long de Camillien-Houde ?

**Mme ANNE BESSIN :**

2375 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

2380 **Mme ANNE BESSIN :**

Et un petit pour les cyclistes.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2385 Bon, certains aménagements, exemple, dans les environs immédiats du belvédère  
Soleil, on devra faire certains aménagements pour sécuriser davantage les piétons et les  
cyclistes. Donc, à cet endroit-là, précisément, ça sera fait. Mais, par contre, il ne faut pas penser  
que ce projet pilote, l'objectif premier est la sécurisation des cyclistes. Bien sûr, ça fait partie de  
nos objectifs, mais je peux peut-être demander à Claudia de rappeler les grands objectifs qui  
2390 sont... C'en est un parmi tant d'autres.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

2395 En fait, on ne parle pas de régler les problèmes de sécurité dans le cadre du projet pilote,  
on parle de jeter les bases d'une cohabitation sécuritaire en réduisant le nombre et la vitesse des  
véhicules. C'est la seule mesure qu'on considère pour le moment, qui peut aider un peu la  
sécurité, dans le sens où il y aura beaucoup moins de véhicules qui vont circuler sur Camillien-  
Houde et Remembrance.

2400 Pour ce qui est des mesures que vous évoquez, comme la question d'un muret, ça, c'est  
vraiment dans le cadre d'une mesure permanente. C'est quelque chose qui va être évalué dans  
le cadre du projet éventuel de réaménagement futur. Mais, à court terme, vous imaginez  
qu'implanter un muret de haut en bas de la montagne, c'est des coûts et ça a un impact visuel  
dans le paysage. C'est des choses qu'on n'était pas prêt à faire à cette étape-ci.

2405 Et, aussi, il faut comprendre que la sécurité, quand même on a beaucoup de spécialistes  
à la Ville de Montréal qui se penchent sur la question, qui sont spécialisés là-dedans. Ça peut  
paraître simple de dire qu'un muret règle tous les problèmes, mais, en fait, ce n'est pas si simple  
que ça, parce qu'en mettant un muret, on confine les cyclistes dans un lieu, puis il y a la notion  
2410 de qu'on ne veut pas créer de faux sentiment de sécurité sur Camillien-Houde, c'est une voie qui  
est quand même dangereuse, où les cyclistes peuvent prendre des vitesses assez  
impressionnantes et on ne voudrait pas que les familles aient l'impression qu'on a créé une piste

cyclable qui est accessible à tous. Parce que ce n'est pas le cas, puis ça va être difficile que ce soit le cas, même dans une vision permanente.

2415

Donc, on jongle toujours avec ça entre oui, sécuriser, mais pas créer un faux sentiment de sécurité pour les gens qui n'ont peut-être pas d'affaire là, si on peut dire, et c'est ça. Donc, la notion de barrière, c'est sûr qu'elle est en réflexion et, comme parlait Pierre-Paul pour la question du lien entre le belvédère Soleil et la Maison Smith, il y a une petite portion où on va tester des bollards, en fait, probablement, la solution finale n'est pas encore déterminée, pour essayer de délimiter un peu mieux les cheminements piétons, cyclistes et automobiles.

2420

**Mme ANNE BESSIN :**

Mais, ça, je n'ai pas compris quand vous avez dit que les bollards, le dos d'âne, vous ne pouvez pas les faire, ça va gêner les cyclistes. Si vous avez les dos d'âne pour les voitures dans la chaussée asphaltée, vous avez un tout petit muret pas très haut en béton qui limite l'accès des cyclistes à la chaussée, très clair, il n'y a pas besoin de faire des bollards pour les cyclistes, ça n'a pas de sens. Il en faut pour les voitures, ça va régler un problème de vitesse, parce que les voitures qui vont monter, même s'il y en a un peu moins, elles vont aussi monter vite. Il n'y a rien qui va les empêcher d'aller vite. Vous n'avez pas de bollard et vous pouvez très bien faire des bollards sur la chaussée, sur l'asphalte, une petite barrière pas très haute, un tout petit muret comme ça, pas plus haut que ça pour les cyclistes, qui va vraiment les séparer de la chaussée. Il me semble que c'est très simple. Ce n'est pas des coûts énormes.

2425

2430

2435

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Mais, comme je disais, dans la vision permanente, c'est sûr qu'il y a plusieurs scénarios qui vont être évalués. La solution finale, optimale, on ne l'a pas encore. Par contre, ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a eu des discussions avec Vélo Québec déjà et la notion de faire cohabiter les vélos et les voitures dans la même voie, c'est ce qui est recommandé par Vélo Québec.

2440

**Mme ANNE BESSIN :**

2445            Quoi ?

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

2450            Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2455            Madame Bessin, est-ce que je peux vous inviter à faire, à proposer à la commission, en novembre, le scénario que vous décrivez.

**Mme ANNE BESSIN :**

2460            Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2465            Ça va? Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

2470            J'inviterais maintenant madame Beverly Colquhoun et suivie de madame Lefranc.  
Bonjour Madame.

**Mme BEVERLY COLQUHUN :**

2475            First of all, I'd like to thank you very much for putting together this public consultation, because we were almost afraid we wouldn't get it. So...

**LA PRÉSIDENTE :**

2475

Would you mind to speak a little louder, please?

**Mme BEVERLY COLQUHOUN :**

2480

Sure. We thank you for having this because many people did not think we would have this, so thank you for putting this together. It has been a very interesting presentation. We appreciate the information that the City has giving us. However, there are problems. I have a couple of questions.

2485

**LA PRÉSIDENTE :**

Your questions.

**Mme BEVERLY COLQUHOUN :**

2490

And of course, I will do this in English. First of all, I am a Montrealer, I'm 64, I have health issues and disabilities. However, I am a pedestrian, I'm a cyclist and I am a motorist. So, and I work with the premise that we all understand we have to collaborate together on the roads, and for the safety of everybody including the pedestrians, cyclists, and motorists. And all citizens are responsible for what goes on in our city and in our society. And all of us have the rights to the mountain, including the motorists.

2495

So, given that, in my opinion, this project favorises, *favorise*, the young, the healthy and the select few, like professional cyclists who can actually get up the mountain, walk up the mountain, cycle up the mountain. Most people, if not majority of Montreal citizens cannot do that easily.

2500

2505 We understand there's public transportation but, even that is a problem. Busses are difficult for people with disabilities, seniors, etc. I think everybody wants to be able to visit the cemetery, the outlooks and simply do walks with their families on the mountain and getting there is an issue.

2510 So, here's my question: Given all the road closures that have played for the past couple of years and will continue to do so, why hasn't the City considered waiting for all the road closure projects to be finished before experimenting with this idea ? We've suffered from the choking of traffic, and hours in traffic and it has been difficult for everybody, everybody. Motorists having troubles with cyclists and bikes, and people walking on the streets. It's been difficult. So, doesn't common sense dictates that we give Montrealers a break and do this project at a time that is much easier to conduct. These road closures have  
2515 been ongoing and the City proposes more road closures ? I don't understand. So, that's my question, first question.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

2520

**LA PRÉSIDENTE :**

Can we hear the question?

2525

**Mme BEVERLY COLQUHAUN :**

Sorry, why haven't the City considered waiting until the road works project are finished, or at least coming to a conclusion where traffic is so much simpler, easier for Montrealers?

2530

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Savignac?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

2535

Oui, merci de votre question. C'est un sujet, évidemment, d'actualité. On a vécu beaucoup de chantiers. On va continuer à en vivre beaucoup à Montréal. Nos infrastructures sont vieillissantes. Bien évidemment, c'est quelque chose qui est en continu, dans le temps.

2540

Donc, sachant que les chantiers sont là pour une longue période à Montréal, on a bien eu le souci de s'assurer qu'il y avait une coordination qui était faite. C'est ce qu'on a fait. On a demandé à ce que certains chantiers autour du mont Royal soient faits, soient devancés, d'autres retardés, afin de justement limiter le nombre de chantiers autour du Mont-Royal. Donc, on en a pris compte. Mais par contre, vous nous posez la question clairement : on aurait pas pu attendre la fin des chantiers à Montréal ? Ce serait l'équivalent d'attendre une autre

2545

décennie, voire un autre 30 ans.

**Mme BEVERLY COLQUHAUN :**

2550

Or at least until it's so much easier. I mean, I'm sure you've gone through the traffic and the horrible, horrible... I think people are losing their tempers and getting upset, even now you have cyclists and pedestrians that are like doing things they shouldn't be doing. And even motorists, we're just all fed up of road closures. So, perhaps you could think about how to ease us and allow... this, I guess shortcut if you want to say, makes it easier on some of the

2555

congestion.

Why would they be taking that road if these closures weren't important to us. It's really impacting us. O. K. that's the first question. And I have two questions but I'll just stick to one.

2560

I guess, you know, as a Montrealer and having respect to our administration, etc. etc. all these years and yeah, some are good, some are bad, etc. etc. How can our city justify going ahead with this pilot project without the consent and approval of Montrealers ? We have not giving you that consent. And this pilot project is a lovely idea but why haven't you asked us and

2565 put the vote on the table so that we have a voice. We don't have a voice, your administration is forcing this on us and I think we are a bit upset. Thank you.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

2570 So, yes, my question is...

**LA PRÉSIDENTE :**

2575 Est-ce qu'il y a une réponse sur ça?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

2580 Bien, en fait, pourquoi, donc vous dites : pourquoi imposer ce projet-pilote. Vous dites certaines personnes à Montréal sont contre. Je dois rappeler que certaines personnes sont pour et qu'il y a toute une richesse de documentation qui est axée vers la protection et la préservation du mont Royal, qui dicte de justement limiter le transit, voire le réduire, l'enlever, diminuer la place de l'automobile sur le mont Royal. Donc, certaines personnes pourraient dire bien pourquoi attendre aussi longtemps ? On a même eu cette question-là ici ce soir.

2585 **LA PRÉSIDENTE :**

2590 Madame Colquhoun, je vous inviterais, vous avez des préoccupations de cohabitation entre les piétons, les cyclistes et les gens qui utilisent leur voiture, je vous inviterais aussi, et non seulement vous mais toutes les autres personnes qui seraient intéressées, à émettre des suggestions, des hypothèses, en ligne. Vous n'avez pas forcément à attendre jusqu'au mois de novembre, mais déjà il y a de la place pour le faire.

**Mme BEVERLY COLQUHOUN :**

2595           Merci. We would be very happy. Yes. Je suis d'accord. Merci bien.

**LA PRÉSIDENTE :**

2600           From June to October.

**Mme BEVERLY COLQUHOUN :**

Very good.

2605           **LA PRÉSIDENTE :**

You can write on line.

**Mme BEVERLY COLQUHOUN :**

2610           Thank you very much.

**LA PRÉSIDENTE :**

2615           J'inviterais madame Hélène Lefranc qui sera suivie par monsieur Henri Kuperberg, s'il vous plaît. Madame Lefranc, oui?

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

2620           Bonjour! Si j'ai bien compris durant le... Je vais aller tout de suite aux questions. Donc, dans le projet pilote, il y a un comptage des véhicules qui va être fait. Est-ce qu'il va y avoir un comptage des piétons et des cyclistes ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

2625

Oui, je vais répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

2630

Allez-y.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

2635

Tout à fait, dans les comptages qu'on fait, c'est des comptages qui font la distinction entre les véhicules et les cyclistes, etc.

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

2640

Les piétons ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Oui, les piétons, les cyclistes et les voitures.

2645

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Oui. Et, si j'ai bien compris aussi, pour les piétons, à part vers le belvédère Soleil, il n'y a pas de mesures de sécurisation particulières tout le long du chemin qui va être mis en place, même pas de la peinture au sol ou... parce qu'il n'y a pas de trottoir, etc.

2650

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Non, il n'y a pas de mesures de sécurisation, autres que celles entre le belvédère Soleil et la Maison Smith.

2655 **Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

D'accord. Et, puis, on parle dans la réflexion plus sur l'ensemble, sur l'avenir du mont Royal. On parle de réfléchir aux accès en général. Est-ce que le mémoire peut porter, par exemple, sur l'avenue du Parc et les autres avenues qui ceinturent le mont Royal, la vision d'ensemble de l'accès. On s'occupe de sécurité routière, donc je me demandais...

2660

**LA PRÉSIDENTE :**

En ce qui concerne les mémoires, vous pouvez vous prononcer sur tout ce qui concerne d'abord, principalement le sujet, les voies d'accès au mont Royal, mais si vous avez aussi d'autres préoccupations, vous pouvez les...

2665

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

Mais, les voies d'accès, on s'entend que ça peut être effectivement, mettons, l'avenue du Parc, l'avenue des Pins.

2670

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça peut être ça aussi, mais je veux dire, le sujet principal, la commission a un mandat concernant les voies d'accès que sont chemin Remembrance et Camillien-Houde, et aussi, un avenir pour ces voies d'accès. Mais, comment dire, de façon incidente ou secondaire, vous pouvez aussi traiter de toutes les autres voies d'accès qui vous intéressent.

2675

2680 **Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

D'accord. Et, j'ai une dernière petite question.

**LA PRÉSIDENTE :**

2685

Oui, allez-y.

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

2690

Est-ce qu'on va bien s'assurer... Je ne sais pas comment l'OCPM s'assure de ça dans l'ensemble des consultations qu'elle fait, mais est-ce qu'on va s'assurer que toutes les générations sont consultées, tous les types de personnes effectivement de mobilité et pas uniquement les cyclistes, et pas uniquement les automobilistes qui utilisent d'habitude...

2695

Parce que ceux qui se sentent plus concernés, je comprends qu'il y a ceux qui perdent quelque chose, mais il y a d'autres citoyens, puis il y a différentes générations aussi, on voit qu'il n'y a pas énormément de jeunes dans la salle, ce soir. Donc, je me demandais s'il allait y avoir des mesures particulières mises en place pour essayer d'atteindre tout le monde ?

2700

**LA PRÉSIDENTE :**

2705

Bien, écoutez, les mesures pour atteindre les gens, outre la formule traditionnelle des mémoires ou des opinions que les gens expriment, sont les moyens qui ont été exprimés par la présidente tout à l'heure, et puis qui sont décrits dans les documents de l'Office. Alors, ce sont à la fois des ateliers qui vont avoir lieu pendant plus, j'imagine... de juillet, août et septembre. Il y a aussi tout ce qui peut être toutes les opinions à exprimer en ligne. Mais il n'est pas prévu, par exemple, qu'il y ait des ateliers pour les enfants, pour les cyclistes ou pour les catégories. On va faire les ateliers, comme ça a été indiqué, ça va être fait dans les différents arrondissements.

2710

**Mme HÉLÈNE LEFRANC :**

D'accord. Très, bien, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2715

Ça va? Merci. Alors, j'invite maintenant monsieur Henri Kuperberg, s'il vous plaît.  
Bonjour, Monsieur!

**M. HENRI KUPERBERG :**

2720

Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

2725

Bonsoir, plutôt.

**M. HENRI KUPERBERG :**

2730

J'ai des questions concernant le paramètre. Est-ce que vous pouvez nous parler un peu  
des paramètres de succès et d'échec de ce projet pilote ?

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2735

Je peux peut-être demander à Claudia d'en parler.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

2740

Bien, en fait, c'est sûr que, comme on en a discuté tantôt, on a un plan de monitoring  
exhaustif qui va être fait sur vraiment différents aspects du projet et c'est sûr qu'il y aura une  
évaluation globale de l'ensemble de ces différents aspects-là. Pour l'instant, on ne peut pas vous  
dire qu'on a des seuils précis de dire, oui ou non, c'est un succès. Ça va être plutôt une  
appréciation globale de l'ensemble du monitoring qui va avoir été effectué.

2745 Mais, notamment, c'est sûr que la question des commentaires globale des citoyens et des partenaires va être un intrant assez important dans l'évaluation du succès du projet. Et, aussi, pour nous, je dirais que l'indicateur le plus parlant, c'est si on peut faire évoluer la réflexion, en fait, sur l'avenir de Camillien-Houde, ça sera vraiment un succès pour nous. Parce que c'est l'objectif premier du projet pilote, c'est d'alimenter la réflexion, puis de provoquer des discussions.

2750 Comme on le voit, c'est un projet qui est assez polarisant : il y a ceux qui sont pour; il y a ceux qui sont contre. Si on peut arriver à ramener les gens à avoir une discussion constructive, je pense qu'on va avoir atteint notre objectif avec le projet pilote.

2755 **M. HENRI KUPERBERG :**

Merci. La deuxième question, c'est quel est le budget global de ce projet ?

2760 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2765 Le budget global, il est toujours en évolution, en estimation. Je ne peux pas vous donner des chiffres, ce soir. Il y a plusieurs décisions de nos instances qui vont devoir être prises dans un avenir très rapproché. On va pouvoir colliger tout ça, comptabiliser tout ça, puis, bien sûr, on pourra le divulguer à ce moment-là, mais on est toujours en train de chercher la façon la plus économique de faire ce projet-là et de trouver les scénarios les moins coûteux, les plus réversibles, mais aussi, les mieux adaptés au contexte dans lequel on intervient, c'est-à-dire, un site patrimonial, un parc.

2770 **M. HENRI KUPERBERG :**

Alors, vous n'avez pas une somme maximale que vous pouvez dépenser pour ce projet? Si je comprends bien.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2775

Non, ce n'est pas la question d'avoir ou de ne pas avoir une somme maximale. C'est une question de dépenser l'argent public de façon extrêmement judicieuse et dans le respect de la capacité de payer des citoyens.

2780

**M. HENRI KUPERBERG :**

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

2785

Ce que vous dites, c'est qu'il n'y a pas d'enveloppe affectée spécifiquement pour le projet.

**M. HENRI KUPERBERG :**

2790

Normalement, si on a un projet, normalement, une des premières choses qu'on fait, c'est d'écrire les différentes étapes du projet. La deuxième étape, c'est de voir combien d'argent on a pour ces étapes-là. Je ne demande pas un montant final. Qu'est-ce que je demande, c'est qu'est-ce que vous avez alloué à ce projet pour commencer.

2795

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2800

Il est trop tôt pour l'instant pour vous donner un chiffre global. Bien évidemment, on a des estimés, on recherche, on fait des choix en ce moment. Nos élus n'ont pas fait tous ces choix-là. Donc, il serait prématuré de vous donner un chiffre global pour l'instant. Mais, bien évidemment, on a des estimations, ça va être divulgué incessamment.

**M. HENRI KUPERBERG :**

2805           Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

2810           Madame Jane MacGregor et qui serait suivie par madame Frances De Verteuil.

**Mme JANE MacGREGOR :**

2815           Merci beaucoup. J'ai eu plusieurs questions qui ont été posées, pas nécessairement  
répondues exactement. Donc, je vais essayer de ne pas répéter. J'ai une question : j'ai posé la  
question à monsieur Ferrandez pourquoi il y avait ça puis il m'a dit que c'était à cause du  
décès du cycliste. Donc, c'est la personne en charge du dossier, je me fie avec ça, puis qu' il a  
dit la vérité.

2820           La question que je vous pose : pourquoi vous avez choisi de bloquer la route où ce  
n'est pas étroit, ce n'est pas une pente, c'est loin où était l'accident terrible et où on – je pense  
tout le monde dirait c'est la partie la plus dangereuse de la montagne. Si votre idée, c'est  
vraiment d'assurer la sécurité des cyclistes et des piétons, que j'ai jamais vu marcher sur cette  
partie.

2825           **LA PRÉSIDENTE :**

          Allez-y.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2830           Claudia, je ne sais pas si tu veux...

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

2835 Je veux juste préciser la question. Je ne suis pas sûre d'avoir compris.

**Mme JANE MacGREGOR :**

2840 I can ask it in English, it will be clear.

**LA PRÉSIDENTE:**

Ask it in English.

2845 **Mme JANE MacGREGOR :**

2850 Absolutely. So, why did you, if the goal is to protect cyclists and have cyclists and *piétons*... pedestrians be safe, why did you not close the road down by the lookout looking East, which is where this extremely dangerous, where the shoulders are in lamentable shape and that is where it's very dangerous for people, if you want to stop through traffic going fast which I don't see people do but that's not...

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

2855 En fait, je comprends que la question se rattache beaucoup au point de coupure du transit, le choix de...

**LA PRÉSIDENTE :**

2860 Oui.



**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

2895 Je dois rappeler qu'il y a eu des consultations publiques concernant l'accessibilité au mont Royal dans les années 90, dans les années 2000. C'est donc la troisième consultation où on aborde clairement ces questions d'accessibilité au mont Royal. Troisième consultation, et rien n'a été fait jusqu'à maintenant.

2900 Aujourd'hui, ce soir, rien n'est fait. Bien sûr, on a annoncé le projet-pilote, mais le projet-pilote va créer un moment qui a un début, qui a une fin, pendant lequel on va pouvoir enfin évaluer des propositions qui ont été élaborées il y a pratiquement 30 ans. Je ne crois pas, ici, qu'on puisse dire que la Ville de Montréal n'a pas consulté ses citoyens.

**Mme JANE MacGREGOR :**

2905 Est-ce que je peux poser une dernière question ? Est-ce que vous allez publier, ou peut-être que c'est publié et je me trompe, est-ce que les mesures exactes, parce que normalement dans tous les projets pilotes auxquels j'ai assisté, on avait des mesures concrètes de succès ou d'échec. Est-ce que ces mesures sont établies, et est-ce que vous avez... est-ce que ça va être publié maintenant, et puis les résultats publiés aussi dans cinq  
2910 mois ?

**LA PRÉSIDENTE :**

2915 Monsieur Savignac ?

**Mme JANE MacGREGOR :**

Est-ce que vous avez compris la question?

2920 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Oui, bien sûr. Dans le fond, vous nous demandez clairement est-ce que vous avez un moyen d'évaluer le succès de ce projet-pilote. On a répondu à une question similaire tout à l'heure. On a parlé dans la présentation également.

2925

**Mme JANE MacGREGOR :**

Oui, oui, mais j'ai pas vu des... j'ai pas vu des choses concrètes. J'ai un petit truc ici mais ça ne dit pas grand-chose. Donc, normalement on a... on a normalement des mesures très concrètes, avec des chiffres, des choses comme ça, qu'on dit on les atteint, ou on ne les a pas atteints.

2930

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Bien évidemment, on va faire des mesures avant et après le projet-pilote pour mesurer certains aspects. On en a parlé dans la présentation, notamment sur l'achalandage dans les transports en commun – c'est un exemple; la qualité de l'air; la qualité de l'impact du retrait de la circulation de transit sur la qualité du son dans le parc. C'est un exemple bien précis. On en parle dans la présentation. On énumère tout ça de façon assez précise. Donc, ça va être évalué avant le projet-pilote, et évalué après le projet-pilote...

2935

2940

**Mme JANE MacGREGOR :**

O.K.

2945

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Vous aurez des chiffres. Maintenant, vous...

2950 **Mme JANE MacGREGOR :**

Donc, vous allez publier tout ça d'ici le 31 mai donc ?

2955 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Bien sûr, on veut partager ces résultats. Mais par contre, je rappelle ce que l'on a énoncé il y a quelques instants : il faut aussi voir qu' au-delà de ces chiffres, la possibilité pour les citoyens de Montréal de discuter de ce projet, de voir, de rêver un chemin d'accès au mont Royal différent de ce qu'on a là, c'est aussi pour nous un indicateur de succès.

2960

Parce que, depuis près de 30 ans maintenant, on en parle, il y a rien qui se passe. On a une opportunité de tester quelque chose, et pour nous, d'en discuter ensemble pour ensemble constater si oui ou non c'est bénéfique pour notre parc et tout ce site patrimonial, mais c'est aussi un indicateur de succès si on a cette discussion-là à l'aide d'un projet concret. Ce sera pour nous un grand... un signe de succès si on a réussi à en discuter et à tester des choses, et à conclure.

2965

**Mme JANE MacGREGOR :**

2970 D'accord. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va, Madame?

2975

**Mme JANE MacGREGOR :**

Merci.

2980 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous informe qu'il reste quelques minutes pour ceux d'entre vous qui voudraient aller poser une autre série de questions. Il faut vous inscrire au registre. Ça va? Madame De Verteuil ?

2985 **Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

Oui. Bonjour.

2990 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour.

2995 **Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

Malgré mon nom, je vais parler en anglais, parce que Frances...

3000 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ce que j'ai pensé. Sorry, c'est Frances...

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

Non, c'est correct parce que mes aïeux sont français, mais je suis anglophone.

3005 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah oui, oui.

3010 **Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

My question : I would like to state that I live very close to the mountain, and I walk, cross-country ski and drive on the mountain. I usually use the mountain during the week when it's not busy, including driving over. And I am very curious as to when the counting of the cause going over the mountain and at what time, what month was this actually done, because I never saw it ?

3015 **LA PRÉSIDENTE :**

3020 Il y a une réponse à ça?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Oui, tout à fait. Au niveau des... je peux répondre en français...

3025

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

Oui, oui, vous pouvez répondre en français, je comprends très bien, beaucoup mieux que je peux parler.

3030

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Donc, nos dernières analyses sur les comptages qui ont été faits sur les mesures du transit ont été effectués au mois de novembre 2017, aux heures de pointe le matin et le soir.

3035

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

O.K. pas pendant la journée ?

3040 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Non, ce n'est pas au milieu de la journée, là, donc, c'est vraiment aux heures de pointe.

3045 **Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

3050 Mais moi j'utilise la montagne, si je traverse, c'est pas chaque jour, mais je traverse entre, peut-être, 10 h si j'allais au Jean-Talon *Market* ou... et 2 h de l'après-midi. Et il n'y a pas beaucoup de voitures du tout sur la montagne. Et si on y va, je ne vois pas un cycliste du tout. Et même aujourd'hui, j'étais sur la montagne, à 1h30, j'ai vu une cycliste et 0 *pedestrians*.

3055 La montagne est pour tout le monde. Je ne viens pas de Montréal originalement mais j'adore Montréal. Et pourquoi tout faire des divisions entre l'Est et l'Ouest ? Et les cyclistes, les *pedestrians*... on n'a pas besoin de ça. Tout le monde peut être ensemble. If you want, I agree, the only people who have ever passed me on the mountain road are bicyclists, cyclists flying down the road, or skateboarders, which is extremely dangerous. I hope the speed limit of 40 km/h is applied to everybody, not just cars.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

3060

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame De Verteuil, votre deuxième question ?

3065 **Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

And my question is... because I agree with you that the speed limit should be controlled on the mountain. Maybe it's a problem in the rush hours. Why not have just installed photo radar ? Photo radar has very effectively reduced the speed of cars going down the chute on Côte-des-Neiges just below going south on Côte-des-Neiges, just below Mont-Royal.

3070 Before that, it was a raceway. The only people who break it now are cyclists again. Why wasn't this considered?

3075 This would have reduced the speed of traffic, the City would have got money in case people went too far. And the quality of air, I hope the measures of the quality of air are going to be taken not only on Mount-Royal but on Côte-des-Neiges, Pine Avenue, Dr Penfield and Côte-Sainte-Catherine, because the quality of air is going to suffer there, as it takes... I have tried the route around, it takes me 15, 10 to 15 minutes more to go around then through the mountain.

3080 **LA PRÉSIDENTE :**

I understand two questions: photo radar...

3085 **Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

Photo radar... photo radar considered.

**LA PRÉSIDENTE :**

3090 ...measures of the pollution all around?

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

Yes.

3095

**LA PRÉSIDENTE :**

Deux questions.

3100 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Photo radar, je peux répondre pour les photos radars, en fait, ça aurait pu être une solution qui aurait adressé un problème particulier qui est la vitesse. L'ensemble des mesures qui sont proposées dans ce projet-pilote ont, entre autres, comme volonté de diminuer la vitesse, mais pas seulement ça. Donc, ça aurait été une solution qui aurait réglé – ou en tout cas amélioré – une des problématiques observées.

3105 **Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

3110 Et, qu'est-ce que c'est les autres problématiques besides banning cars that you want to reduce ? What was the other precised problems? Because that will reduce the speed which will improve the cyclists. During the day, if you say it's a problem with rush hour, maybe stop cars at rush hour, but why during the day ?

3115 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Bon. Il y a plusieurs aspects à cette question-là. Pourquoi pas à différentes périodes? Bon, il faut comprendre que dans le cadre du projet-pilote, on est limité dans la façon, dans les moyens qu'on a pour couper le transit. Donc, là, on y va avec de la signalisation, du marquage, des mesures très « *soft* ». Donc, les moduler en fonction des périodes du jour, changer le marquage... il fallait trouver une solution qui était permanente durant le projet-pilote, c'était très difficile techniquement d'avoir des solutions qui permettent de moduler la fin de semaine, la semaine, en fonction des heures de la journée.

3125 Si je peux répondre aussi à la question pour la qualité de l'air, effectivement, ce ne sera pas seulement mesuré au haut de la montagne. Ce sera mesuré... il y aura des analyses qui seront faites aussi sur les artères où ...

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

3130

Oui, because the law physics things don't... by displacing things, particularly since you are going to increase the amount of pollution overall because cars are going to be going much longer, because people still have to go from A to B, the overall pollution is going to be increased.

3135

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame De Verteuil, est-ce que je peux vous inviter à émettre vos propositions, soit sur le site internet pour des opinions en ligne, ou soit nous revenir en novembre prochain.

3140

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

Oui, je vais faire ça.

3145

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

3150

And I also would like to make a special, for people who are handicapped, elderly people, because we have people in my apartment building who use the mountain, the person is 87 years old and they can drive from their apartment to Smith House, he cannot get in to Beaver Lake, have coffee, take a little walk with his walker on the mountain. For him, to go round the mountain, to go and come back around, it's too long. For the Montrealers, the mountain belongs to all of us.

3155

**LA PRÉSIDENTE :**

3160           Merci, Madame.

**Mme FRANCES DE VERTEUIL :**

3165           Thank you.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

**LA PRÉSIDENTE : (699)**

3170           Monsieur Hubert Villeneuve, suivi par madame Kirsten Nellen. Bonjour, Monsieur!

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3175           Bonjour, Madame! Je suis désolé, je vais devoir déroger un petit peu à la règle du décorum qui a été établi au début de la séance, parce que les cellulaires ne devaient pas être utilisés, mais mon information sur laquelle les questions vont être basées se trouvent...

**LA PRÉSIDENTE :**

3180           C'était pour le bruit.

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3185           Ah. Bien, tant mieux!

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous pouvez le regarder.

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3190

Merci. Dans un article de *La Presse* daté du 27 avril 2018, titré : *Le SPVM et des agents de sécurité veilleront à l'interdiction du transit sur le mont Royal* », on pouvait lire ceci :

3195

« Pour assurer que les automobilistes respectent la signalisation, les policiers mettront en place un plan d'intervention adapté. Lors des périodes de fort achalandage, une équipe d'agents de sécurité sera également sur place. »

3200

A-t-on une idée, à l'état présent du projet évidemment, qui pourraient être ces agents de sécurité? De quelles agences seront-ils? Y a-t-il une enveloppe qui leur a été consacrée? Bref, est-ce que ce sont des gens de Garda qui vont être là aux heures de pointe pour...

**LA PRÉSIDENTE :**

3205

Donner des contraventions?

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3210

... donner des contraventions ? Et, est-ce qu'une partie du travail du SPVM vont donc être sous-traitée à des agences, je veux dire, de sécurité privées ?

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

3215

Je peux débiter, je vais demander à Claudia de compléter. En fait, il n'y a aucune interférence entre les deux types d'activités. Les activités qui vont être gérées par l'équipe de gardiens de sécurité sont bien définies. Claudia va pouvoir vous en parler. Pour ce qui est des policiers, ils sont là pour, bien sûr, s'assurer du respect de la signalisation qui va être en place, c'est-à-dire, l'impossibilité de transiter. Donc, c'est eux qui vont devoir s'assurer que les gens qui veulent outrepasser la réglementation soient interceptés. Toutefois, l'équipe de gardiens de sécurité, je vais demander à Claudia de compléter.

3220 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

En fait, c'est ça, comme Pierre-Paul vient de le dire, il va y avoir une distinction. Je sais l'article auquel vous faites référence, il y avait un peu une confusion dans la façon que c'était expliqué. Le rôle de la police est évidemment le rôle qu'on lui connaît. Donc, ils vont essentiellement s'occuper de la zone à accès restreint, le tronçon à accès restreint, tandis que 3225 l'agence de sécurité qui est mandatée par la Ville, effectivement, c'est la compagnie, la Garda qui est mandatée.

3230 **M. HUBERT VILLENEUVE :**

C'est Garda ?

3235 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Oui. Et, eux, ils seront présents uniquement aux moments où on prévoit que les stationnements vont être à pleine capacité ou à forte capacité. Donc, essentiellement, les fins de semaine, le samedi et le dimanche, durant les après-midi, ils vont être disponibles. Et, c'est vraiment du cas par cas. Une fois que les stationnements vont être pleins, c'est à ce moment-là où ils vont permettre aux gens de circuler entre les différents stationnements.

3240

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

D'accord. Et, dans l'optique où le projet devient permanent, j'imagine que le contrat à Garda va devenir lui-même permanent et une enveloppe qui va lui être...

3245

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Pour l'instant, on n'en est pas là. Vraiment, la firme a été mandatée pour les cinq mois du projet pilote.

3250

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3255 Bon, très bien. Il y a eu une question posée par monsieur Mike Silas – je crois que c'était la deuxième intervention – portant sur les études qui avaient été réalisées et on lui a répondu qu'une étude justement était déjà sur le site. En date d'aujourd'hui, du 10 mai, l'Agence QMI nous rapportait que :

3260 « *Le projet pilote de fermeture de la voie à la circulation entraînera une augmentation du trafic dans les arrondissements de Ville-Marie et d'Outremont aux heures de pointe, selon un rapport de la Ville de Montréal. À l'aide d'un logiciel de modélisation, la métropole a analysé au mois de mars l'impact sur la circulation qu'aura l'interdiction. Et, dans l'étude, deux principaux chemins alternatifs ont été sélectionnés et on constate que la capacité d'absorption des voitures sera dépassée sur certaines intersections à l'heure de pointe du matin en direction est, et le soir, en direction ouest, en raison de l'augmentation du débit des véhicules.* »

3265

On se parle bien de cette étude-là précisément qui est donc déjà sur le site de l'OCPM?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

3270 Oui, tout à fait.

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3275 Donc, vous avez cette information-là déjà à votre disposition. Donc, on sait déjà à cette étape-ci qu'il y aura une augmentation substantielle sur les axes de contournement du trafic automobile.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

3280 J'aimerais préciser que c'est une étude, c'est théorique, c'est des modèles théoriques qui sont utilisés. C'est pour ça aussi qu'on fait un projet pilote qui aura un suivi avec des comptages réels pour aller mesurer sur le terrain.

3285 J'aimerais apporter une précision aussi que cette étude-là, bon, les conclusions aussi de cette étude-là, qui ne sont peut-être pas rapportées dans l'article, mentionnent que le modèle a été fait en choisissant deux axes seulement sur lesquels on répartissait l'ensemble du transit qui est actuellement sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance. La réalité est qu'il y a probablement une partie de ce trafic-là qui va se destiner ailleurs sur le réseau, beaucoup plus loin, donc même pas sur ces axes-là et que ces axes-là, de toute façon – on parle surtout de Côte-Sainte-Catherine au nord et de Dr Penfield/des Pins au sud – il y a d'autres axes est-ouest aussi  
3290 parallèles sur lesquels le trafic va se dissiper à travers le temps.

Donc, l'étude fait état du pire scénario, si on veut. Donc, dans un pire scénario, oui, il pourrait y avoir effectivement certaines situations de congestion un petit peu plus... Bien, rien de  
3295 dramatique, mais quand même des situations un petit peu plus problématiques qu'à l'heure actuelle. Sauf que l'étude conclut que le réseau est suffisant, a une capacité suffisante pour absorber les débits qui sont sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance.

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3300 La Ville prévoit que 315 véhicules/heure s'ajouteront en direction est sur les deux chemins alternatifs, alors que la marge de manœuvre disponible n'est que de 50 véhicules/heure au coin Sainte-Catherine/Laurier. C'est significatif, là.

3305 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Oui, effectivement, il y a peut-être des petites précisions là-dessus. Le 50, c'est à une des intersections. Donc, le 315 véhicules déjà il est divisé en deux. Puis, ça, c'est si on prend la

3310 totalité. Comme je vous dis, si on prend la totalité des véhicules qui sont actuellement en transit sur l'axe Camillien-Houde. Donc, écoutez, on a fait les analyses, c'est nos ingénieurs en circulation qui nous disent qu'il n'y a pas d'inquiétude majeure à y avoir par rapport à cette redistribution-là du trafic dans les axes entourant le mont Royal. Donc...

3315 **M. HUBERT VILLENEUVE :**

Bon. Maintenant, dans les alternatives qui ont été proposées, il y en a eu beaucoup qui ont été proposées ce soir. L'une qui a été avancée par quelques personnes dans mon entourage, et j'aimerais ici vous poser la question, c'est celle tout simplement d'établir un péage. Si le but du projet est de limiter la circulation de transit, il me semble que l'installation des deux 3320 côtés de la voie, de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, d'un péage, qui pourrait coûter de 5 \$ par passage, de 10 \$, mettez-le comme vous voulez, il me semble que ça atteindrait cet objectif-là et ça permettrait à la Ville d'engranger des revenus additionnels, sans toutefois empêcher aux automobilistes de pouvoir transiter d'un côté à l'autre de la montagne. Est-ce que cette alternative-là a été considérée le moins ?

3325

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

En fait, ça a été réfléchi assez publiquement, je dirais. Il y a eu plusieurs... Dans les médias, on a fait écho de discussions. Donc, il y a eu effectivement une réflexion à ce sujet. Il y a eu des déclarations de nos instances politiques à l'effet que, non, ça n'était pas retenu comme 3330 solution. On veut donc permettre... Le but, ce n'est pas de faire de l'argent avec le mont Royal. Le but, c'est de s'assurer que ce qui se passe dans l'axe Camillien-Houde/Remembrance soit en adéquation avec le site qui est un parc, qui est un site patrimonial, un écoterritoire. Donc, il ne faut pas perdre ça de vue.

3335

**LA PRÉSIDENTE :**

3340 Monsieur Villeneuve, je vous invite, si vous pensez que c'est une façon effectivement de répondre aux objectifs du projet, à soit exprimer cette opinion-là en ligne, vous pouvez le faire à partir du mois de juin, ou encore, de nous revenir en novembre avec une proposition précise.

**M. HUBERT VILLENEUVE :**

3345 Parfait. Je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

3350 **M. HUBERT VILLENEUVE :**

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

3355 Madame Kirsten Nellen, suivie par monsieur Michael Gale. Bonjour, Madame. En français?

**Mme KIRSTEN NELLEN :**

3360 En anglais.

**LA PRÉSIDENTE :**

3365 En Anglais. Fine.

**Mme KIRSTEN NELLEN :**

3370 So, my initial question was with regards to the safe and secure coexistence of the  
affected parties. And why does the City not seen as an option to include cars in a safe and  
secure solution. Now, Madame Villeneuve, you have answered that already. You said that this  
pilot project had to be realized in a very short period of time that did not require any additional  
budget or time. So, considering that, it leads to another question because you would have this  
3375 pilot project and you will have the results from this pilot project in the fall. But it will not allow  
you to compare to any other solution because you won't have any data to compare it to. So  
how are you going to decide and consider other solutions if you only have results for one pilot  
project ?

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE:**

3380 Well the idea of the project was to test the... *le retrait du transit*, that was the first idea  
of the project, and to measure all the impacts of that measure. And so, I understand your  
question but the problem is to test other measures would have caused probably a lot of money  
and a lot of reflection to implement those measures and to test them. Because we know that  
3385 those measures will implement major reconfiguration of the road. So, in the short term, it  
wouldn't be possible to test those measures that you referred to.

**Mme KIRSTEN NELLEN :**

3390 Yes, I understand that. I'm just wondering, it seems that this is a very narrow road that  
only has one result, one decision. There is no options at the end of this pilot project. This pilot  
project will lead to just one answer. And so, I'm... maybe I'm questioning to consider a pilot  
project, it seems to be a decision that is already made but you call it differently.

3395 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE:**

Well, it was based on the hypothesis that, by doing that, we would increase the security of pedestrians and the cyclists, and increase the collective transport efficiency. So, the whole idea of the project was based on that. And I understand that maybe you would question why wasn't it based on only that, but that was one thing we wanted to measure to influence the future of the... the reflection on the future of that road.

3400

**LA PRÉSIDENTE :**

3405 Monsieur Savignac, oui?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Si vous permettez, Madame la présidente, en lien avec votre proposition d'avoir plusieurs scénarios possibles, j'aimerais aussi souligner le fait que tous les plans qui ont été adoptés par la Ville de Montréal pour protéger et mettre en valeur le mont Royal ont des objectifs bien précis quant à la circulation automobile sur le mont Royal, et c'était unanime dans les dernières décennies.

3410

Ça se retrouve dans tous ses plans, de diminuer la présence de la voiture au mont Royal. En fait, pas de l'annuler, là, ou de la retirer complètement, mais à tout le moins de réduire l'impact de la présence de la voiture dans le parc, et de diminuer voire à en retirer la circulation de transit. Donc, puisque c'était constant dans tous les plans qui ont été faits jusqu'à maintenant, dans la planification pour protéger et mettre en valeur le mont Royal, c'est tout naturel de tester en premier lieu cette hypothèse-là.

3415

3420

Maintenant, on va tirer des conclusions. On va voir comment tout ça vit suite au projet-pilote, et qui sait, peut-être qu'on pourra en déduire que, bien c'était pas le cas, il fallait pas faire ça, ou au contraire, conclure que c'était peut-être... il y avait des avantages, comme on a discuté un peu plus tôt, à le faire.

3425

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va ?

3430 **Mme KIRSTEN NELLEN :**

I think I understand what you're saying, but I still have my doubts that the results that you will get are objective. Thank you.

3435 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci Madame. J'inviterais maintenant monsieur Michael Gale. Écoutez, le registre est fermé maintenant. Dans l'ordre, monsieur Gale, madame Arlene Lutter – je prononce peut-être mal – Hélène Panaioti, et ensuite monsieur Louis Trudel, Michael Silas et Jennifer Krane. Et ça terminerait les inscriptions.

3440

Alors, allez-y, Monsieur Gale.

**M. MICHAEL GALE :**

3445

Yes, thank you. First of all, thank you very much for the presentation tonight. I think everybody here appreciates your coming-out and addressing us.

3450

First, I'm a big time user of mont Royal and all its facets. So, I walk, I run, I sky, and I also drive over the mountain. So I represent part of your 10% that goes over the mountain driving on rush hours, and like many other people who've spoken here. I don't see a heck of a lot of traffic that represents a problem.

3455

So, where it comes to with this is I'm wondering, with the pilot project, you are going to be setting up barriers so that through traffic cannot go east to west, or west to east, between Maison Smith and Lac aux Castors. Is that correct ? O.K.

3460 Yet, you're trying to implement safety measures so that there won't be as many incidents like the horrific one with the cyclist who was killed two years ago. With that in mind, you are going to have to also address the issue that a lot of people brought up about cyclists who represent a significant danger as well, because they actually motor through there like Lance Armstrong. So, if you can control those cyclists, with whatever measures you would put in place, why cannot you do the same thing with the automobiles that are going over ?

**LA PRÉSIDENTE :**

3465 O.K. Est-ce que je peux... I think this is a... is that a question?

**M. MICHAEL GALE :**

3470 Yes. If you can control the danger element of cyclists that are going over the mountain, riding at top speeds – as fast as any cars – why cannot you use those same measures to control the speed of the cars that are going over to reduce the danger or the risk ?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

3475 En fait, le but du projet-pilote n'est pas de limiter la vitesse des véhicules dans la zone où le transit ne sera pas autorisé. Par ailleurs, la limite de vitesse va... ça a été autorisé par le conseil d'arrondissement de Ville-Marie, réduite à 40 km/h. C'est, en ce moment, 50 km/h. Donc, c'est une mesure qui va dans le sens de votre préoccupation, c'est-à-dire s'assurer que les véhicules automobiles roulent à une vitesse moins rapide et qui sont moins dangereux pour les piétons, les cyclistes. C'est votre préoccupation aussi, si je comprends bien?

3480

**M. MICHAEL GALE :**

3485 O.K. But I use the mountain a lot. And as a pedestrian, I walk a lot on the mountain. I feel I'm more aggressed with cyclists than I am with cars, either on the mountain or when I'm walking on Camillien-Houde.

3490 The cyclists, to my mind, represent a more significant danger than automobiles. Automobiles will stop at the four-stop signs between Lac aux Castors and the turnout for Maison Smith. They stop at those stop signs, and generally speaking the cyclists don't. So, I think that if you can control the cyclists, you're controlling all the dangers and the risks involved with people getting hurt, either from cyclists or from automobiles. So I don't see why you're going to be cutting off the through traffic for those cars that go over that 10% which by your numbers, really doesn't represent a lot of vehicular traffic.

3495 **LA PRÉSIDENTE :**

Mr. Gale, can I suggest that what you're telling us, you write it down on line or in a *mémoire* in next November, with suggestions?

3500 **M. MICHAEL GALE :**

Sure.

3505 **LA PRÉSIDENTE :**

It's all your suggestions.

**M. MICHAEL GALE :**

3510 O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

3515 Fine. Do you have another question?

**M. MICHAEL GALE :**

No, I'm going to leave this at that.

3520

**LA PRÉSIDENTE :**

Thank you.

3525

**M. MICHAEL GALE :**

You're welcome.

**LA PRÉSIDENTE :**

3530

Madame Arlene Lutter please ? Good evening.

**Mme ARLENE LUTTER :**

3535

Thank you. I will address my questions in English.

**LA PRÉSIDENTE :**

Fine.

3540

**Mme ARLENE LUTTER :**

But I would appreciate – *j'ai une tête carrée* – responses in English as well. That would help me.

3545

My first question is: why was this very divisive issue impacting hundreds of thousands of Montrealers not part of Valérie Plante's pre-electoral platform or was it and I'm unaware ?

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

3550 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

En fait, si je comprends bien votre question, you're asking why this wasn't discussed before the election ?

3555 **Mme ARLENE LUTTER :**

Correct. Why wasn't it not part of her platform or am I unaware and it was?

3560 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

It was quite ...

**Mme ARLENE LUTTER :**

3565 Correct. Why wasn't it not part of her platform or am I unaware and it was?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

It was quite publicly discussed, actually.

3570

**Mme ARLENE LUTTER :**

No, it was not. Not to my knowledge. That was part of her platform before being elected ?

3575

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Bien, en fait, il y a eu le terrible événement de la mort... du décès du... le décès du jeune cycliste.

3580

**Mme ARLENE LUTTER :**

Sorry, could you answer in English? I would appreciate it.

3585

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

When there was the accident for the cyclist, then there were a lot of discussion, very public discussion, and the possibility of cutting through traffic on mont Royal was quite publicly discussed then.

3590

**Mme ARLENE LUTTER :**

Publicly discussed by who ?

3595

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

By madame Plante, who was... actually she said that we should look into... what was proposed in 1990 and 2008, and we should consider acting now because we've been talking for the past almost 30 years now of those solutions in order to make sure that...

3600

**Mme ARLENE LUTTER :**

To close the mountain road to motorists, to vehicles ?

3605 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

The road is not close to motorists.

3610 **Mme ARLENE LUTTER :**

Yeah, to cross the mountain... well I'm not aware of that. I will look in to it but...

**LA PRÉSIDENTE :**

3615 I think you're asking a more political question and our colleagues are not politicians.  
So...

**Mme ARLENE LUTTER :**

3620 Well, they can raise it with the administration. That's part of a consultation process, I would think.

3625 My other two questions were raised by those who spoke before me and they were very important questions. So, I will just underline them with another question. In a democratic transparent process of integrity, one would assume that a pilot project would occur after a vision, a proposal is presented to citizens. And I'm wondering why it was the reverse.

3630 Now I know that you answered and said there was a consultation process 10 and 20 years ago. Correct ? But demogaphics change, things change. 10 to 20 years ago does not validate information today. So, I have trouble with that answer.

**APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE**

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

3635

I'm not sure I understand your question.

**Mme ARLENE LUTTER :**

3640

My question is why is it the reverse ? Why are we having a pilot project now ?

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE:**

3645

Well, maybe I can, well, first thing: is the pilot project is testing mainly one thing, and... which is cutting through the transit traffic, and to monitor all the impacts, the positive and the negative impacts, but that will influence the vision for the future of that road,

**Mme ARLENE LUTTER :**

3650

It certainly will and will probably...

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

3655

It will. But that won't be the only thing that will influence the vision. The vision is a more global thing and that's why this consultation has... it's one of the objectives of this present consultation, to start the reflection on that vision.

**Mme ARLENE LUTTER :**

3660

But this consultation is starting a few weeks before the beginning of a pilot project. One would have hoped that there would have been...

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

3665 Yes, I understand your question...

**Mme ARLENE LUTTER :**

3670 ...consultation process... excuse me, well before where vision is presented and citizens are asked for their voice before the establishment of a pilot project. And that's very problematic for many of us.

3675 For those who are visiting the cemetery, and from what I understand, there are more than a million grave sites on the cemetery, and many of those are elderly and ill, how will they get from bus stops or parking lots to visit their loved ones in the cemetery, which is a massive area ? How will they move from the bus stops to the actual graves ? Right now, you can take a vehicle into the cemetery area, I believe.

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

3680 Actually, that doesn't change because if you have a car, you can get into the cemetery with your car. So, I don't understand your question.

**Mme ARLENE LUTTER :**

3685 If you are bringing flowers, tools, items that you want to use at the cemetery, how does one and you are coming by public transit, how do those people manage ?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

3690 Well, you take... if I understand your question correctly, you're asking me...

**Mme ARLENE LUTTER :**

3695           You get off the bus...

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

3700           Yes, and you...

**Mme ARLENE LUTTER :**

...and you're with a lot of things, and you're visiting someone...

3705           **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

3710           ...you have two solutions... you have a couple of choices. You can take your car, get into the cemetery by the main gate that is still accessible, and then, if you want, you can take the bus, actually, and I'm happy to say that we'll add a bus stop near the front... not the front but the door of the Côte-des-Neiges cemetery. And then, you can get off the bus and walk to wherever you want in the cemetery. But you cannot, the bus won't go in the cemetery.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

3715           Correct. Maybe I can add that today, it's already like this. There's already a bus stop near the Mount-Royal cemetery and people who use it, if they have equipment with them, they have to walk to go through the cemetery. Otherwise they still have the option to take their cars and enter by the *Chemin de la Forêt* entrance, or Côte-des-Neiges entrance.

3720           **LA PRÉSIDENTE :**

Do you have another question ?

**Mme ARLENE LUTTER :**

3725

Yes, I think I do. There was an initial report today – I think report in the *Montreal Gazette* – that initial traffic study report came out that the diversion of traffic from the closing of the mountain road from people crossing from East to West and from West to East will cause an excess burden in Outremont and Ville-Marie. And this is just an initial statement from another department of the City of Montreal. Has that been considered ?

3730

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

What is the question?

3735

**Mme ARLENE LUTTER :**

It was reported in today's paper.

3740

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE:**

Yes, right. But that was an article. But that's not what the study shows. The study that was made before, the conclusion was we don't expect any major traffic jams on any of those roads.

3745

**Mme ARLENE LUTTER :**

Based on what?

3750

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

But there were... we have circulation engineers specialized in that and they made those studies based on the... you can add on this...

3755 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Yes, I can, maybe add something. Like I said before, the study is very theoretical – *théorique* – so the conclusion of the study shows that even if we have some estimation that there will be congestion on specific roads, there is a lot of other roads near that will be able to... *accueillir*... the...

3760

**Mme ARLENE LUTTER :**

I understand that, but it's not what was reported.

3765

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

But I don't know... That article was written today. I don't know where they took their information to state that, because this is not what is written on our study that is on the website of the OCPM.

3770

**Mme ARLENE LUTTER :**

There may be conflicting information but...

3775

**LA PRÉSIDENTE :**

A last question.

3780

**Mme ARLENE LUTTER :**

Yes. It's been stated several times that the major, or primary motivation for this massive change was related to the tragic, awful, accident of the cyclist in October. And while that was devastating, it's interesting to note that his mother – it was reported again in the

3785

3790 newspaper today – in a dignified statement, requested – at least to my understanding and those who have read it – a balance in a cooperation between all users of the mountain. And I found that quite striking and meaningful that I think this consultation process should consider. And this comes from the mother of the cyclist. That the mountain belongs to all of us, to motorists, to cyclists, to walkers, to the infirmed, to the healthy.

3795 And the thought that you are considering taking it away from us is just completely unacceptable. There should have been a referendum and I would ask why there wasn't a referendum to simply ask are you for or against it, and avoid all this consultation process, taxpayers money with a simple referendum at the outset.

**LA PRÉSIDENTE :**

3800 Merci, Madame.

**Mme ARLENE LUTTER :**

That's my question: why there wasn't a referendum ?

3805 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une réponse ?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

3810 Well, as you said, Madame la présidente, I'm not a politician. So...

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

3815

**LA PRÉSIDENTE :**

So, thank you very much. Madame Hélène Panaioti, s'il vous plaît. Please.

3820 **LA PRÉSIDENTE :**

So, thank you very much. Madame Hélène Panaioti s'il vous plaît. Please. Bonsoir!

**Mme HÉLÈNE PANAIÏOTI :**

3825

Bonsoir! Alors, premièrement, je tiens à vous remercier de cette première séance d'information et de cette occasion pour nous de prendre la parole, d'avoir entendu le projet et de prendre la parole. J'ai deux questions ou deux suggestions.

3830

Le premier a affaire avec un des éléments du projet pilote, parce que la Ville a choisi d'intégrer les cyclovias Camillien-Houde qui existent depuis quelques années dans le projet pilote. Alors, cet été, je pense qu'il y a six cyclovias qui sont prévus, c'est des dimanches, c'est-à-dire, durant la période estivale, une par mois, jusqu'au mois d'octobre, dimanche étant une journée où il y a beaucoup de gens qui montent à la montagne.

3835

Je pense que ça serait vraiment très, très important, étant donné que le projet pilote est bien décrit sur le site de l'OCPM, je pense que le volet cyclovias, puisqu'il exige des restrictions d'accessibilité supplémentaires, c'est-à-dire que les jours des cyclovias ou les périodes de cyclovias, c'est quand même une grosse demi-journée, six dimanches de file, il n'y aura pas la possibilité de monter en voiture, alors qu'un des objectifs, c'est de ne pas réduire l'accès en voiture durant le projet pilote, mais on fait une exception les jours de cyclovias. Et, qu'en ce moment également, les cyclovias obligent l'annulation ou la suspension du transport collectif vers le sommet du mont Royal.

3840

3845 Je pense que ça serait important que ça soit expliqué dans la documentation qui est  
fournie sur le site de l'OCPM parce que ça fait partie du projet pilote et dans d'autres endroits  
aussi, communiquer à tout le monde. Parce que ça va exiger des mesures de communication  
supplémentaires aussi pour éviter que les gens pensent qu'ils vont être capables d'accéder au  
mont Royal ces jours-là et qu'ils ne le pourront pas.

3850 Alors, est-ce que c'est possible d'inclure l'information complète sur les cyclovias, une fois  
qu'elle aura été clairement définie, à l'intérieur de l'information qui nous est fournie sur le projet  
pilote ?

3855 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Monsieur Savignac, est-ce que c'est possible de répondre?

3860 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Bien sûr. Je vais reformuler la question, juste pour m'assurer de ma bonne  
compréhension. Donc, ce qui est suggéré, c'est d'intégrer dans les documents disponibles sur le  
site de l'Office, toute l'information que l'on aura concernant le projet pilote, pour s'assurer que  
c'est bien diffusé dans le grand public. Bien évidemment, oui, bien sûr, si c'est la question qui  
était posée.

3865 **Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

Y compris l'information sur le volet cyclovia du projet pilote.

3870 **LA PRÉSIDENTE :**

Sur les restrictions. Je comprends, Madame, c'est sur les restrictions que vont amener  
ces événements-là sur l'accès à la montagne.

3875

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

3880 Bien, effectivement. Dans le fond, ce qui est souhaité, c'est que les gens puissent obtenir de l'information comment accéder au mont Royal dans le contexte où ils ne pourront pas le faire en voiture, exceptionnellement les jours de cyclovia. Ou en transport en commun. Comment accéder au mont Royal.

**Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

3885 C'est exactement ça.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

3890 Oui, effectivement.

**Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

3895 C'est juste d'ajouter cette information-là dans l'information qui est déjà relativement complète.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

3900 Tout à fait. Tout a fait pertinent.

**Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

3905 Oui. Et, la deuxième question a affaire avec... Parce qu'un des objectifs, si je comprends bien, du projet pilote, c'est de diminuer la place de la voiture, mais également de bonifier la desserte en transport collectif et qu'il y a une série de mesures qui vont être faites pour évaluer qui utilise le transport collectif, comment, etc.

3910 Mais, il y a une chose qui n'est jamais évaluée et qui doit être évaluée pour que la STM et la Ville de Montréal aient un portrait clair, c'est le nombre de personnes sur le trajet de l'autobus 11 qui n'arrive pas à rentrer dans l'autobus 11, parce qu'il est toujours rempli lorsqu'il fait beau, les fins de semaine, lorsqu'il y a des touristes l'été, lorsqu'il fait beau l'hiver. C'est en toutes saisons, mais l'été, c'est un problème saisissant. En fait, la minute où il fait beau sur le mont Royal, la desserte actuelle et même bonifiée, qu'il y a eu l'année passée aussi, n'est pas suffisante.

3915 Donc, pourriez-vous engager des discussions avec la STM pour que cette année, étant donné qu'il va y avoir des mesures qui vont être prises, qu'on puisse également mesurer le nombre de personnes qui ne parviennent même pas à rentrer dans un autobus de la 11, soit pour arriver au mont Royal ou soit pour quitter le mont Royal ?

3920 Je veux juste clore en disant ça m'est arrivé lundi midi, je quittais l'hôtel de ville, j'ai pris les transports en commun, j'ai pris la 11 à Mont-Royal, et rendu à Saint-Urbain, la 11 était tellement remplie que plus personne ne pouvait monter au mont Royal, à partir de Saint-Urbain. Donc c'est déjà un problème. Tout le monde sait qu'il y a un problème de desserte. On sait qu'un objectif de votre projet pilote, c'est de mettre de la place pour augmenter le transport collectif. Alors, je pense qu'il faut vraiment reconnaître pleinement qu'il y a un problème et d'évaluer justement ce besoin-là.

3925 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça a été évalué, oui?

3930 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

En fait, je pourrais peut-être donner la parole à mon collègue, Sébastien Gagné, de la STM, à ce sujet.

3935 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

Bonjour! Merci pour la question. En fait, je n'évoquerai peut-être pas toutes les petites choses qu'on a faites depuis les dernières années pour améliorer l'accès en transport en commun à la montagne. On est notamment en collaboration avec Les amis de la montagne pour bonifier les accès. Notamment, on a beaucoup... En tout cas, mais pour répondre à la question  
3940 au niveau de la surcharge, oui, ça arrive. C'est sûr qu'on essaie...

Des fois, il y a des événements particuliers, je ne sais pas ce qui s'est passé lundi par rapport à la 11. Oui, on peut mesurer ça. C'est d'ailleurs des études qu'on a déjà faites. C'est  
3945 d'ailleurs pourquoi on a ajouté du service supplémentaire les fins de semaine depuis quelques années. Des fois, ce n'est pas assez. Des fois, il y a des événements spéciaux. Quand il y a des événements particuliers aussi, on ajoute encore plus de service, mais pour répondre à la question, oui, durant le projet pilote, il y a un suivi qui peut être fait, qui va être fait sur les surcharges dans les bus. Je pourrais peut-être juste préciser que l'été passé et cet été, on aura  
3950 40 % de plus de passages en semaine et 60 % de plus de passages sur la montagne en combinant le bus 11 et le bus 711, la nouvelle ligne.

**LA PRÉSIDENTE :**

3955 Est-ce que ça répond à votre question?

**Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

Je ne comprends pas exactement ce que c'est l'évaluation de la surcharge. En fait, ma  
3960 question, c'est est-ce que vous allez évaluer le nombre de personnes qui n'arrivent pas à rentrer dans l'autobus ?

**M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

3965 Je ne pourrai pas évaluer le nombre de personnes qui n'entreront pas, mais nos bus ont  
des capteurs infrarouges au-dessus des portes. Donc, ça peut capter les gens qui entrent et qui  
sortent. Donc, on peut savoir combien il y a de gens à l'intérieur des bus. Donc, au-delà d'un  
certain seuil, on devine que... En fait, au-delà d'un certain seuil, le bus est à capacité, puis même  
3970 si peut-être que des gens peuvent continuer à rentrer, ce n'est pas, en termes d'expérience  
client, ce n'est vraiment pas ce qu'on souhaite. Donc, on va pouvoir mesurer le nombre de fois  
où la charge va être au-delà d'un certain seuil qui est jugé inacceptable.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

3975 Parce qu'effectivement, l'achalandage, c'est prévu qu'on le mesure. Dans le plan de  
suivi, c'était prévu qu'on mesure l'achalandage avant et pendant le projet pilote. Donc, comme dit  
monsieur Gagné, je pense que c'est par déduction qu'on va pouvoir déterminer s'il y a eu  
surcharge ou pas, je présume.

3980 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

Non, ce n'est pas par déduction.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

3985 Non, mais c'est-à-dire que si on a un nombre X dans l'autobus, on comprend qu'il y a des  
chances qu'il y ait des gens qui n'aient pas pu le prendre. C'est comme ça que vous évaluez le...

**M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

3990 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3995 Est-ce que je peux poser une question? Ce que vous décrivez à l'entrée des autobus, des signaux qui émettent quand l'autobus doit laisser des gens sur le trottoir, c'est ça que vous dites?

**M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

4000 C'est un système de comptage.

**LA PRÉSIDENTE :**

4005 Bon, bien alors, donc l'autobus est capable de compter...

**M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

4010 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

... combien de personnes rentrent, puis combien de personnes sortent.

4015 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

Exact.

**LA PRÉSIDENTE :**

4020 Donc, à ce moment-là, vous le savez combien de personnes ne montent pas dans les autobus.

**Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

4025

Non.

**M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

4030

S'ils restent sur le trottoir, on n'est pas en mesure de les compter. Donc, oui, par déduction, sachant qu'il y a 60, 70 personnes à bord de l'autobus, on se doute que le bus était trop plein, peu importe qu'il y ait des gens qui ne puissent pas rentrer ou non. Le bus était trop plein.

**LA PRÉSIDENTE :**

4035

Bon, alors on a cette réponse-là, oui.

**Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

4040

Je comprends qu'il n'y a pas la possibilité de compter le nombre de personnes qui reste à l'extérieur de l'autobus parce que l'autobus est trop plein. Mais je veux vous signaler – je pense que tout le monde le sait – que la problématique de la desserte du mont Royal, elle est problématique et complexe, parce que quand il pleut, il n'y a personne sur le mont Royal, puis quand il fait beau, tout le monde y va. Et c'est très difficile. Mais cette problématique, si l'objectif, c'est d'améliorer la desserte du mont Royal en transport collectif, à un moment donné, il va falloir trouver des solutions adaptées à ces défis-là.

4045

En ce moment, le projet pilote est l'occasion pour vraiment avoir un portrait clair de cette problématique-là et puis je pense que les 50 et les 20 ou les 30 ou en tout cas, étant donné que je suis dans le Mont-Royal à tous les jours, on le sait et on reçoit beaucoup de commentaires aussi, c'est vraiment une problématique qu'il faut regarder. Si l'objectif, c'est bel et bien d'augmenter la desserte du mont Royal en transport collectif, c'est quelque chose qu'il faut regarder.

4050

4055 **LA PRÉSIDENTE :**

Une question ici de ma collègue.

4060 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Je voulais simplement vérifier, c'est 40 % de plus que l'année dernière, c'est ça ? 40 en semaine et 60 de plus que l'année dernière ?

4065 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

En fait, l'année dernière, on a ajouté 40 % plus de passages en semaine que les années précédentes. Et, la fin de semaine, c'est 60 % de plus que les années précédentes. Cette année, ça va être la même chose que l'année passée. Donc, on maintient l'augmentation de 40 et 60 %.

4070 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Ça va être le même montant que l'année dernière. 2018 sera semblable à 2017?

4075 **M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

Oui.

4080 **Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

C'est durant une période restreinte, la période estivale, que vous avez bonifié un peu plus à cause du projet pilote cette année. Mais, c'est pour une période... Là, vous allez commencer en juin ?

**M. SÉBASTIEN GAGNÉ :**

4085

Ça commence le 18 juin, oui. Excusez. En fait, non, je m'excuse. C'est à partir du 2 juin, donc dès le début du projet pilote, les fins de semaine. Et, à partir du 18 juin, c'est notre horaire estival qui commence et, là, sept jours sur sept, on va avoir davantage de service.

4090

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va ?

**Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

4095

Je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

4100

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant monsieur... Écoutez, j'ai Trudel, Louis. Je ne sais pas si c'est Louis Trudel. Monsieur, simplement, votre prénom, c'est Louis?

**M. LOUIS TRUDEL :**

4105

Oui, c'est Louis.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est Louis Trudel.

4110

**M. LOUIS TRUDEL :**

Bonsoir! Donc, je suis vice-président de l'APGT, Association professionnelle des guides touristiques. On représente 160 guides professionnels de Montréal. On sait que les autocars

4115 touristiques pourront continuer à passer, on s'en réjouit. Ma question, c'est qu'est-ce qu'on entend exactement par « autocar »? C'est-à-dire, est-ce qu'un minibus, c'est un autocar? Est-ce que c'est une question de plaque? Est-ce que c'est une question de nombre de passagers?

**LA PRÉSIDENTE :**

4120

Oui.

**M. LOUIS TRUDEL :**

4125

Et, l'autre question, c'est qu'est-ce qu'on entend par un véhicule particulier. C'est-à-dire, est-ce qu'une limousine qui appartient à une compagnie de limousines avec, à son bord, un chauffeur professionnel, un guide professionnel, et un client, est-ce que c'est un véhicule particulier? Est-ce que le véhicule de Tourisme Montréal est un véhicule particulier? Voilà.

4130

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, deux questions. Allez-y.

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

4135

En fait, concernant les autobus, que ce soit des autobus scolaires, des autobus de la STM ou des autobus touristiques, ils pourront passer. Maintenant, le seuil précis, c'est...

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

4140

Je pense que ça prend neuf places dans un véhicule pour être considéré un autobus. Donc, si une navette a neuf passagers, ça serait considéré un autobus, donc elle aurait le droit de passer. En deçà, normalement, ça ne sera pas permis.

4145 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Il faut que ce soit du transport en commun. Donc, neuf et plus.

4150 **M. LOUIS TRUDEL :**

O.K. Merci. Et, mon autre question, c'est est-ce que vous pourriez octroyer aux guides touristiques une exception, étant donné que les guides touristiques de Montréal détiennent un permis de la Ville de Montréal, que je porte d'ailleurs ici, et ça représente en fait un nombre très petit, ça représente environ une vingtaine de véhicules et c'est seulement en haute saison, donc  
4155 entre mai et octobre.

Parce qu'il y a beaucoup de... Il y en a quand même chaque jour une vingtaine donc des tours privés qui se font en limousine ou en berline avec toutes sortes d'invités et c'est un passage très fréquent de traverser la montagne d'est en ouest. Je comprends qu'on peut la  
4160 contourner, mais d'habitude, les tours durent une heure, deux heures, trois heures maximum, et c'est très important de pouvoir montrer l'Oratoire, le cimetière, le lac aux Castors et le belvédère Camillien-Houde. Donc, ce serait très important pour nous, ambassadeurs de la Ville de Montréal, de pouvoir montrer aux clients qui font un tour privé, de pouvoir montrer tout ça, donc de pouvoir traverser la montagne d'ouest en est.

4165

**M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Vous comprendrez que pour nos collègues du SPVM, ce serait extrêmement difficile de faire appliquer la réglementation.

4170

**M. LOUIS TRUDEL :**

Avec un permis.

4175 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Je comprends que vous avez un permis, mais, en fait, ça serait de la circulation dans un véhicule particulier à deux, trois, voire quatre personnes. Donc, ça fait partie des véhicules qui ne seront pas autorisés à transiter. Donc, pour répondre clairement à votre question, ce qu'il faudrait plutôt faire, c'est modifier vos circuits. Je suis persuadé qu'il y a un moyen de modifier vos circuits afin d'arriver à exécuter le même tour, voir les mêmes endroits emblématiques de Montréal, mais en circulant de façon différente avec vos visiteurs.

4185 **M. LOUIS TRUDEL :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

4190 Merci, Monsieur Trudel. Monsieur Michael Silas ?

**M. MICHAEL SILAS :**

4195 Sorry, at the risk of sounding repetitive, Madame la présidente, we've heard a lot of talks tonight about bicycle safety. When Valérie Plante announced this project, this initiative... this project back in February, the main premise of this project were two things: safety and accessibility.

**LA PRÉSIDENTE :**

4200 Yes.

**M. MICHAEL SILAS :**

4205           It was founded on that. She said that very clearly. Madame Villeneuve answered a few  
questions tonight saying that basically, nothing has been done towards bicycle safety, not a  
single measure has been done towards bicycle safety. There are nothing put on the road, there  
are not barricades put in. Yet, all kind of funds have been funded for activities, a *café*, a  
lookout, extra security guards, off duty police officers, all these things cost a fortune. How is it  
4210           that all of a sudden one of the main premises seems to be completely abandoned and ignored  
at the cost of ostracising Montrealers and their right to cross over this mountain?

                  One of the main goals was safety. We've abandoned it at the cost of what?  
Montrealers cannot drive over the mountain? That's it? That is the only way we've achieved  
4215           bicycle safety ? It's to say no cars. Why? Why is that? How is that possible?

**LA PRÉSIDENTE :**

                  I understand what you're feeling but your question is?  
4220

**M. MICHAEL SILAS :**

                  My question is...

4225           **LA PRÉSIDENTE :**

                  Why has...

**M. MICHAEL SILAS :**

4230           ...why have they suddenly abandoned one of their main initiatives, nothing has been  
done and you've said it repeatedly, nothing will be done to enforce bicycle safety. The only  
thing that will be done is to remove the right to motorists to drive over that mountain.

**LA PRÉSIDENTE :**

4235

Alors, la question est sur la sécurité.

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

4240

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

4245

In the short term, nothing will be done. But obviously that's something that we want to... to *régler*, you know, we want to achieve that objective of security. But in the short term, that was not possible. The main thing that we think that will maybe increase the security, like you said, is by reducing the number of vehicles and the speed of the vehicles. That's the main action for the moment. But we know that it won't be a solution for the permanent, that won't be the unique solution obviously.

**M. MICHAEL SILAS :**

4250

You have done nothing to control bicycle speed. You had done nothing to remove...

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

4255

But speed limit is a...

**M. MICHAEL SILAS :**

4260

I will finish, please.

**LA PRÉSIDENTE :**

4265 Monsieur Silas, moi je voudrais revenir sur le sens de la rencontre. Je comprends que vous ayez des difficultés avec le projet-pilote qui est sur la table, que ça peut générer des frustrations, c'est certain...

**M. MICHAEL SILAS :**

4270 It is a valid question.

**LA PRÉSIDENTE :**

4275 ...mais je rappelle que le sens de la réunion de ce soir c'est d'obtenir de l'information et qu'il y aura l'occasion de vous exprimer sur le fond, sur votre... le désaccord, sur des alternatives, sur d'autres propositions...

**M. MICHAEL SILAS :**

4280 I understand.

**LA PRÉSIDENTE :**

4285 ...qui rejoignent les grands objectifs, soit sur l'internet, sur les lignes de l'Office, là, ou encore à la fin du projet-pilote, au mois de novembre, quand on aura les données puis qu'on aura les résultats collectivement, parce que je...

**M. MICHAEL SILAS :**

4290 I'll get to my second question.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

4295 **M. MICHAEL SILAS :**

4300 The other point was accessibility. As I said before, I take that mountain regularly. I do avoid the mountain two days a week: on Saturday and Sunday, because the traffic getting up to the parking lot is incredible. The mountain was originally designed with a different entrance as it is currently has right now into the parking lots. Those were closed years ago. Do you intend to reopen those lots to make the mountain more environmentally friendly and have less cars idling and reduce the waiting time to get into those parking lots?

4305 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

I'm not too sure that you... what are you referring about?

**M. MICHAEL SILAS :**

4310 I'm referring to the layout of the streets. The way that parking lots were originally designed, are barricaded right now with steel blocks. When you drove up from Remembrance Boulevard, if you stopped to the right, you immediately went into the parking lots. You didn't have to stop traffic. Right now, you've blocked those off and you turn at the stop sign on top. If you were truly want an environmental issue here, to be more environmentally conscious and have less cars idling, why aren't you opening up that end of the parking lot, to have less cars waiting, make the mountain more accessible, less waiting time for everybody. It is the only time when there's a wait is on the weekend. Are you going to open that, those roads, as they were originally designed ?

4320

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

That road was closed like approximately ten years ago...

4325 **M. MICHAEL SILAS :**

Correct.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

4330

...and the main goal of the closing of that road was identical of this one, the present pilot project was to reduce the transit...

**M. MICHAEL SILAS :**

4335

But you have more traffic on the weekends because of it.

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

4340

That was like a first part that say... Like we said in all the documents, we... since 30 years we're talking about reducing transit traffic. So 10 years ago, the City closed that road to... that was a first step to reduce traffic and we can consider the pilot project as a second step to reduce traffic.

4345 **M. MICHAEL SILAS :**

So, by making more traffic, we're making it less interesting to go up there?

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

4350

It's not a question of making more traffic, because if you cannot transit you won't take it anymore.

**M. MICHAEL SILAS :**

4355

No. right now, it's going to be the exact same thing. People who want to go into that parking lot, they have to wait single file, stop sign to go in. The way it was before, there were two lanes going up and of those two lanes, one of them was dedicated for parking entrances. That is not the case now. If you just take a drive up to the mountain, you'll see what we are talking about.

4360

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Like I said, before, that road will be open occasionally when the parking will be full. There will be security agents that will...

4365

**M. MICHAEL SILAS :**

I'm not talking about that.

4370

**Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

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

4375

**M. MICHAEL SILAS :**

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, now these are wanting to go up and do

4380 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 ?

**M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

4385 The simple answer is no.

**M. MICHAEL SILAS :**

4390 There you go! Thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Maintenant, madame Jennifer Krane.

4395 **Mme JENNIFER KRANE :**

4400 Good evening. Comme je suis la dernière, je vais garder ça très, très bref, mais j'ai deux questions à poser. Comme la première intervenante, je suis résidente du quartier; je suis sur le sommet de Westmount sur l'Avenue Ridgewood. Je me suis rendue ici par autobus. Normalement je conduis mais quand je reviens chez moi, il n'y a pas d'autobus. Ça arrête à 9 heures, ça monte pas à Ridgewood.

4405 Je ne sais pas comment le projet-pilote va affecter les gens qui restent dans le quartier qui se servent des autobus pour aller au métro Plateau Mont-Royal, des choses comme ça. Ça c'est une affaire, il faut vraiment inclure une bonification de service sur Ridgewood pour considérer les gens comme moi qui restent au sommet. C'est très, très... c'est une pente très, très raide pour monter et descendre. On a besoin de cet autobus ou bien de nos voitures. Donc, c'est une chose pour...

4410 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça c'est une première question.

4415 **Mme JENNIFER KRANE :**

Ce serait bien d'en avoir plus. C'est plus une suggestion. My second question...

**LA PRÉSIDENTE :**

4420 C'est une suggestion ou une question?

**Mme JENNIFER KRANE :**

4425 Well, I'll ask it as a question: Are you going to do something about the bus to increase the service on Ridgewood, supposed, as a question. Bon. O.K.

4430 Second question: it goes to a comment that was made earlier about the cemetery access. Now, as I mentioned, I live on Ridgewood Avenue. I have six family members in Mount-Royal cemetery. You have to understand there are two separate cemeteries there. One of them has access on Decelles, Camillien-Houde and Côte-des-Neiges Road, very close to the entrance of Ridgewood. The cemetery that people access most from the West being largely Anglophones, Protestants, is the Mount-Royal cemetery. We are no longer going to have access on Camillien-Houde. So, when I attend to my family's graves, like plant flowers and do things like this, I bring my car.

4435

4440 Right now, the roundtrip drive from my apartment in the garage to the grave is 10 minutes, there and back. I decided I would do a little test and I am the local resident. So, when this was announced... I don't like this project clearly, it was a 40-minute round trip and I live in the neighbourhood. And I have discussed this with the cemetery, people are very upset about this.

4445 Do you not think that this is going to access people... when the people access to their loved ones, it's unsympathetic, I heard your comments, Sir, about: oh, it's going to cause a two-minute delay. Well, maybe for the Catholic's cemetery, but the cemetery on top, Mount-Royal Cemetery, for people wanting to access it from the West, we're not going to be able to access; we'll have to go around the Forest Road.

4450 The way you describe it, it's quite simple but in fact, it's not quite simple. So, you take Côte-Sainte-Catherine, you take Vincent-d'Indy, then you hook up on Mount-Royal Avenue, creating lots of problems for the residents in Outremont. Finally, you get to Forest Road, and finally when you get in to the cemetery, it's another 10 minutes getting to Camillien-Houde gate. So, I really think that perhaps you should look it all of the users and I mean I would...

4455 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Krane? Is this a question?

**Mme JENNIFER KRANE :**

4460 It's a question. Did you... when you're doing the traffic studies and you're telling people that it's a two-minute delay, which studies were you using, what was the methodology you were using, and which cemetery were you visiting?

4465 APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

4470 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

Pour répondre pour le chiffre exact du temps de déplacement, c'est très dur à évaluer.

**Mme JENNIFER KRANE :**

4475 Non, mais tu as dit qu'il y a un délai de deux minutes... moi j'ai fait un test semblable, c'était 40 minutes.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

4480 J'ai pas parlé de deux... j'ai parlé de quelques minutes. Là, j'ai pas le chiffre exact, là, faudrait... je sais pas si... je sais pas si, Cédric, t'as ça en tête, le... bon, je l'ai pas en tête le chiffre. De toute façon, ça dépend de l'origine. On peut pas prendre, on peut pas savoir l'origine de tout le monde.

4485 **Mme JENNIFER KRANE :**

O.K.

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

4490 C'est sûr que pour certaines personnes, peut-être que le délai va être effectivement plus long.

**Mme JENNIFER KRANE :**

4495 Mais même, regardez, dans le quartier où je reste, juste là, ça me prend 10 minutes *round trip* - c'est 40 minutes - je suis riveraine. O.K. Si quelqu'un vient de Beaconsfield – je sais pas – pour voir leur mort, il faut aller par Outremont.

4500 I guess the question I want to ask because I'm not liking the answers I'm hearing, as a political scientist, I believe in evidence based policy, what I am seeing here a lot is social engineering. Against evidence based policy, I would like to know what type of scientific tests are you going to use, because when I hear an official of the City of Montreal say "oh, it's no big

4505 deal, there will be a two-minute delay to get to the cemetery” I don’t even know which cemetery you are talking about. I’m sorry, I don’t think you do either.

4510 So I really would like the answer to the question: will you be relying on evidence that you’re gathering today, not 30-year old evidence, that you’re actually looking at residents, users, are you speaking to the cemeteries? Is that going to be used or are you going to recognize that there are two separate cemeteries ? And that it’s not so easy to access for us.

**LA PRÉSIDENTE :**

4515 Je vais vous arrêter, là, est-ce qu’on a une réponse à la question de madame ?

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

4520 Bien, je ne peux pas vous dire qu’on a des données exactes sur les temps... sur les temps supplémentaires que ça va prendre...

**Mme JENNIFER KRANE :**

Bien, allez-vous les chercher?

4525 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

4530 Bien, on peut. Mais dans les faits c’est que, qu’est-ce que ça va nous... on comprend qu’il y a un impact pour des gens pour l’accès. On coupe aucun des deux accès, mais on comprend que pour certaines personnes, ça augmente le temps. Mais on n’a pas de moyen de permettre à quelques usagers de contrevenir à la zone de suppression du transit pour accéder à l’entrée qu’ils utilisaient normalement. Donc, il faut vivre avec cet impact-là.

**Mme JENNIFER KRANE :**

4535 Il faut vivre avec ça... mais ce que j'entends ici, un peu, mais je vais mettre ça dans un document...

**LA PRÉSIDENTE :**

4540 Vous allez nous faire un mémoire là-dessus?

**Mme JENNIFER KRANE :**

4545 ...que le temps perdu par les Montréalais et les Montréalaises, ça sert à rien pour vous autres. C'est comme si je gaspille 40 minutes, et je suis riveraine...

**M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

4550 Non, c'est que... on... je peux...

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup, Madame.

4555 **Mme JENNIFER KRANE :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

4560 On a terminé la liste des gens qui ont demandé à intervenir. Voilà donc qui met fin à la première séance d'information. Il y aura une deuxième séance d'information la semaine

prochaine, le 15 mai à l'église Notre-Dame-des-Neiges sur le modèle de celle-ci. Cette séance est accessible par le métro Côte-des-Neiges.

4565

La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, a présenté les diverses activités mises en place par l'OCPM pendant et après le projet pilote. Je vous invite tous à y participer. Vous trouverez toute l'information sur le dépliant disponible à la table d'accueil à l'extérieur ou sur notre site internet. Il vous sera demandé à l'avance de vous inscrire aux activités qui ont été annoncées par madame Ollivier pour des raisons de logistique.

4570

N'hésitez pas à communiquer avec l'OCPM pour toutes questions, soit par téléphone ou via le site web. Sur le site de l'Office, vous aurez les dates entre autres des ateliers et aux endroits où ça se passera dans les différents arrondissements.

4575

La présentation faite par le Bureau du Mont-Royal sera déposée aussi dans le dossier de documentation de notre site web. Vous pourrez la consulter. La transcription des séances sera disponible, comme je l'ai indiqué d'entrée de jeu, dans environ une semaine. Et il y a aussi à l'Office des gens, dont monsieur Vézina, qui sont prêts à répondre à vos questions.

4580

Je remercie les représentants du Bureau du Mont-Royal, je remercie tous ceux et celles qui ont soutenu nos travaux, la sténographe, le responsable du son, du web et le personnel de l'Office. Un merci aussi à vous tous qui avez participé à cette consultation qui vous est destinée. Je tiens à saluer votre patience et votre courtoisie.

4585

I thank you for coming this evening and also for your courtesy and your patience. Bonne nuit ! Good night !

FIN

4590

\* \* \* \* \*

4595

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.

Et, j'ai signé :

4600

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**