

**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 2

Séance tenue le 15 mai 2018, 19 h
Église Notre-Dame-des-Neiges
5320, chemin de la Côte-des-Neiges
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 15 MAI 2018

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

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'OFFICE, Mme Dominique Ollivier 5

PRÉSENTATION:

par la Ville de Montréal, Mme Claudia Villeneuve 9

PÉRIODE DES QUESTIONS

Mme Jill Morton 24

M. Jean-Pierre Saraz 31

M. Jean Thompson 38

Mme Louise Chenvert 45

M. Alexandre Danes 49

Mme Wanda Bédard 52

M. Gilles Labelle 58

Mme Hélène Panaïoti 61

Mme Sophie De Corwin 66

M. Michael Shafter 69

M. André Chouinard 72

M. Marc-Antoine Desjardins 77

M. Jean Dufresne 80

Mme Anick Terral 86

Mme Myriam Grondin 89

M. Luc Gervais 93

M. Henry Kuperberg 96

Mme Angela Rahaniotis 100

Mme Chantal Doiron 106

M. Khalil Nouhi 110

M. Jean Thompson 111

Mme Suzan Phaneuf 114

MOT DE LA FIN

AJOURNEMENT

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième séance d'information de la consultation publique 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.

mont Royal

10 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 behind.

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

20 À la table d'accueil à l'arrière, permettez-moi de vous présenter mesdames Denise Mumporeze et Nicole Uwimana et monsieur Laurent Lafontant 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 à 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.

25 Je tiens aussi à souligner la présence parmi nous de madame Dominique Ollivier, qui est ici à l'avant, présidente de l'Office, qui vous présentera dans quelques instants, les différentes étapes du processus de consultation, de même que monsieur Luc Doray qui est, je crois, à l'arrière, qui est le secrétaire général de l'Office.

30 L'assemblée de ce soir est enregistrée, webdiffusée et sténographiée. C'est l'entreprise WEBTV qui s'occupe de la webdiffusion et c'est l'entreprise CSL Location qui est chargée de la sonorisation. Madame Philibert, qui est assise à l'avant, assure la transcription sténographique de la soirée.

35 Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera transcrit. Les transcriptions font partie du dossier de documentation de l'Office qui est à la fois disponible sur son site internet et à ses bureaux. Les transcriptions seront prêtes dans une semaine environ. Les transcriptions de la semaine dernière devraient être prêtes dans les prochains jours, et celles-ci, autour d'une
40 semaine. Étant donné que la séance d'aujourd'hui est webdiffusée sur les réseaux sociaux, je prends le temps aussi de saluer toutes les personnes qui nous regardent à distance.

45 Sachez que l'OCPM a pris l'habitude de prendre des photos et de faire des vidéos pendant les sessions d'information et d'audition des opinions 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 The 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 behind.

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. 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 personne qui fait partie d'une commission, mes collègues et moi nous sommes

60 engagés à respecter le code de déontologie des commissaires. Vous pouvez prendre connaissance de ce Code à la table d'accueil et aussi sur le site internet de l'Office.

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
65 indépendance par rapport à l'administration municipale. Le projet pilote qui fait l'objet de la présente consultation est le projet de la Ville de Montréal et non pas de l'Office. Très important. L'Office est là pour rassembler de l'information, la mettre à la disposition des citoyens et des citoyennes, 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.

70 Pour ce qui est du projet à l'étude, c'est le comité exécutif de la Ville de Montréal qui a mandaté l'OCPM le 14 mars dernier afin de tenir une consultation publique sur les voies d'accès au mont Royal. Le mandat reçu comporte deux volets : un premier volet vise 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; le second volet vise, pour sa part, à établir une vision
75 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.

80 Quelques mots maintenant pour vous expliquer le déroulement de la présente soirée. Dans quelques instants, madame Ollivier, qui est présidente de l'Office, vous présentera les différentes étapes du processus de consultation qui a été élaboré afin de 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 ma droite, vous présenteront le projet pilote qui démarrera au
85 début de juin, de même que les orientations de vision d'avenir à développer pour les voies d'accès à la montagne.

Monsieur Pierre-Paul Savignac, qui est le chef de division du Bureau du mont Royal, vous présentera son équipe dans quelques instants. Il y a aussi dans la salle d'autres personnes-
90 ressources de la Ville qui pourraient 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. 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, nous permettrons au plus grand nombre de s'informer sur le projet. Le registre restera ouvert jusqu'à 21 h 30. Vous aurez donc la possibilité de vous réinscrire pour poser d'autres questions. Si nécessaire, nous tiendrons d'autres séances d'information.

100 Les questions devront toujours être adressées à la présidence. Vous devez vous présenter ici à l'avant. Toutes les réponses, qu'elles proviennent des représentants de la Ville assis à la table ou encore des personnes-ressources, devront être adressées à la commission. Par ailleurs, mes collègues et moi pourrons intervenir à tout moment pour obtenir de l'information supplémentaire ou encore des clarifications. Si une réponse ne pouvait être donnée ce soir par la Ville, elle devra être fournie à la prochaine séance ou, encore, par écrit, dans les meilleurs délais.
105 Toutes les réponses sont publiques. Elles font partie du dossier de documentation qui est accessible à tout le monde sur le site internet de l'Office.

110 Une consultation menée par l'Office comprend plusieurs parties. Une première partie qui commence ce soir – ou qui a commencé la semaine dernière – vise à permettre aux citoyens d'obtenir toute l'information possible sur le projet. Ce n'est donc pas à cette étape-ci le moment d'exprimer son opinion. On est là pour s'informer. La commission accueillera toutes les personnes désireuses de poser des questions sur le projet.

115 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 tel qu'un climat serein et courtois. C'est pourquoi nous ne tolérons ni manifestation, ni remarque désobligeante, ni propos diffamatoires, ni attitude méprisante. Je vous prierais aussi d'éteindre vos cellulaires, si vous en avez.

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

Mme DOMINIQUE OLLIVIER :

125 Merci, Nicole. Mesdames, Messieurs, bonne soirée! Je vous souhaite donc à mon tour bienvenue à cette séance d'information qui porte sur les voies d'accès véhiculaires au mont Royal, les chemins Camillien-Houde et Remembrance. Permettez-moi également de saluer au nom de l'Office, tous ceux qui se joignent à nous virtuellement sur le site web ainsi que sur Facebook Live. Merci à tous d'avoir répondu en si grand nombre à cette invitation.

130 Comme il y a quelques personnes ici qui ne sont pas familières avec l'OCPM, alors je vais me permettre rapidement de vous présenter l'Office en quelques mots. Donc, l'OCPM, comme l'a dit madame Brodeur, est un organisme qui agit comme un tiers neutre et indépendant dans l'examen des dossiers qui lui sont confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville.

135 Dans la plupart des cas, on analyse surtout des projets de modification de la réglementation d'urbanisme qui doivent permettre, soit des exercices de planification ou, encore, la réalisation de projets immobiliers. Mais, de temps en temps, comme c'est le cas, ce soir, on reçoit également des mandats pour consulter la population soit sur des politiques publiques ou sur des projets de l'administration municipale, comme dans le cas qui nous occupe, ce soir.

140 L'Office existe depuis quinze ans, je vous le rappelle, et on a mené plus de 150 exercices de consultations et à travers toutes ces consultations, tous ces exercices on a confirmé une triple vocation : celle de comprendre et traduire les préoccupations que les citoyens expriment; d'analyser objectivement les enjeux; et, enfin, de faire émerger, dans une perspective d'aide à la décision des élus, ce qui est souhaitable, ce qui, pour le public, est acceptable et ce qui est inacceptable inhérent à chaque projet. Nous faisons des recommandations aux élus et c'est eux ensuite qui prennent les décisions.

150

Dans le cas du mandat qui nous occupe ce soir, 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.

155 For our English speaking participants, there is a presentation in English as well. You can see the PowerPoint at the information table in front, as well as an information flyer presenting the approach and how each of you can contribute. We have tried to develop an ambitious approach to enable as many people as possible to participate in both physical activities and online engagement. So, do not hesitate to disseminate that information so that we can have a large participation.

160

Le mandat a commencé 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 sur les habitudes actuelles d'utilisation des voies d'accès et du parc du mont Royal, et ce, pour toutes les personnes qui s'intéressent à ce sujet et qui, nous l'espérons fortement, vont continuer à participer tout au long de la démarche.

165

Je suis assez heureuse de vous signaler que nous avons déjà près de 3 000 personnes qui ont répondu à ce questionnaire, ce qui est une preuve manifeste de l'intérêt que la population porte à la montagne. Je le répète, il s'agit d'un questionnaire d'introduction et non pas encore de l'étape où vous pouvez donner votre opinion. Dans les prochains mois, nous ajouterons un autre questionnaire ainsi qu'une plateforme en ligne, ainsi que des ateliers en personne, afin de recueillir vos opinions, vos suggestions, vos préoccupations ou vos propositions

170

I just wanted to clarify that the online questionnaire that is presently available, which by the way has already reached almost 3 000 participants, is just an introductory one. It is designed so we can better understand the habits and usage of the mountain, the demographics of the people who wish to participate in the different steps of the consultation.

175

180 In the coming months, we will be adding another questionnaire as well as an online
engagement platform and, also, some in person activities and workshops to gather your opinions,
your suggestions, your proposals and concerns.

185 Au courant de l'été et au début de l'automne, nous organiserons des ateliers créatifs sur
la montagne et dans chacun des arrondissements qui bordent le mont Royal. Ces ateliers vous
permettront d'échanger en petits groupes sur l'avenir des voies d'accès du mont Royal, ainsi que
sur la vision qu'on a pour ce chemin. Les dates et les lieux de ces ateliers ne sont pas encore
confirmés, mais si vous le désirez, vous pouvez laisser dès maintenant vos nom et coordonnées
à la table d'accueil, et ensuite, on pourra vous contacter au moment d'y participer.

190 Dès le début du mois de juin, et ce, jusqu'au mois d'octobre, donc à la fin du projet pilote,
vous pourrez également participer sur une plateforme en ligne qui servira à la fois à voter sur la
proposition de la Ville, mais aussi à vous permettre de mettre au débat différentes mesures qui
pourraient, selon vous, permettre d'atteindre les mêmes objectifs que le projet pilote.

195 Au mois de septembre, un deuxième questionnaire sera mis en ligne afin de recueillir
vos impressions spécifiquement sur le projet pilote.

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

205 Donc, le 8 novembre prochain, une fois le projet pilote terminé, vous êtes conviés à une
soirée de relance de la consultation publique durant laquelle la Ville de Montréal présentera les
données recueillies pendant le projet pilote et l'OCPM présentera aussi une synthèse des
activités que nous aurons tenues et les résultats de nos questionnaires.

210

Et, à partir de ce moment-là, vous serez invités à donner votre opinion de la manière qui vous convient le mieux. L'idée, c'est de se former une opinion éclairée et étayée par des données. Vous pourrez donner votre opinion en ligne, en lien avec des thèmes précis, ou encore, faire part de votre opinion auprès des commissaires, soit en personne, soit par écrit, ou les deux..

215

Comme vous le constatez, ce sont des modes de participation divers qui sont dans la continuité des nouvelles pratiques élaborées par l'OCPM où les méthodes innovantes viennent s'ajouter à la démarche traditionnelle.

220

Ce que nous proposons vise à faciliter l'expression citoyenne et à rendre le processus le plus exhaustif et accessible que possible. Donc, nous espérons grandement vous voir participer en très grand nombre et, sur ce, je cède la parole aux membres de la commission présidée par madame Brodeur. Merci

225

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame Ollivier. J'inviterais maintenant monsieur Pierre-Paul Savignac à présenter son équipe, de même que le projet pilote et les orientations pour une vision d'avenir sur les voies d'accès véhiculaires au mont Royal. Monsieur Savignac ou une personne de son équipe enchaînera, par la suite, sur une présentation du projet. Merci.

230

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Merci, Madame la présidente. Donc, mon nom est Pierre-Paul Savignac. Je suis responsable du Bureau du mont Royal à la Ville de Montréal, ainsi que de la Division des grands parcs métropolitains. Je suis accompagné ce soir de madame Claudia Villeneuve, qui est architecte paysagiste à la Division des grands parcs métropolitains et de monsieur Thomas Bissuel-Roy, un conseiller en aménagement, chef d'équipe au Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal.

240

La présentation sera effectuée par madame Villeneuve. Je vous passe la parole, Madame Villeneuve.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

245

Comme vous 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 au mont Royal.

250

La présentation d'aujourd'hui va donc être composée de ces deux grands blocs : le projet pilote, d'abord, et la vision d'avenir, ensuite. J'aimerais préciser, 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 majoritairement de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, pour simplifier le discours.

255

Alors, j'aimerais débiter par une petite mise en contexte la présentation d'aujourd'hui. Il est important de savoir que la Ville de Montréal a entamé l'élaboration d'une vision globale actualisée de l'accessibilité et de la mobilité sur le mont Royal. Donc, en 2018, a entamé cette vision.

260

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. 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, le 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

270 Cette vision globale de l'accessibilité comportera entre autres une vision spécifique pour
l'axe Camillien-Houde/Remembrance, celui-ci constituant la principale voie d'accès au pôle
d'accueil du 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
2018, afin d'expérimenter sur cette voie le retrait de la circulation de transit pour les véhicules
275 particuliers.

Dans ce contexte particulier, comme a été mentionné plus tôt, la Ville de Montréal a
mandaté l'Office de consultation publique de Montréal pour consulter la population de façon
indépendante. Son mandat comporte deux volets : recueillir les commentaires des citoyens sur le
280 projet pilote lui-même et, deuxièmement, solliciter les opinions des citoyens au sujet de la vision
d'avenir à développer pour cet axe. Et, comme on l'a mentionné, donc la séance d'information
d'aujourd'hui fait donc partie de cette démarche de consultation organisée par l'OCPM.

Alors, je passe maintenant à la première partie de la présentation : l'explication du projet
285 pilote lui-même. 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.

En effet, dans le cadre de consultations qui ont eu lieu en 1990 et qui précédaient
290 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 sur la montagne, tout
en maintenant l'accès véhiculaire au sommet. Aussi, dans le cadre de consultations
subséquentes qui ont eu lieu en 2008 et qui précédaient l'adoption du Plan de protection et de
mise en valeur du mont Royal en 2009, l'OCPM recommandait alors de réduire la prédominance
295 de l'automobile, de réduire la circulation de transit sur la montagne en privilégiant une meilleure
desserte en transport en commun.

300 Le projet 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 loin. Il repose aussi sur le
constat des problèmes relatifs à la cohabitation des différents modes de transport sur cet axe et
à la sécurité des 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 pourraient être améliorées en réduisant le nombre et la vitesse des véhicules sur cette
305 voie.

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 ces données montrent qu'en période de pointe, il
310 y a entre 300 et 500 véhicules/heure qui effectuent du transit sur l'axe Camillien-
Houde/Remembrance, et ce, dans chaque direction. Cette circulation de transit peut représenter
jusqu'à 90 % du trafic sur cet axe aux heures de pointe en semaine.

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

Les principaux objectifs du projet pilote sont les suivants. C'est important de porter
attention aux objectifs parce qu'on risque d'y revenir dans la séance de questions.
325 Premièrement, premier objectif : 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.

330 Deuxième objectif : alimenter la réflexion collective sur la vocation et la fonction de cet axe en
vue de son réaménagement futur. Autre objectif : révéler aux citoyens certains potentiels de ce
chemin d'accès au parc en termes d'expérience paysagère et récréative. Et, finalement, jeter les
bases d'une cohabitation plus sécuritaire des différents usagers de cette voie.

335 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 accessibles en tout temps, par l'est ou par l'ouest, de façon distincte,
selon la 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, aux autobus de la STM, aux autobus touristiques et scolaires,
ainsi qu'aux piétons et aux vélos.

340 Alors, ici, on a ce nouveau schéma de circulation. Sur ce plan, on voit que l'accès aux
deux stationnements du lac aux Castors s'effectue par l'ouest seulement, selon le trajet en vert,
tandis que l'accès aux deux stationnements de la Maison Smith s'effectue par l'est seulement,
selon le trajet qui est en bleu. Le tronçon rouge à accès restreint, c'est-à-dire celui qui est interdit
345 aux véhicules particuliers, a une longueur d'environ un demi-kilomètre. L'implantation de ce
nouveau concept de circulation va se traduire essentiellement par une nouvelle signalisation
routière et un marquage au sol adapté.

350 Autre fait important du nouveau schéma de circulation, la vitesse maximale autorisée est
réduite de 50 km/h à 40 km/h donc sur l'ensemble de l'axe Camillien-Houde/Remembrance. Le
cimetière Mont Royal est toujours accessible par l'entrée principale sur le chemin de la Forêt et
par l'entrée secondaire sur la voie Camillien-Houde, mais en provenance de l'est seulement. Le
cimetière Notre-Dame-des-Neiges est accessible par son entrée principale sur le chemin de la
Côte-des-Neiges et par l'entrée secondaire sur l'avenue Decelles et les cortèges funèbres
355 bénéficieront d'un droit de passage exceptionnel dans le tronçon à accès restreint.

360 Dans le cadre de ce 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. Entre le début du projet pilote, donc le 2 juin et le 17 juin, le service de la
365 711 va être ajouté durant les weekends. À partir du 27 août, cette ligne 711 sera également
prolongée donc durant les weekends. De plus, il y a deux nouveaux arrêts d'autobus qui vont
être implantés sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance : 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.

370 En période de fort achalandage, une gestion particulière des stationnements sera mise
en œuvre avec la collaboration d'une agence de sécurité. Lorsqu'un ou plusieurs des quatre
stationnements sera occupé à pleine capacité, il y a une gestion adaptée de la circulation
véhiculaire qui va être déployée de façon à permettre l'accès à un autre stationnement par la
chaussée sud de Remembrance, selon la disponibilité des places. Des 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. La chaussée sud dont je parle et identifiée en jaune ici
sur le plan.

375 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. Je rappelle ici
380 que c'est un des grands objectifs du projet. Deuxièmement, favoriser l'appropriation de certains
lieux le long de ce chemin par les piétons et les cyclistes en permettant une utilisation renouvelée
de ces lieux. Et, finalement, solliciter la réflexion des visiteurs quant à l'avenir de ce chemin
d'accès au parc.

385 Ici, on voit le plan d'ensemble des aménagements temporaires. Quatre types
d'intervention sont projetés.

390 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 du chemin de la Côte-des-Neiges. Il y aura aussi la création d'aires de repos aux
endroits des arrêts d'autobus, un café-terrasse va être aménagé sur le belvédère Camillien-
Houde et, finalement, une plateforme d'observation va être construite à proximité du point le plus
haut de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, offrant une vue magnifique vers l'ouest, vers les
couchers de soleil, et c'est pour cette raison qu'on l'a appelé le belvédère Soleil.

395 Afin d'accéder à ce belvédère temporaire, un lien piéton sera donc aménagé en bordure
de la voie Camillien-Houde à partir du stationnement de la Maison Smith vers ce nouveau
belvédère. La plupart de ces aménagements vont être en place pour le 2 juin. Toutefois, le
belvédère Soleil, lui, apparaîtra au cours des semaines suivantes.

400 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 qui accompagneront la nouvelle vocation de ces lieux; des activités récurrentes à
405 caractère ludique ou éducatif; 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
410 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.

415 J'en viens maintenant aux impacts du projet pilote sur la circulation véhiculaire
périphérique au mont Royal. La Ville de Montréal a réalisé une étude préalable au projet afin de
connaître ses impacts potentiels.

420 Cette étude est d'ailleurs disponible sur le site de l'OCPM. Alors, des hypothèses de réaffectation des débits sur les principaux axes entourant le mont Royal ont été étudiées, soit le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, au nord et l'avenue des Pins, l'avenue du Docteur-Penfield, au sud.

425 Première conclusion : ces voies ont, de façon générale, une capacité résiduelle suffisante pour accueillir ces débits additionnels. Évidemment, plusieurs autres chemins alternatifs existent selon la provenance des automobilistes.

Deuxième conclusion : la répartition de la circulation sur tous ces chemins devrait normalement se stabiliser au cours des semaines suivant le début du projet pilote.

430 Autre conclusion effectuée : 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 qui serait requis pour traverser la montagne par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. En bref, il n'y a aucun impact majeur qui est anticipé sur la circulation des voies périphériques au mont Royal. De plus, il est important de mentionner qu'une coordination des calendriers des différents chantiers qui sont prévus dans le secteur cet été et
435 cet automne a été réalisée afin de minimiser les impacts durant le projet pilote.

440 Comme il a été évoqué plus tôt, un suivi ou un monitoring exhaustif du projet sera réalisé en continu. La Ville a élaboré un plan de suivi détaillé dont les objectifs sont les suivants : d'abord, suivre et mesurer les impacts 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 – on va y revenir; s'assurer que le projet pilote réponde bien aux objectifs définis; bonifier le projet pendant son implantation compte tenu des données et des commentaires obtenus; et, finalement, recueillir les enseignements nécessaires pour la réalisation d'un éventuel projet
445 permanent.

450 Deux comités de suivis vont être 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.

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

460 Ce 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 vont être 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 des voitures particulières sera évalué sur la montagne avant le projet, ainsi que dans le cimetière Mont Royal, avant et pendant le projet pilote.

465 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. Également, on mesurera les vitesses de circulation des véhicules, avant et pendant le projet.

470 Des consultations individuelles auront lieu avec quelques partenaires externes directement concernés par le projet, afin de recueillir leurs commentaires pendant le projet pilote. Au niveau du transport en commun, on va évaluer les temps de parcours des autobus sur le mont Royal, leur ponctualité, leur achalandage et leur vitesse, avant et pendant le projet. On a aussi ajouté la question de la surcharge des autobus, suite à la séance de jeudi dernier.

475

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.

480

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

485

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.

490

Un premier rapport sera produit en cours de projet au début du mois d'août et qui présentera évidemment des résultats préliminaires. Le rapport final 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 au début de novembre, et dont madame Ollivier a fait mention, soit avant les séances d'audition des opinions.

495

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

500

Alors, je passe 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.

505

Je vais vous parler essentiellement de trois grandes périodes dans l'évolution du mont Royal.

510 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, parce que la classe bourgeoise de Montréal et quelques institutions du sacré et du savoir et de la santé s'établissent aux abords de la montagne et sur son flanc sud.

515 En 1847, l'ancêtre du chemin Remembrance, qui était le chemin Shakespeare, est construit pour donner accès à des lots qui avaient été nouvellement créés à partir des terres agricoles du secteur. Les villas qui étaient prévues sur ces lots ne seront finalement jamais érigées. C'est aussi à cette époque que les cimetières protestant et catholique s'implantent dans l'entremont dans les années 1850.

520 À gauche, on a une image datant de 1859 et qui est prise aux environs de l'actuel manège militaire, qui montre les fermes qui s'épalaient en bordure du chemin de la Côte-des-Neiges. Le chemin Shakespeare était donc parallèle à la longue clôture qui traverse l'image. L'image à droite, c'est une photo des années 1940, mais qui peut donner une idée de l'ambiance paysagère du chemin Shakespeare lors de son ouverture en 1847. Le chemin Shakespeare est renommé chemin Remembrance en 1939.

525 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. 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 est inauguré en 1876. C'est aussi à cette période que les villes de Westmount, d'Outremont et Ville Mont Royal apparaissent.

535 Le document qu'on voit ici, c'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.

540 Plusieurs choses ont changé depuis ce premier plan, notamment les limites du parc par toutes les acquisitions que la Ville a faites ultérieurement, toutes les acquisitions de terrain que la Ville a faites. 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 a mis de l'avant le concept d'une ascension lente vers le sommet 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.

545 Quelques années plus tard, en contradiction avec le concept d'Olmsted, un funiculaire entre en fonction sur le flanc est de la montagne dans l'axe de la rue Duluth en 1885. Le funiculaire est finalement démantelé en 1920. 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, contraire à l'esprit dans lequel le parc du mont Royal a été conçu.

555 La troisième période, la montagne moderne qu'on situe entre 1930 et 1980. 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 faisait une boucle à proximité de la Maison Smith. Quelques années plus tard, en 1929-30, la ligne de tramway 11 est implantée donc de l'autre côté sur le flanc est de la montagne, et se raccorde à la ligne 93 existante. Cette ligne 11 revêt un tracé sinueux et elle inclut même deux tunnels. Les deux lignes, 93 et 11, forment éventuellement une seule ligne qu'on a nommée la 11. Ici, on a une photo de ce tramway qui traversait la montagne.

560 Les premières voitures motorisées apparaissent dans la ville à partir des années 1900. Mais, la montagne va leur rester 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. 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 ou un parc intégré à la ville.

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

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

580 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. 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 cette période, il est important de mentionner que l'axe Camillien-Houde/Remembrance a subi très peu de changements.

585 Ce qui nous amène à aujourd'hui. Les enjeux ont évidemment changé depuis 60 ans. Dans le cadre de la présente consultation publique et de la démarche visant à définir une vision pour cet axe, 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 qui a été 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?

600 Comment encourager davantage et faciliter l'utilisation du transport en commun pour accéder à la montagne?

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?
605 Comment répondre aux besoins variés des différents usagers?

Un troisième enjeu : la sécurité 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?
610 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 phrase : « Aucune perte de vie n'est acceptable, Zéro décès, zéro blessé grave. » C'est aujourd'hui un mouvement mondial auquel la Ville de Montréal adhère.

615 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?

620 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 vont être essentiels à l'élaboration d'une vision durable.

625 Avant de conclure, j'aimerais vous rappeler les quelques grandes orientations issues des documents de référence qui vont guider 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.

630 Alors, on a le Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal qui a été adopté en 2009 et qui 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 et des aménagements respectant le patrimoine et le paysage de la montagne. Il faudrait changer le caractère routier de l'axe Camillien-Houde/Remembrance pour celui de chemin de parc accordé à l'espace naturel des lieux.

635 Afin de rendre la montagne accessible et accueillante, il faudrait poursuivre la requalification des accès à la montagne et des voies la ceinturant. Il faut mettre en place des parcours conviviaux, sécuritaires, invitants et accueillants. Traiter, selon une logique d'ensemble, les divers volets de l'accessibilité, autant le transport en commun, les stationnements, les 640 approches au mont Royal, les entrées piétonnes, et autres. Favoriser et améliorer l'accessibilité aux divers espaces de la montagne; aménager des parcours et considérer des modes de déplacement variés pour toutes les clientèles; ne pas compromettre l'intégrité et le maintien des milieux naturels, des patrimoines et des paysages. Et, finalement, mettre en œuvre le Plan de transport intégré du mont Royal.

645 Alors, 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.

650 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 qu'on le fait dans les parcs-nature; de préserver la valeur emblématique des 655 sommets et des plans verts; de favoriser les liens verts entre les îlots naturels qui sont situés sur les trois sommets, à l'intérieur comme à l'extérieur du parc, et préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde.

660 Et, finalement, 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, de favoriser des aménagements atténuant l'effet visuel des infrastructures véhiculaires.
665 Comme quoi, tous les documents sont concordants.

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 en imaginant un chemin dédié aux transports actif et collectif. Alors, j'espère que
670 vous pourrez en faire de même au cours des prochains mois. Je vous remercie de votre
attention.

LA PRÉSIDENTE :

675 Merci, Madame Villeneuve, de votre présentation. Nous allons maintenant
prendre une pause d'une dizaine de minutes, au cours de laquelle je vous invite à vous inscrire
au registre qui est à l'arrière et, par la suite, nous reviendrons avec la période de questions.
Merci.

680

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

685
LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'inviterais madame Jill Morton et, par la suite, monsieur Jean-Pierre Saraz à venir
à l'avant poser vos questions. Madame Morton, s'il vous plaît. Est-ce que madame Morton est
690 ici? Mrs Morton, are you here?

695 Je rappelle que normalement, vous êtes invités à poser deux questions et ce sont des questions. La période d'expression, je vous demanderais de limiter vos propos préliminaires et de garder aussi vos commentaires et impressions par rapport au projet pour le mois de novembre, alors que nous tiendrons des séances d'opinions expressément pour cela. Alors, allez-y, Madame.

Mme JILL MORTON :

700 Bonsoir! Si le but est...

LA PRÉSIDENTE :

705 Est-ce que les personnes qui sont à l'arrière de la salle et qui sont en conversation auraient l'obligeance de s'asseoir, de venir s'asseoir, s'il vous plaît? Could I ask everybody to come and sit down, so that we can hear the questions, please. - Sorry, Madame Morton. Allez-y.

Mme JILL MORTON :

710 Bonsoir! Si le but de ce projet est de réduire le trafic qui traverse la montagne, je me demande pourquoi une première étape ne peut pas être de, premièrement, réduire la vitesse; deuxièmement, mettre des bosses de vitesse; et, troisièmement, poser du radar. Juste pour voir si ça diminue le trafic énormément. Et, comme ça, ça ne sera pas nécessaire de faire la fermeture.

715 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est la question.

Mme JILL MORTON :

720 C'est ma première question.

LA PRÉSIDENTE :

725 Votre question, alors, c'est pourquoi entre autres est-ce que le projet ne se limite pas à installer des moyens de ralentissement de vitesse.

Mme JILL MORTON :

730 Oui, de réduction de vitesse. Comme ça, les gens qui veulent vraiment traverser vont réagir que ça ne vaut pas la peine de prendre cette...

LA PRÉSIDENTE :

735 Alors, pourquoi on a fermé?

Mme JILL MORTON :

740 Oui. Parce qu'il n'y aura pas une réduction d'autos avec votre projet. Il y aura autant de monde qui monte et descend. Alors, je ne comprends pas.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Savignac.

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

750 Madame la présidente, j'aimerais seulement clarifier un point. J'ai cru comprendre que, dans votre question, vous mentionnez qu'il n'y aura pas une diminution du nombre de véhicules sur la montagne?

Mme JILL MORTON :

755

Moi, je ne sais pas, mais je sais qu'il y aura autant de monde qui monte côté est et côté ouest et que la pollution va être probablement autant. C'est juste une question que vous n'auriez pas le monde qui traverse la montagne.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

760

Je vous remercie pour votre question. Ça nous permet peut-être de souligner un des aspects importants du projet. Dans les statistiques que l'on a présentées tout à l'heure, les statistiques d'achalandage, les chiffres que l'on a, qu'on a recueillis, nous ont démontré que c'est environ 80 à 90 % la semaine des voitures qui sont dans le parc, qui font du transit. Donc, qui ne se destinent pas au parc, qui ne font que transiter. Donc, nécessairement, en retirant la possibilité de faire du transit, on est convaincu alors qu'on va retirer bon nombre de véhicules sur la montagne.

765

Mme JILL MORTON :

770

Mais vous n'avez pas de... Si vous réduisez la vitesse et vous mettez des bosses de vitesse, c'est sûr que le monde qui veut traverser ne vont plus faire ça parce que ça ne vaut pas la peine. C'est juste une question pourquoi, pourquoi on n'essaie pas les petites étapes avant de faire cette grosse fermeture?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

775

Peut-être que mon collègue Thomas peut ajouter là-dessus?

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

780 Oui. Je peux ajouter que dans le passé, il y a eu quand même certaines mesures qui ont
été appliquées, dont la fermeture de la voie sud, dans le but entre autres de limiter le transit.
Force est de constater que plusieurs années après, on a toujours une problématique de transit.
Donc, les mesures pour limiter ne sont pas toujours suffisantes pour donc enlever la
problématique du transit.

785 C'est sûr que si on met des mesures pour limiter la vitesse, peut-être qu'il y a un certain
effet, mais l'objectif est vraiment de... On va encore pouvoir passer sur Camillien-Houde, ça
n'empêchera pas le transit en tant que tel. Donc, la solution passait par – si on veut tester cette
mesure-là – c'est vraiment en coupant le transit avec la signalisation donc de l'interdire.

790

LA PRÉSIDENTE :

Une deuxième question?

795

Mme JILL MORTON :

Oui, deuxième question. C'est que j'ai entendu que la voie de vélo ne va pas changer du
tout pendant le projet pilote et j'aimerais savoir pourquoi? Parce que si c'est pour la sécurité des
gens sur le vélo, pourquoi sur le projet pilote, il n'y aura pas plus de... je ne sais, un endroit plus
800 sécuritaire pour les vélos qui vont utiliser, c'est sûr, plus.

800

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur, oui, allez-y.

805

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Merci, Madame la présidente. Vous faites allusion au fait pourquoi vous n'avez pas – si je comprends bien – pourquoi vous n'avez pas aménagé une piste cyclable?

810

Mme JILL MORTON :

Oui. Il y a une piste cyclable, mais c'est avec la rue.

815

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Oui, effectivement.

Mme JILL MORTON :

820

Et ça ne va pas être plus sécuritaire pendant le projet pilote. Vous ne changez rien.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

825

Il y a un élément important. On va retirer en semaine près de 80 % de la circulation actuelle, la circulation de transit. Donc, ça fait moins de véhicules automobiles.

Mme JILL MORTON :

830

Mais, plus de bus.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

835

Les bus, il va y en avoir, oui, mais il y a beaucoup plus de monde dans des autobus. Donc, par rapport à la présence d'automobiles, c'est quand même très intéressant pour la question de la sécurité des vélos, parce que c'est de ça dont il s'agit dans votre question.

Maintenant, juste pour revenir sur la des pistes cyclables en site propre, c'est-à-dire, des pistes cyclables qui sont destinées uniquement pour les vélos, ça pourrait être, voire dangereux dans certains cas sur la montagne, à cause de la configuration. Mais, je peux peut-être laisser mon collègue plus spécialisé dans cette question.

840

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

Au niveau de la piste cyclable, pourquoi il n'y a pas de piste cyclable en tant que telle? Bien, en fait, on ne veut pas non plus amener des gens à... Parce qu'on s'entend que Camillien-Houde a une pente particulière. C'est des cyclistes aguerris qui se trouvent sur Camillien-Houde. Donc, on ne veut pas nécessairement donner un faux sentiment de sécurité en disant aux gens : « On fait une piste cyclable », puis qu'il y ait des gens moins expérimentés viennent. D'ailleurs, les cyclistes qui circulent actuellement mentionnent qu'ils sont confortables comme ça. Il n'y a pas de problématique majeure à régler.

845

850

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Précision. Une précision supplémentaire. Par ailleurs, la plupart des experts sont d'accord...

855

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais... Écoutez, le sens de la rencontre de ce soir, c'est d'aller chercher de l'information sur le projet. Alors, il y a des gens parmi vous qui sont en désaccord avec ce projet pilote, il y a des gens qui sont en accord. Je pense que si on veut avoir une séance fructueuse, il faut qu'on ait une attitude respectueuse les uns des autres. Toutes les questions sont intéressantes, de même que toutes les opinions sont intéressantes. Alors, je vous demanderais de contenir vos applaudissements, vos rires, ou enfin, vos manifestations, si possible. - Je m'excuse, Madame Morton. Continuez.

860

865

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

870 Donc, ce que je voulais ajouter, si vous me permettez, en fait, c'était que la plupart des
experts consultés, notamment les groupes qui défendent les associations de cyclistes, entre
autres Vélo Québec, nous mentionnent qu'il serait préférable au mont Royal d'avoir une
cohabitation harmonieuse entre les véhicules automobiles qui se destinent à la montagne, il faut
le préciser, et des cyclistes. Ça fait en sorte que ça apaise la circulation. C'est un équilibre qui est
souhaité. Parce que si on sépare les véhicules, ça pourrait être plus dangereux qu'autre chose. À
875 cause de la configuration, les courbes, les pentes, pour les cyclistes.

LA PRÉSIDENTE :

880 Merci beaucoup, Madame. Allez-y, une dernière affirmation.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

885 En fait, je vais peut-être juste revenir sur les objectifs du projet, parce que peut-être qu'il y
aura d'autres questions sur la sécurité. Comme je l'ai mentionné, il y a quatre grands objectifs au
projet. En ce qui concerne la sécurité, on parle de jeter les bases d'une cohabitation sécuritaire
entre les différents usagers. Donc, on ne prétend pas régler les problèmes de sécurité sur l'axe
Camillien-Houde dans le cadre du projet pilote. Le moyen qu'on prend pour améliorer la sécurité,
c'est de réduire le nombre et la vitesse des véhicules. C'est essentiellement la mesure qui est
employée pour améliorer un tant soit peu la sécurité. Quand on parle d'améliorer l'ensemble des
890 problèmes de sécurité, on parle du projet d'avenir. On parle d'un projet de réaménagement
permanent de la voie à travers lequel on pourra adresser toutes les questions de sécurité.

Mme JILL MORTON :

895 O.K. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

900 Merci, Madame. J'inviterais maintenant monsieur Jean-Pierre Saraz et il sera suivi par Jean Thompson par la suite. Alors, Monsieur Saraz, s'il vous plaît.

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

905 Bonsoir, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

910 **M. JEAN-PIERRE SARAZ :**

Moi, je viens ici un petit peu pour remettre un peu les faits sur comment ça a été annoncé le projet pilote parce que je pense que c'est une partie importante.

915 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Avez-vous des questions là-dessus?

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

920 Oui, c'est ça, je vais venir avec une question par la suite.

LA PRÉSIDENTE :

925 O.K. Faites ça rapidement.

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

930 C'est ça. Monsieur Ferrandez est allé à Paul Arcand et puis il a comparé les automobilistes aux fumeurs : plus, on leur imposera des restrictions, plus ils seront portés à abandonner leur voiture. Si ce n'était qu'une question... Selon monsieur Ferrandez, la Ville aurait pu allonger le muret de béton sur l'ensemble de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance, si elle s'occupait uniquement des questions de sécurité.

935 En après-midi, on apprend que la première rencontre du comité de travail mis en place pour analyser la sécurité de la voie Camillien-Houde a été annulée à la dernière minute, la décision de fermer Camillien-Houde et Remembrance a été prise sans consulter le comité.

940 On parle d'une étude de 2008 – pas une étude, une consultation qu'il y a eu en 2008. Il y a eu une consultation, il y a eu recommandation et il y a eu action, action majeure : on a retiré deux voies de Remembrance. Ça fait que moi, je pense qu'on devrait... On ne peut plus parler de la consultation de 2008, elle ne devrait pas faire partie et j'espère que sur votre site, vous allez marquer, donner des indications qu'est-ce qui s'est passé, le procédé, puis ainsi de suite, parce que ça fait dix ans, on ne sait plus où est-ce qu'ils sont, ces gens-là, et ainsi de suite.

945 Moi, ma question, elle s'adresse justement au panel ici. C'est qu'est-ce qui a été fait, qu'est-ce qui a été planifié avant le 7 février, le jour de l'annonce du projet pilote?

LA PRÉSIDENTE :

950 Monsieur Savignac.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

955 Merci pour votre question, c'est très intéressant. Je dois mentionner que même avant le malheureux décès du jeune cycliste, la Ville de Montréal avait entrepris, à l'aide de ses

partenaires de la Table de concertation du mont Royal, une réflexion quant à l'accessibilité globale au mont Royal.

960 Quand je parle d'accessibilité globale au mont Royal, c'était des questions bien concrètes qu'on doit se poser quand on est en train de démanteler des infrastructures des années 50. Ici, je fais référence aux échangeurs qui ont été démantelés, celui de l'est à l'intersection des Pins et Parc, celui qui – c'est annoncé – il va être démantelé au coin de Remembrance/Côte-des-Neiges. C'est deux infrastructures qui datent des années 50, qui
965 faisaient partie de ce qui avait été planifié par Clarke et Rapuano, qui a été construit en 58. Et la voie Camillien-Houde/Remembrance en fait partie, c'est ce qui relie les deux éléments.

 Donc, bien avant l'événement malheureux, on avait entrepris une réflexion avec les membres de la table de concertation pour voir, est-ce qu'on doit penser ce chemin de parc autrement? Donc, la réflexion était entreprise, le projet pilote comme tel, n'était pas annoncé
970 comme tel, mais on réfléchissait à l'avenir de cet axe.

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

975 Ma question, c'est plutôt l'administration qui est en place depuis le mois de novembre, ils ont annoncé le 7 février le projet pilote. Qu'est-ce qu'ils ont fait avant le 7 février pour planifier le projet pilote, tel qu'on va le connaître dans deux semaines? Parce que les informations qu'on a eues sur le projet pilote, c'est : « On va le faire » et puis voilà à peu près une dizaine de jours, on nous a annoncé à peu près c'était quoi, bon, il va y avoir un belvédère, c'est ci, c'est ça. Mais,
980 concrètement, qu'est-ce qui a été fait?

 Parce que c'est quand même assez important comme projet. Il ne faut pas se casser la gueule, il ne faut pas qu'il y ait de chicane non plus entre les stationnements et, ainsi de suite. Puis, le *dénombrage* des automobiles, est-ce que ça vient juste d'être fait ou est-ce qu'il y a eu
985 des choses qui ont été faites avant l'annonce? Moi, ce que je me demande, c'est est-ce qu'on annonçait un projet, puis après ça, on a dit : « Bon, qu'est-ce qu'il faut faire? Qu'est-ce qu'il faut faire? Qu'est-ce qu'on va faire? Comment qu'on va le faire? »

LA PRÉSIDENTE :

990 Ce sur quoi vous vous interrogez, c'est les travaux préparatoires qu'il y a eu avant l'annonce. C'est ça?

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

995 C'est ça, exactement.

LA PRÉSIDENTE :

1000 Sur les stationnements, sur...

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

Mettons, l'administration présente.

1005 **LA PRÉSIDENTE :**

... le comptage.

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

1010 Par les gens qui l'ont annoncé.

LA PRÉSIDENTE :

1015 O.K.. oui, on se comprend. Allez-y.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1020 Merci de poser cette question, ça va nous permettre de préciser que toute la réflexion a été entreprise depuis plus de 20 ans.

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

1025 Non, non, c'est pas ça, ma question.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1030 Mais, laissez-moi terminer, s'il vous plaît. Donc, ce que je veux dire, c'est que la réflexion a débuté depuis plus de 20 ans avec déjà des objectifs bien clairs dans les différents documents de référence quant à la préservation du mont Royal. Déjà, dans le Plan de protection et de mise en valeur du Mont Royal, on parlait de réduire la circulation de transit, de faire moins de place aux véhicules automobiles. Donc, ce n'est pas quelque chose de récent qu'on parle de ces éléments-là.

1035 **M. JEAN-PIERRE SARAZ :**

Non.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1040 Les objectifs étaient là, depuis, il n'y avait pas eu de projet pilote concret et tout ça s'est concrétisé rapidement dans le contexte que j'ai expliqué tout à l'heure. On a entrepris, il y a quelques mois, une réflexion, même avant le malheureux décès, je le répète, on avait entrepris cette réflexion. Les infrastructures qui datent des années 50 sont à leur fin de vie. On l'a vu, les 1045 échangeurs ont été démolis et ce qui relie les deux échangeurs est à sa fin de vie également. Il faut voir comment qu'on va le reconstruire.

LA PRÉSIDENTE :

1050 Monsieur Savignac, si vous permettez, la question de monsieur Saraz est à l'effet qu'est-ce qui a été fait de façon pratique avant ce projet-ci pilote en travaux préparatoires, disons, quant à l'impact du projet pilote sur le stationnement, sur la circulation, le comptage et tout ça. C'est ça, votre question? Les travaux pratiques.

1055 **M. JEAN-PIERRE SARAZ :**

C'est ça, C'est ça. Parce que juste pour vous faire une parenthèse, parce qu'on a parlé, même dans la plateforme de Projet Montréal, c'était de diminuer le trafic de transit. Les études auparavant, les consultations, c'était de diminuer. Là, le 7 février, on a annoncé qu'on ne va pas diminuer, on va arrêter. Donc, ça prend des travaux, ça prend une préparation. On ne peut pas...
1060 Moi, je veux savoir qu'est-ce qui a été fait concrètement.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1065 Je pense que mes deux collègues vont ajouter un peu.

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

Merci.

1070

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Claudia, concernant la démarche d'accessibilité.

1075 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Bien, en fait, comme disait Pierre-Paul, on travaillait déjà sur la démarche globale d'accessibilité au mont Royal déjà depuis un certain temps. Donc, il y a une démarche de

1080 planification participative qui a été élaborée pour l'ensemble de la vision donc d'accessibilité au
mont Royal. C'est quelque chose qui se travaillait en parallèle. Et, peut-être aussi, peut-être que
Thomas pourra renchérir, mais comme par exemple l'étude d'impact sur la circulation, elle a
débuté avant, elle a débuté en novembre 2017.

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

1085 Oui. Je peux compléter. Donc, effectivement, dès que le comité a été mis en place, on a
voulu mettre à jour les données qu'on avait sur l'état du transit. Donc, les données ont été
récoltées en novembre 2017. Suite à ça, il y a eu une étude aussi qui s'est terminée en mars,
donc qui a essayé d'évaluer l'impact sur la circulation que pourrait avoir la coupure du transit.
1090 Donc, en termes circulation, on a quand même fait l'effort de mettre à jour nos données sur l'état
du transit qui était actuellement sur l'axe Camillien-Houde.

M. JEAN-PIERRE SARAZ :

1095 Mais, ce qui est vraiment bizarre, c'est qu'on n'a pas eu de détail avant une dizaine de
jours. Si c'est si sérieusement fait, si bien planifié, pourquoi – surtout quand on sait que 80 % des
gens se sont opposés dans des pétitions, aussi dans le sondage de CTV, on voit que ça passe
pas – ça fait que pourquoi ne pas expliquer aux gens à mesure? Pourquoi attendre à la dernière
minute, voilà une dizaine de jours. C'est dans deux semaines qu'on va bloquer ça. Est-ce qu'il va
1100 y avoir des chicanes dans les stationnements? Qu'est-ce qui va arriver? On n'est pas rassurés
du tout. C'est gentil ce que vous dites, vous donnez des détails, vous remontez à 2008. On ne
sait plus où est-ce qu'ils sont, ces gens-là. Mais, ce n'est pas... On ne voit pas le travail qui a été
fait, le sérieux qui a été fait pour quelque chose qui va changer la vie de beaucoup de gens. Mais
vous n'êtes pas obligés de répondre.

1105

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous une autre question?

1110 **M. JEAN-PIERRE SARAZ :**

Non, c'est tout.

1115 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie, puis je vous invite à venir nous présenter une opinion après le projet pilote.

1120 **M. JEAN-PIERRE SARAZ :**

D'accord, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1125 Monsieur Jean Thompson, s'il vous plaît, et par la suite, madame Louise Chenvert.

M. JEAN THOMPSON :

1130 Merci, Mesdames et Monsieur les commissaires, gens de la Ville de Montréal. Première chose, je suis un citoyen du Plateau Mont Royal, je suis un automobiliste, je suis quelqu'un qui a perdu, il y a 33 ans, son meilleur ami cycliste, qui en a vécu le deuil, qui l'a pleuré, qui le pleure et qui va le pleurer jusqu'à la fin.

1135 Je suis, en tant que citoyen du Plateau Mont Royal, mais en tant que citoyen de Montréal, je suis conscient que le nombre de voitures à Montréal est trop grand. Je suis conscient qu'il y a trop de voitures, qu'il y a trop de gens qui se véhiculent seuls en voiture. Je pense que, oui, si on veut sauver la planète, un des éléments qui pourrait être un élément clé serait certainement de réduire le nombre de voitures dans les villes.

1140 Pourtant, malgré ce que je dis maintenant, en tant que citoyen du Plateau Mont Royal qui doit
vivre avec monsieur Ferrandez, qui a été élu alors qu'on est 100 000 citoyens et qu'il y a 60 000
personnes qui ont le droit de vote, qu'il y en a 30 000 qui ont voté, qu'il y en a 19 000 qui ont voté
pour lui et 11 000 contre, monsieur Ferrandez prend des décisions. Dans le contexte actuel sur
le projet du Plateau Mont Royal, on reconnaît les signes...

1145

LA PRÉSIDENTE :

Votre question?

1150

M. JEAN THOMPSON :

C'est très important, ça concerne directement ma question...

1155

LA PRÉSIDENTE :

Oui, venez-y.

1160

M. JEAN THOMPSON :

... sur le processus de consultation publique. Donc, monsieur Ferrandez utilise des
méthodes pour arriver à ses fins, la personne juste avant l'a bien dit, il l'a mentionné lui-même, il
est contre les automobilistes, et il pense vraiment qu'il faut absolument éliminer les voitures en
les contraignant essentiellement. On sait que ça a créé énormément de frustrations...

1165

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Thompson, est-ce que je peux vous inviter à poser votre question.

M. JEAN THOMPSON :

1170

J'arrive.

LA PRÉSIDENTE :

1175

Ce que vous dites est très intéressant, mais ça devrait être soumis dans une autre réunion.

M. JEAN THOMPSON :

1180

Malheureusement, il y a une mise en contexte à être faite.

LA PRÉSIDENTE :

1185

Oui.

M. JEAN THOMPSON :

1190

Donc, dans le contexte où il y a une pétition déjà où 25 000 personnes se sont opposées au projet, dans le contexte où les *columnists* en général s'opposent à ce projet tel qu'il a été montré, dans le contexte où il y a beaucoup de gens qui grondent, monsieur Ferrandez a pris la décision d'aller de l'avant.

LA PRÉSIDENTE :

1195

Question.

M. JEAN THOMPSON :

1200 Question, maintenant. Quand je vois de la manière dont le processus actuellement – et je ne mets pas en doute l’objectivité de la commission – mais ce que je vois maintenant, c’est que, clairement, il n’y a aucun élément ici où on consulte directement les automobilistes. On se retrouve sur le mont Royal à consulter dans le parc des gens. Et, là, je vise le processus. Donc, la question est importante.

1205 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre question est?

1210 **M. JEAN THOMPSON :**

La question est...

LA PRÉSIDENTE :

1215 Formulez-la, oui.

M. JEAN THOMPSON :

1220 ... comment on va réussir à avoir la voix des automobilistes qui sera, comment dire, entendue clairement dans le processus, puisque pour le moment, dans tout ce que j’ai entendu de la part du Bureau et de la part de la Ville de Montréal, je n’entends rien qui interroge les automobilistes. Et, pour cette raison, le processus me paraît déjà vicié dès le départ.

LA PRÉSIDENTE :

1225

Alors, je vous invite à consigner cette opinion-là dans un mémoire que vous nous présenterez au mois de novembre, si vous n'avez pas d'autres questions. Merci. Écoutez, vous pouvez poser votre question, si vous voulez. - Oui, vas-y Dominique.

1230

Mme DOMINIQUE OLLIVIER :

1235

Bonjour! Alors, votre question, comme votre question concerne la méthodologie, j'aimerais vous rappeler, comme je l'ai dit au début, je vous rappelle, je suis la présidente de l'Office, Dominique Ollivier, et on a vraiment fait une méthode qui est multi canal, c'est-à-dire que ce soir, c'est la séance d'information où vous pouvez poser des questions à la Ville sur le projet pilote ou à l'Office sur la méthodologie.

1240

On ne va pas consulter que sur le mont Royal. On a mis en place des méthodes en ligne où les gens vont pouvoir s'exprimer. Donc, ils vont pouvoir, à la fois, répondre au questionnaire, à la fois, s'exprimer sur la plateforme en ligne, à la fois donner leur opinion là-dessus. On va faire des ateliers dans toutes les zones contiguës à la montagne comme je l'ai dit au début. Donc, il y aura probablement quatre...au moins quatre ateliers où les gens vont pouvoir venir s'exprimer en personne et présenter leur opinion sur le projet pilote et, ensuite, à la fin, il y aura, comme l'a dit madame Brodeur, la possibilité pour vous d'exprimer votre opinion dans un mémoire que vous enverrez en ligne ou que vous viendrez présenter comme ce soir dans une séance à la commission. Donc, je pense qu'on va rejoindre énormément de gens en utilisant l'ensemble de ces canaux en présence et en ligne.

1245

M. JEAN THOMPSON :

1250

Avec tout le respect que j'ai pour vous, Madame, je ne vois rien dans ça qui me permet de croire que les automobilistes seront entendus.

Mme DOMINIQUE OLLIVIER :

1255

Là-dessus, je suis désolée.

LA PRÉSIDENTE :

1260

Merci beaucoup.

M. JEAN THOMPSON :

1265

Ma deuxième question s'adresse aussi directement aux gens de la Ville de Montréal. Elle touche, encore une fois, le processus. J'ai écouté votre projet et je vois déjà dans votre façon de voir les choses que toutes les analyses objectives que vous prenez sont là évidemment pour confirmer subjectivement ce que vous pensez déjà, c'est-à-dire, toutes ces informations-là semblent déjà s'en aller vers une direction, arriver vers le résultat qui est déjà votre projet pilote qui est annoncé.

1270

Comment ferez-vous donc pour nous faire sentir qu'il y a, comment dire, une écoute et, comment dire, un respect des gens qui sont contre ce projet-là, tel qu'il est stipulé?

LA PRÉSIDENTE :

1275

Monsieur Savignac.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1280

En fait, ce que je pourrais dire par rapport à votre question, c'est que le fait que la Ville de Montréal ait mandaté... Le comité exécutif ait mandaté l'Office est quand même un pas important pour écouter les citoyens, peu importe leurs opinions.

1285 Tout processus de consultation publique qui est varié – mais ça, peut-être que je peux laisser la commission commenter sur le processus – est un gage que tout le monde peut être entendu, automobilistes inclus, bien évidemment, dans le processus.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1290 Je pourrais peut-être compléter sur le plan de suivi qu'on a montré, qui est très, très élaboré, exhaustif. C'est faux de croire qu'on connaît déjà les résultats de ça, puis qu'on a déjà une opinion ferme sur ce qui va se passer. Ça va être analysé de façon objective, les résultats, le comparatif entre avant et pendant le projet pilote. C'est sûr qu'à la fin, ça va être une appréciation globale des différents volets qui auront été suivis, mais aussi, comme on le disait, la consultation
1295 des citoyens fait partie évidemment des intrants pour la réflexion. Ça, c'est très, très clair.

Le rapport que nous on va émettre sur les données plutôt quantitatives va être intégré au rapport émis par l'OCPM à la fin de la consultation au mois de novembre. Donc, comme disait madame Ollivier, évidemment, vous aurez la chance de vous exprimer de différentes façons et la
1300 teneur des commentaires va être prise en compte dans la suite du projet.

M. JEAN THOMPSON :

1305 On aimerait peut-être qu'il y ait un organisme qui surveille la méthodologie comme dans n'importe quel processus scientifique et objectif. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1310 Merci, Monsieur Thompson. Madame Chenvert et après, ce sera monsieur Alexandre Danes. Bonjour, Madame!

Mme LOUISE CHENVERT :

1315 Bonsoir! Je suis cycliste et automobiliste. Comme expérience, la fin de semaine passée, j'ai pris ma voiture, puis j'ai monté du côté est du mont Royal et j'ai constaté beaucoup, beaucoup de cyclistes, puis je regardais un peu le comportement des cyclistes et des automobilistes. Il y avait beaucoup d'automobilistes le dimanche après-midi. Et comme j'étais déjà commissaire pour des courses de vélo, j'ai gardé ma distance, puis j'ai priorisé les cyclistes. Puis, les gens en arrière de moi étaient impatients. Alors, j'ai vu qu'il y a des gens qui veulent
1320 juste passer à travers et non pas apprécier la montagne pour qu'est-ce qu'elle est. Alors, j'ai vu les deux côtés de la médaille, mettons.

Puis, ce soir, j'ai fait aussi la même chose – mais j'avais d'autre chose ailleurs – puis j'ai vu que le soleil est de côté, puis ma visibilité comme conducteur était difficile à voir les cyclistes
1325 et voir les tournants et voir les roches et tout ça. Alors, il faut vraiment ralentir la vitesse sur la montagne pour décourager les gens de vraiment passer à travers.

LA PRÉSIDENTE :

1330 Est-ce que vous pourriez poser votre question?

Mme LOUISE CHENVERT :

1335 Bon, ma question, bien, j'avais une idée que j'ai remarqué qu'il y a des parties où est-ce qu'il y a des blocs de ciment au centre, puis des places où il n'y en a pas.

LA PRÉSIDENTE :

1340 Oui.

Mme LOUISE CHENVERT :

Ça serait beaucoup simple, ça simplifie la vie de tout le monde de mettre des blocs de ciment à travers tout le long du corridor...

1345

LA PRÉSIDENTE :

Votre question, c'est pourquoi, est-ce que la Ville va...

1350

Mme LOUISE CHENVERT :

Je veux rajouter quelque chose. Étant donné qu'il y a trois places où est-ce que les gens veulent aller vers la gauche, vous faites des lumières avec des lumières vertes de prioriser le côté de tourner à gauche, et puis, des arrêts obligatoires des deux sens.

1355

LA PRÉSIDENTE :

Vous posez cette question?

1360

Mme LOUISE CHENVERT :

Oui. Est-ce que vous avez étudié, est-ce que vous avez pensé à utiliser cette possibilité-là?

1365

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Monsieur Savignac.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1370

Merci pour votre question. Il y a deux aspects dans votre question, si je comprends bien. Donc pourquoi on n'a pas allongé la présence de jersey en béton au centre, dans un premier temps.

1375

Mme LOUISE CHENVERT :

Pardon, oui?

LA PRÉSIDENTE :

1380

Des jersey.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1385

Les clôtures de béton. Donc, il ne faut pas oublier – donc, je vais répondre à ça dans un premier temps – il ne faut pas oublier que le chemin Camillien-Houde est situé au cœur d'un parc, dans un parc, qui est non seulement un parc, mais un parc qui est situé dans un site patrimonial, le site patrimonial du mont Royal et c'est également un écoterritoire. Et, ça, c'est quelque chose de relativement récent. C'est un site patrimonial depuis 2005. Les mentalités évoluent. Le patrimoine, c'était moins important pour la collectivité que ce l'est aujourd'hui. C'est rendu beaucoup plus important, c'est maintenant un site patrimonial. Donc, du coup, ça fait évoluer la façon dont la Ville de Montréal gère l'ensemble du parc. La voie Camillien-Houde étant dans le parc, on doit quand même intervenir sur la voie Camillien-Houde avec respect pour le paysage, le parc d'Olmsted.

1390

1395

Donc, le but de toutes nos interventions, c'est de faire des interventions qui sont sensibles à cette réalité patrimoniale. Et la présence clôture, de muret de béton, de ce langage autoroutier, n'est pas en accord avec la réalité du site qui est un parc.

1400 Donc, c'est pour ça qu'on en a même ajouté récemment suite à l'accident, mais c'est quelque chose qui ne doit pas être vu comme un aménagement permanent. Ce qui est encore mieux, c'est de réfléchir à comment on pourrait imaginer l'avenir de ce chemin de parc, et le projet pilote est un peu... Est le premier pas vers cette réflexion.

1405 Maintenant, pour votre deuxième question, c'est-à-dire quels sont les scénarios qui ont été envisagés? Bien évidemment, plusieurs scénarios ont été envisagés. Ils ont été évalués dans le même contexte. On veut faire un projet pilote qui est plus en phase avec le fait que la voie Camillien-Houde/Remembrance est dans un parc. Donc, la présence de feux de circulation, tout ce langage autoroutier n'est peut-être pas... Ce n'est pas ce qui a été priorisé.

1410 Par ailleurs, ce qui a été priorisé, c'est le retrait des véhicules qui ne font que passer à travers le parc. Ils ne viennent pas au parc. Ils bénéficient du parc pour simplement le traverser. Ils bénéficient de cette voie pour traverser le parc. Ils ne se destinent pas au parc. Donc, le choix qui a été fait, c'est de retirer ces véhicules-là du parc et d'empêcher la circulation de transit. On n'empêche pas, par ailleurs, la circulation des gens en voiture, si ces gens-là se destinent au parc.

1415 **LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous une autre question?

1420

Mme LOUISE CHENVERT :

Non, ça va. Merci.

1425 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame. Monsieur Danes, s'il vous plaît. Et, par la suite, madame Wanda Bédard, s'il vous plaît. Bonsoir!

1430 **M. ALEXANDRE DANES :**

Bonsoir! Je voudrais commencer premièrement avec une petite citation de trois lignes qui a été publiée le 11 mai dans un article sur TVA Nouvelles. Et je cite :

1435 *« Les cyclistes n'ont pas à s'inquiéter s'ils roulent au-delà de la limite permise car selon les informations obtenues par QMI et TVA Nouvelles, le SPVM n'a pas le pouvoir de donner des contraventions pour vitesse aux adeptes du vélo. »*

1440 Maintenant, si tel est le cas, je crois que vous voyez la situation, le cocktail explosif qui existe maintenant, la façon que vous l'avez créé, en limitant les voitures à 40 et donnant carte blanche aux cyclistes d'aller aussi vite qu'ils peuvent. Quand vous avez deux vitesses différentes avec 20 à 30 kilomètres de différence, il y a un grand risque là. Donc, ma question, c'est comment est-ce que vous planifiez corriger ce risque?

1445 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Savignac.

1450 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

1450 Merci de votre question. En fait, parmi ce que vous avez énoncé, vous avez dit : « Vous avez diminué la vitesse. » C'est vrai. Le conseil d'arrondissement de Ville-Marie a voté un règlement pour diminuer la vitesse. On va passer de 50 à 40, lors des travaux qui vont implanter le projet pilote le 2 juin. Donc, on diminue de 10 km/h.

1455 Par contre, vous dites : « Vous avez donné carte blanche aux cyclistes. » Absolument pas. Il n'y a rien qui est changé par rapport aux cyclistes, dans le sens qu'on n'a pas fait de modification réglementaire entourant les cyclistes. Il y a une cohabitation de la voie entre les voitures et les cyclistes et ça va perdurer.

1460

M. ALEXANDRE DANES :

1465 Justement, est-ce que le SPVM ne peut pas amender les cyclistes pour vitesse, ça veut dire qu'ils ont carte blanche, qu'ils peuvent rouler aussi vite qu'ils veulent, sans conséquence légale.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1470 C'est une affirmation.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a une limite pour les cyclistes, une limite de vitesse?

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

1480 Bien, on a un représentant du SPVM mais, en fait, la question est en lien... Bien sûr, il y a une limite de vitesse pour tout véhicule qui circule sur la route et les policiers peuvent intervenir. Mais, il n'y a rien qui est changé par rapport à ça dans le cadre du projet pilote pour les cyclistes. C'est ça que je veux faire ressortir.

M. ALEXANDRE DANES :

1485 Vous n'avez aucun plan pour réduire la vitesse des cyclistes qui descendent à 70 à l'heure, à 60 à l'heure?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1490 Ce qui est envisagé, c'est d'augmenter la cohabitation sécuritaire entre les véhicules automobiles et les cyclistes. Par cette cohabitation-là, ça va, on le souhaite, on le croit, ça va

apaiser la circulation. À certains endroits, les cyclistes et les véhicules automobiles vont être appelés à cohabiter sur la voie.

M. ALEXANDRE DANES :

1495

O.K.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1500

Mais, la question, nous, on est ici pour aider les gens à obtenir des réponses. Monsieur n'a pas obtenu réponse. Sa question précise, c'est est-ce que les policiers sont autorisés, oui ou non, à donner des tickets aux cyclistes qui dépasseraient la vitesse de 40 km/h. C'est ça, sa question. Est-ce que, oui ou non? On veut un oui ou non.

1505

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

On a un représentant, monsieur Dufour du SPVM qui peut peut-être répondre à cette question.

1510

M. STÉPHANE DUFOUR :

1515

Effectivement, au niveau du *Code de la sécurité routière*, on ne peut pas émettre des billets à des cyclistes concernant la vitesse. Ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas intervenir, qu'on ne peut pas faire de la présence policière, qu'on ne peut pas intercepter des cyclistes qu'on juge que leur conduite est dangereuse, mais au niveau de la sécurité routière, on ne peut pas émettre de billet pour un cycliste qui ne respecte pas une zone de vitesse. Je ne sais pas si ça répond à votre question?

LA PRÉSIDENTE :

1520

Merci beaucoup, Monsieur. Votre autre question?

M. ALEXANDRE DANES :

1525 Ma deuxième question, j'aimerais savoir, lorsque le projet pilote se termine le 31 octobre, est-ce qu'au 1^{er} novembre, la circulation va revenir à la normale?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1530 Oui, tout à fait.

M. ALEXANDRE DANES :

Oui? Merci.

1535 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup, Monsieur Danes. Madame Bédard, s'il vous plaît, suivie par monsieur Gilles Labelle. Bonjour, Madame!

1540 **Mme WANDA BÉDARD :**

1545 Bonsoir! Je suis résidente, propriétaire sur la rue Hutchison entre Fairmont et Saint-Viateur depuis neuf ans. J'utilise la montagne régulièrement et je l'adore comme elle est. Je suis outrée, je suis en colère et je suis dépassée par la mise en place de ce projet qui semble avoir été fait de façon irréfléchie. Mis en place à la hâte quand il n'y a pas d'urgence, sans avoir un plan d'ensemble, sans consultation depuis la dernière décennie avec vos citoyens et pas plus avec les acteurs principaux sur la montagne, soit Les amis de la montagne et les deux cimetières. Je ne comprends pas comment on peut avoir agi de cette façon et pourquoi il y a une urgence d'agir, au lieu de proposer un projet où on consulte avant de prendre une décision.

1550

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je peux vous inviter à poser votre question.

1555 **Mme WANDA BÉDARD :**

1560 Oui. Une des choses qui me préoccupe, c'est au niveau de la circulation. J'habite sur le Plateau Mont Royal. Vous ne semblez pas prendre en considération la construction qui est déjà en place, notamment sur la rue Laurier. Il y a une semaine, je roulais sur Côte-Sainte-Catherine près de Mont-Royal en direction ouest. C'était un lundi à 18 h 30. J'ai dû attendre sept changements de lumière avant de pouvoir traverser l'intersection à Laurier. Ce n'est pas normal. Imaginez l'impact de centaines de voitures de plus par heure dans les heures de pointe avec votre projet pilote, ça n'a pas de sens.

1565 Ma question pour vous. Si vous voyez dès le début du projet dans les premières semaines que les impacts sont très *heavy* pour n'importe quel acteur, soient les automobilistes, les résidents avoisinants, les personnes à mobilité réduite, les utilisateurs de la montagne, auriez-vous le courage d'accepter que ce projet n'a pas sa place et devrait être arrêté?

1570 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y. S'il vous plaît. S'il vous plaît. Oui?

1575 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Merci pour votre question. Comme on l'a indiqué dans la présentation, on va mettre en place des comités afin d'évaluer le projet pilote. Je peux peut-être demander à Claudia de parler de ces comités.

1580 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Bien, comme on l'a mentionné dans la présentation, il va y avoir deux comités de suivi, dont le comité de suivi interne qui va se rencontrer évidemment plus fréquemment, qui va pouvoir réagir plus rapidement. S'il y a des bonifications à faire et des ajustements à proposer ou
1585 à mettre en place rapidement, on va être en mesure de réagir rapidement. Je ne pourrais pas m'avancer jusqu'à dire de rouvrir la circulation au transit, je n'irais pas jusque là, mais disons qu'on va pouvoir bonifier le projet pour limiter les impacts sur la circulation, sur la sécurité et/ou autre.

1590 Peut-être, par contre, je laisserais la parole à Thomas, juste pour la question des feux de circulation. Je pense qu'il y a quand même des ajustements qui vont pouvoir être possibles à certaines intersections si, vraiment, il y a des problèmes majeurs qui sont rencontrés.

1595 **Mme WANDA BÉDARD :**

Il y a des problèmes majeurs aujourd'hui, sans même avoir arrêté le transit.

LA PRÉSIDENTE :

1600 Est-ce qu'on peut avoir la réponse de...

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

Oui, tout à fait. D'abord, je comprends que la situation est parfois frustrante quand on se promène sur le réseau actuellement. Pour un des points que vous avez mentionnés concernant
1605 les chantiers, c'est d'ailleurs un effort qu'on a fait, on a fait une coordination avec l'ensemble des chantiers qui étaient prévus autour du mont Royal pour s'assurer que dans la mesure du possible, les chantiers qui pouvaient être devancés ou retardés, ça puisse être fait. Donc, le maximum a été fait pour qu'au moins, la circulation ne soit pas amplifiée par la question des
1610 chantiers.

Mme WANDA BÉDARD :

1615 Oui, ça, c'est pendant la période du projet pilote. Mais, si vous envisagez de mettre ça de façon permanente, il y a des projets de construction, comme le REM qui s'en vient à Édouard-Montpetit. Donc, le transit Camillien-Houde est extrêmement, extrêmement important pour tous les citoyens autour.

J'ai une deuxième question...

1620 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

Mme WANDA BÉDARD :

1625 ... si vous permettez. Quel est spécifiquement... Parce que j'ai entendu les commentaires des autres et je suis préoccupée aussi qu'il y a de la consultation publique qui va être faite de façon neutre, on va déposer un rapport, mais encore avec la façon que les choses ont été faites avec Projet Montréal, je n'ai pas l'impression qu'on va vraiment être écoutés, et donc, j'aimerais savoir quels sont vos critères très spécifiques pour déterminer si ce projet pilote est un succès?

1630

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Savignac.

1635

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Je peux peut-être laisser la parole à Claudia sur cette question des critères. On les a présentés sommairement dans la présentation, mais on peut y revenir.

1640

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1645 En fait, c'est ça. Pour nous, les indicateurs de succès du projet sont directement reliés aux objectifs du projet. Donc, parmi les grands objectifs du projet, on avait parlé de suivre et de mesurer les impacts, donc positifs et négatifs, du projet pilote. Comme on disait, on a un plan de suivi très exhaustif qui va être élaboré.

1650 Pour nous, l'indicateur de succès, en fait, ça va être l'appréciation globale des différents résultats des analyses qui vont avoir été faites aux différents niveaux. Évidemment, il y aura des résultats qui seront positifs; d'autres, peut-être, négatifs. En tout cas, c'est pour ça que je dis que ça va être une appréciation globale de l'ensemble, que ce soit au niveau de l'impact sur les voies de contournement, l'impact mineur, l'augmentation de la qualité de service de la STM, les commentaires positifs des partenaires qui vont être consultés individuellement dans le cadre de cette démarche-là.

1655 Le deuxième indicateur, qui est lié au deuxième objectif qui était d'alimenter la réflexion collective sur l'avenir de la voie, alors, pour nous, si on constate qu'il y a une grande participation des activités organisées par l'OCPM, pour nous, ça va être un indicateur de succès. Et, aussi, évidemment, comme je disais tantôt, la teneur des commentaires va être un indicateur de succès et, pour nous, ça va être un peu le constat d'avoir fait avancer la réflexion collective. Donc, cet objectif-là sera atteint avec ces indicateurs-là.

1665 Et, je dirais que le troisième indicateur de succès qui est en lien avec l'idée de révéler certains potentiels de la voie Camillien-Houde, c'est évidemment le taux de fréquentation des aménagements des lieux qui vont être aménagés temporairement, le taux de participation aux activités qui vont être organisées. Pour nous, ça va être un indicateur de succès du projet, ça va nous montrer qu'on a amélioré l'expérience, puis le confort de la voie Camillien-Houde.

1670 Donc, je dirais que c'est les trois principaux indicateurs en lien avec les trois objectifs du projet.

Mme WANDA BÉDARD :

1675 On aurait surtout souhaité d'avoir eu cette consultation avant que la décision ait été prise par la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

1680 Alors, je vous invite, Madame Bédard, à venir nous retrouver au mois de novembre avec un mémoire.

1685 Avant la venue de monsieur... Merci beaucoup, Madame. Madame Bédard a posé une question concernant le suivi du projet. Vous avez décrit les travaux que ferait le comité interne. Le deuxième comité est un comité avec des gens de l'externe, j'imagine, ou des citoyens? Comment il va fonctionner? Qui va faire partie de... Quels citoyens vont en faire partie?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1690 Le comité de partenaires, en fait, c'est, ni plus ni moins, c'est le groupe de travail qui existe déjà, qui est constitué de certains membres de la Table de concertation du mont Royal. La table de concertation, comment dire, donne lieu à certains groupes de travail qui portent sur des thèmes précis. Il y a un groupe de travail qui existe déjà depuis un certain temps sur l'accessibilité et la sécurité au mont Royal. Donc, on a décidé d'utiliser ce groupe de travail là comme comité de partenaires, qui rassemble – là, je ne peux pas tous les nommer – mais
1695 notamment, Les amis de la montagne, les cimetières, les arrondissements, toutes les institutions concernées, dans le fond. Donc, ça, c'est le comité de partenaires.

LA PRÉSIDENTE :

1700 Qui forment la table des partenaires.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Oui, exactement.

1705

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Si vous permettez, Madame la présidente, une petite précision. Ça n'exclut pas la possibilité pour ce comité de partenaires d'inviter d'autres groupes qui désirent se faire entendre ou qui pourraient enrichir la réflexion.

1710

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Labelle, s'il vous plaît. Bonsoir!

1715

M. GILLES LABELLE :

Madame la présidente, Membres de l'Office, représentants de la Ville, bonsoir! Gilles Labelle, je fréquente régulièrement la voie Camillien-Houde, le parc du Mont Royal également. J'habite tout près, près du manège militaire que vous connaissez. Donc, je connais bien le parc, ça fait une vingtaine d'années que j'habite dans les environs, je suis un cycliste et je suis un automobiliste. Donc, la voie Camillien-Houde, je la prends régulièrement, surtout en vélo et principalement en vélo et je vais... Monsieur Savignac a soulevé tantôt, en fait, les membres de la Ville de Montréal ont soulevé des problèmes de sécurité sur la voie Camillien-Houde. Monsieur Savignac a fait allusion au décès du jeune Clément Ouimet en octobre, qui a donné lieu justement au mandat que l'Office préside maintenant.

1720

1725

Moi, j'ai une question : est-ce que dans ce grand projet-là de sécurité, est-ce que la Ville de Montréal va sécuriser l'accès au belvédère? Parce que s'il y a un problème de sécurité sur la voie Camillien-Houde, c'est bien le belvédère. Les automobilistes qui font du transit ne font pas de virage en U. Ceux qui font des virages en U, c'est ceux qui vont au belvédère ou qui en sortent. Quotidiennement, moi, je vois des gens qui accèdent au belvédère... En fait, ma question

1730

1735

est la suivante : est-ce que dans ce projet-là, la Ville de Montréal va adopter des mesures pour faire en sorte que les manœuvres préméditées, illégales et dangereuses pour accéder au belvédère soient supprimées?

LA PRÉSIDENTE :

1740

Monsieur Savignac.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1745

En fait, c'est une question, encore une fois, très intéressante qui met la lumière sur la problématique autour du belvédère Camillien-Houde. Toutefois, ces problèmes-là ont été en partie, comment dire, pris en charge à la suite du malheureux accident. On a allongé la présence de clôture de béton, de jersey. Donc, c'est ce qui a été fait à l'époque.

1750

Maintenant, pour en faire plus, il faut faire un projet permanent et, pour faire un projet permanent, il faut réfléchir bien comme il faut, ce que l'on fait à l'aide d'un projet pilote, pour enrichir la réflexion, pour voir comment qu'on peut imaginer tout chemin de parc, mais aussi le chemin de parc et le belvédère Camillien-Houde pour l'avenir. On ne peut pas faire ça du jour au lendemain. On fait une consultation, on fait un projet pilote, on va tirer des conclusions et, par la suite, on va faire un projet permanent qui va résoudre ces problèmes-là. Ça prend des investissements importants, ça prend des travaux, du béton, une reconfiguration de la voie.

1755

M. GILLES LABELLE :

Oui. Ça prend aussi de la surveillance.

1760

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

De la surveillance, bien sûr.

M. GILLES LABELLE :

1765

Qu'il n'y a pas.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1770

Je peux peut-être ajouter que les spécialistes évidemment se sont penchés sur la question. On aurait bien aimé pouvoir régler en partie le problème dans le cadre du projet pilote. Il y a des scénarios qui ont été étudiés pour modifier les sens de circulation ou permettre des virages, qui ne sont pas permis actuellement, et autres. Mais, la conclusion, c'est que c'était qu'on n'améliorait pas la situation en faisant ça, que le statu quo était préférable à implanter quelque mesure dans le cadre du projet pilote. Comme dit Pierre-Paul, ça va prendre un réaménagement plus important pour arriver à régler les problèmes du belvédère Camillien-Houde.

1775

M. GILLES LABELLE :

1780

Bon, écoutez, moi, de toute façon, je suis en train de terminer sur le mémoire que je vais présenter et je vous dis, il y a un sérieux problème avec l'accès de la voie Camillien-Houde. C'est dangereux et je pense que dans ce projet pilote là, ça a été complètement ignoré. Moi, je circule sur la voie Camillien-Houde, je suis là quatre jours par semaine, je fais trois montées, puis, à chaque fois, je vois des autos... J'ai été obligé de faire un carton, cette semaine, pour éviter un automobiliste qui rentrait en sens inverse. Il y a un terre-plein sur la voie Camillien-Houde? Bien, il était à contresens pour entrer au belvédère. Ça arrive souvent, j'en vois tous les jours, Madame la présidente. C'est dangereux. Donc, si on veut sécuriser la voie Camillien-Houde, je ne sais pas, il faudrait peut-être commencer par là. Merci beaucoup.

1785

1790

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Labelle. J'inviterais madame Hélène Panaïoti et, après, madame Sophie De Corwin. Bonsoir, Madame!

1795 **Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

Monsieur, Mesdames les commissaires, bonsoir! Dans votre présentation, vous avez parlé des cyclovias. Or, il n'existe pas, dans la documentation de la Ville sur le projet pilote, de l'information sur les cyclovias. À la dernière séance de consultation publique, j'avais demandé si ça serait possible de verser cette information sur le site de l'OCPM, parce que les cyclovias sont une partie intégrante du projet pilote, mais nécessitent des aménagements en matière d'accessibilité qui sont différents.

1800
1805 Alors, ma question est : ce soir, pourriez-vous, s'il vous plaît, nous présenter ces cyclovias? Qu'est-ce que c'est? C'est quand? Et qu'est-ce que ça représente comme restrictions supplémentaires pour l'accessibilité au mont Royal? La deuxième chose, c'est est-ce que toute cette information peut et va être versée sur le site de l'OCPM?

1810 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Monsieur Savignac.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1815 Je vais commencer par votre deuxième point. Oui, ça va être versé. Rappelons que la dernière rencontre, c'était jeudi dernier. Donc, il y a eu peu de temps entre les deux, mais, oui, effectivement, on a bien pris note de votre question, elle est tout à fait pertinente – votre demande plutôt – et ça va être versé.

1820 Maintenant, la présentation des cyclovias, on n'est pas... Ce n'est pas... Bien sûr, c'est intégré au projet pilote, mais c'est un aspect très spécifique du projet pilote et ce n'est pas le Bureau du Mont Royal qui est le promoteur de ce projet, de ce bout du projet. Je ne suis pas habilité, ni même quelqu'un de l'équipe, à vous faire cette présentation, ce soir.

1825 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous en parler un peu, quand même?

1830 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Oui. En fait, cyclovia, qu'est-ce que c'est? C'est la fermeture du chemin Camillien-Houde à six reprises cet été. Le dimanche, il va être fermé de 6 h 30 à 12 h, 12 h 30. Et l'idée, c'est de permettre aux cyclistes de pouvoir emprunter Camillien-Houde, monter Camillien-Houde, sans la présence d'autres véhicules automobiles, notamment. Donc, c'est l'essence même des cyclovias. C'est un concept qui vient de l'Amérique du Sud, si ma mémoire est bonne, et ça se fait couramment dans de nombreux parcs.

1835 **Mme HÉLÈNE PANAIÏOTI :**

1840 Alors, une question plus précise. En quoi est-ce que ça va créer un impact? En quoi est-ce que chacune de ces cyclovias va créer un impact sur l'accessibilité au mont Royal? Alors, accessibilité en voiture, parce que dans le projet pilote, on dit qu'on a en tout temps accès depuis l'ouest et depuis l'est aux destinations au sommet du mont Royal. Et, en quoi est-ce que les cyclovias vont avoir un impact sur le transport collectif qui permet aux gens, le dimanche, de monter au mont Royal pour se prévaloir du parc, des cimetières, etc.?

1845 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

1850 En fait, votre question nous amène à conclure – bien, évidemment, on le savait – que les cyclovias vont empêcher l'accès en transport en commun, en voiture personnelle, donc à tous les autres types de véhicule, outre les vélos. L'utilisation de la voie Camillien-Houde ne sera pas possible lors des cyclovias.

1855 Maintenant, on est en train de regarder avec la STM les options que l'on a pour garantir une certaine forme de desserte en transport en commun à la Clairière, donc avec l'aide de la 11 qui pourrait peut-être faire un détour jusqu'à la Maison Smith. C'est toujours à l'étude à la STM. Donc, si je peux me permettre de résumer votre question, donc si je comprends bien, c'est qu'avez-vous prévu en matière de desserte en transport en commun pendant les six cyclovias? Bien, c'est toujours à l'étude, en fait.

1860

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :

1865 Et ma dernière question va avoir affaire avec les communications entourant ces journées de cyclovias où justement il va y avoir l'impossibilité d'accéder au mont Royal en voiture depuis l'est et l'impossibilité d'accéder au mont Royal en transport collectif, certainement de l'ouest et, si l'on s'en tient à ce qu'on sait aujourd'hui, également par l'ouest. Quelles sont les mesures de communication qui vont être déployées par Ville-Marie ou par la Ville de Montréal pour informer les citoyens de la situation? Parce qu'on parle quand même de journées en période estivale, forte fréquentation du parc du mont Royal et des cimetières.

1870

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

1875 Absolument. C'est tout à fait pertinent comme commentaire, comme question. Quelles seront-elles, les mesures de communication? Je ne peux pas vous les énumérer, malheureusement, mais ce que je retiens de votre commentaire ou de votre question, c'est plutôt la nécessité de faire des communications. Et, ça, je peux vous assurer que la Ville de Montréal est tout à fait...va être proactive à ce sujet et des communications, bien sûr, seront faites pour aider les gens à s'y retrouver un peu. Bien sûr, quand je dis que la STM est toujours en train d'essayer de trouver la meilleure solution pour assurer une certaine desserte en transport en commun, mais, bien évidemment, si on veut qu'elle soit utilisée, il va falloir la communiquer, diffuser l'information.

1880

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :

1885 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1890 Merci, Madame.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :

Ma deuxième question...

1895 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est votre quatrième, là. Allez-y.

Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :

1900 La dernière, c'était de l'approfondissement, mais... Bon. Alors, la deuxième question est la suivante. Je comprends que le projet pilote est évolutif, il y a encore des éléments qui vont être définis un peu sur le tas en fonction de comment le projet pilote se déploie. Nous savons que déjà sur le mont Royal, il y a des jours durant la haute saison touristique et de l'été, et estivale, et en hiver aussi, qu'il y a des jours où les deux stationnements ou les quatre stationnements sur le mont Royal, qui desservent le parc du mont Royal, se remplissent et sont tout à fait complets.

1905 Ma question est la suivante : y a-t-il moyen et va-t-il y avoir moyen d'ajouter, dans le cadre du projet pilote, un système de communication aux deux seuils d'entrée, à l'est et à l'ouest du parc, afin d'éviter, lorsque les stationnements sont complets, afin d'éviter aux gens inutilement de monter en voiture pour devoir, après ça, se perdre dans les stationnements pour redescendre en bas.

1915

Ça éviterait de la congestion, ça éviterait les dangers qui sont liés à cette congestion sur les voies d'accès et également dans les stationnements et ça permettrait également d'augmenter la cohabitation routière sécuritaire que vous visez, en évitant que les gens montent sans avoir espoir de se stationner.

1920

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez une réponse à cette préoccupation?

1925

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Oui. Bien, effectivement, c'est quelque chose de souhaitable, mais ce n'est pas quelque chose qui est présent en ce moment et qui est prévu dans le cadre du projet pilote. Rappelons que les stationnements sont pleins que quelques jours par année et c'est quelques heures par jour, ces jours-là. C'est entre deux heures et trois heures. Donc, c'est très limité. Et cette situation-là existe en ce moment et, dans le fond, ce que l'on souhaite, c'est inciter les gens à se rendre compte des multiples façons dont ils peuvent accéder au mont Royal.

1930

Parce qu'on est très axé sur la voiture en ce moment, toute la configuration du chemin Camillien-Houde et des stationnements est à cet effet, et on veut, par l'aide de ce projet pilote, diversifier les types d'accès au mont Royal, à l'aide des transports en commun, bien évidemment, mais il y a d'autres moyens d'accéder à la Clairière, notamment par des sentiers qui sont très intéressants, le vélo, etc. Donc, on veut multiplier les types d'accès à la Clairière.

1935

Donc, en clair, le projet pilote, un des objectifs, c'est de démontrer aux gens qu'ils peuvent accéder autrement qu'en véhicule automobile.

1940

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame.

1945 **Mme HÉLÈNE PANAÏOTI :**

Je vous remercie.

1950 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appelle maintenant monsieur Michael Shafter et suivi de madame Sophie De Corwin, s'il vous plaît. Excusez-moi. Je pense que j'avais appelé madame... Do you mind? I am sorry, I had asked before. I got mixed up. Mrs. De Cowin should be just before you. Sorry.

1955 **Mme SOPHIE De CORWIN :**

1960 Bonjour! Madame la présidente, je voulais des précisions sur le sens des termes « temporaire » et « permanent » utilisés dans différents contextes de la présentation, spécifiquement lorsqu'on parle d'installation temporaire ou qu'on parle de rendre l'interdiction de transit permanente.

1965 Alors, je vous explique. Pour moi, il y a ambiguïté parce que je comprends que pendant le projet pilote, les installations soient temporaires, mais quand on parle d'une interdiction permanente, est-ce qu'on veut dire permanente 365 jours par année ou on veut dire permanente, de façon temporaire, pendant certains mois de l'année. Vous me suivez?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1970 En fait, quand on parle des aménagements temporaires, donc vous avez raison de croire qu'ils seront présents pendant les cinq mois du projet pilote, donc du 2 juin au 31 octobre. Quand on parle du retrait du transit, on n'a jamais mentionné, à ma connaissance, que c'était permanent. En fait, c'est-à-dire que ça va être en continu du 2 juin au 31 octobre, mais c'est de façon temporaire, dans le sens où le projet pilote a une durée dans le temps. Il ne sera pas nécessairement repris l'année prochaine. En fait, c'est du tout prévu comme ça.

1975

Mme SOPHIE De CORWIN :

1980 Je pense qu'on ne s'est pas compris. C'est qu'on fait ce projet pilote, c'est éventuellement pour décider si on va de l'avant à plus long terme avec une interdiction du transit, sinon, on perd notre temps. On s'entend ? Donc, il y a quand même l'éventualité où une décision serait prise d'interdire le transit les années suivantes. Mais, on l'interdirait pendant la même période du 2 juin au 31 octobre chaque année pour rouvrir le transit de novembre...

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

1985 Non, non, non.

Mme SOPHIE De CORWIN :

1990 ... au 31 mai? Ou est-ce qu'on va, dans l'éventualité de cette interdiction permanente, considérer de l'interdire de façon permanente, 365 jours par année.

LA PRÉSIDENTE :

1995 Écoutez, si je peux me permettre, la consultation porte sur un projet pilote qui va se dérouler du 2 juin au 31 octobre. Vous allez nous revenir, nous présenter des positions là-dedans, des opinions. La commission va faire un rapport, la commission de l'Office va faire un rapport et des recommandations à la Ville. Et, là, la Ville va décider, suite à ces recommandations, qui vont prendre en compte toutes les opinions qui auront été émises et
2000 prendra ses décisions pour la suite des choses.

Mme SOPHIE De CORWIN :

2005 Parfait. Permettez-moi de vous dire que nous aurions alors un problème méthodologique parce que nous n'aurions pas testé les conditions hivernales.

2010 Alors, on va prendre une décision pour l'hiver, sans avoir les éléments utiles, parce que la fréquentation n'est pas la même, les besoins ne sont pas les mêmes, les enjeux ne sont pas les mêmes. Il n'y a pas de cycliste... Bien, il y a peut-être des cyclistes au mois de janvier, excusez-moi, je ne veux pas dire une bêtise, mais mettons qu'il y en aurait peut-être moins. Par contre, il y a d'autres usagers en hiver, avec d'autres préoccupations. Alors, bon, mais c'est correct, je vais être capable de produire une opinion en testant les deux positions, finalement, mais je veux dire, j'aurais préféré que ce soit plus clair, bon.

2015 J'ai une deuxième question. Puisque la sécurité est un des aspects importants de ce projet, il me semble que je n'ai pas vu de statistiques sur les accidents dans l'axe Camillien-Houde/Remembrance, et donc, s'il y en a, est-ce qu'on peut me dire où je vais les trouver? Sinon, est-ce que ce serait possible de fournir un historique des accidents dans cet axe en termes de nombre, de type d'accidents, de cause, de gravité des accidents, des moments où les accidents surviennent, pour qu'on ait une meilleure idée de la problématique sur le plan de la sécurité.

2020 **M. THOMAS BISSUEL-ROY :**

2025 Oui, tout à fait. On a accès à des données. En fait, pour l'instant, moi, j'ai des données de 2012 à 2016 sur les accidents, les rapports d'accident. Toutefois, j'aurais besoin de faire une certaine validation, à savoir si ces données-là peuvent être rendues publiques. Vous comprenez qu'il y a des données rattachées à des rapports d'accident, donc, il y a des données certainement plus sensibles. Si c'est possible, j'aurais aucun problème à ce qu'on transmette ces données-là sur le site de l'OCPM éventuellement pour que vous y ayez accès. Il n'y a aucun problème. Je ferai les vérifications.

2030 **Mme SOPHIE De CORWIN :**

2035 D'accord. Merci, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame. Monsieur Michael Shafter et par la suite monsieur André Chouinard.
Good evening.

2040

M. MICHAEL SHAFTER :

Good evening my friends. My name is Michael Shafter, spokesperson pour the ABM – A Better Montreal - Would it not be better to put off this pilot project for three years, until road and infrastructure congestion on Montreal streets is alleviated. Otherwise, you're dumping thousands of cars traversing the mountain in very fluid fashion, in very fluid fashion, on to overcrowded residential streets such as the surrounding mountain Mount-Royal, Maplewood, Decelles, Côte-Sainte-Catherine, Van Horne and Côte-des-Neiges, to name by a few.

2045

And, in front of hospitals, schools and parks, where our children – our little children – and elderly seniors must cross safely with or without the grace of God.

2050

Please take this message back to mayor Valérie Plante. It's never too late to make the right decision. I will just ask you if you will do so?

2055

LA PRÉSIDENTE :

That's the question?

M. MICHAEL SHAFTER :

2060

Will you do so? Yes or no?

APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE

2065

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît, s'il vous plaît...

2070 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

Tout ce qu'on peut dire à ce sujet, c'est que tous les commentaires qui sont énoncés, toutes les questions sont complètement publiques et bien sûr, ça va être lu par tous les intéressés.

2075

LA PRÉSIDENTE :

Second question?

2080 **M. MICHAEL SHAFTER :**

Was that a yes or a no? I'm a little slow... Is that a yes?

2085

LA PRÉSIDENTE :

It was all these... whatever is said here is public so, it will read by whoever has to read it.

M. MICHAEL SHAFTER :

2090

Thank you very much. At the same time, could you mention to mayor Plante if she would be willing to get in to a CJAD helicopter with Rick Leckner, traffic consultant, and two impartial reporters for a few trips to look-see from above and make comments, hopefully before the pilot project begins or a few times thereafter, this would display democracy in action instead of democracy denied and zero transparency.

2095

Otherwise, I fear, in light of 30 000 signatures to keep the mountain open, the majority of Montrealers will become pessimistic concerning any future initiatives put forward by the Plante administration and/or her executive committee. What a shame when only optimism will put the smile back into all Montrealers. I thank you.

2100

LA PRÉSIDENTE :

Thank you for your question and...

2105

M. MICHAEL SHAFTER :

Could I just submit this to each of you?

2110

LA PRÉSIDENTE :

Yes. You can submit.

M. MICHAEL SHAFTER :

2115

As a reminder.

LA PRÉSIDENTE :

Thank you. J'invite maintenant monsieur Chouinard, s'il vous plaît.

2120

M. ANDRÉ CHOUINARD :

Bonjour, Madame la présidente!

2125 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Monsieur Chouinard!

2130 **M. ANDRÉ CHOUINARD :**

2135 Commissaires, Monsieur, Madame. J'aurais aimé que les journalistes soient ici tout à l'heure lorsque monsieur Dufour est intervenu. Dans vos projets sur la montagne, j'espère que vous allez demander – je vous entends parler depuis le début de la conférence de sécurité – j'espère que vous allez demander qu'il y ait aussi une loi pour les cyclistes sur la montagne, la vitesse.

2140 Si vous avez vu le reportage vendredi à l'information, ils ont pris des cyclistes à 65 km/h sur la montagne. Ça fait que j'espère que vous allez demander qu'il y ait une loi aussi pour la vitesse pour les cyclistes. Parce que moi, je suis piéton, aussi des fois, sur le mont Royal, puis j'aimerais pas ça me faire accrocher. Comme la dame qui a passé là, pas loin de l'hôtel de ville où est-ce qu'il y a un monsieur qui est roi du mont Royal, a passé proche de la renverser, d'accord? J'espère que vous allez demander qu'il y ait une vitesse de contrôle.

2145 J'espère qu'aussi à la Ville, vous allez conseiller qu'il y en ait partout. Parce que je suis cycliste, motocycliste, je fais aussi du patin à roulettes, puis je suis en automobile. Puis, j'aimerais que la sécurité soit augmentée autant pour les automobilistes comme pour les cyclistes, d'accord?

2150 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Chouinard, je comprends que vous souhaitez, vous demandez que?

M. ANDRÉ CHOUINARD :

2155 On parle de sécurité, Madame. Je veux juste amener...

LA PRÉSIDENTE :

Qu'on prenne les mesures...

2160 **M. ANDRÉ CHOUINARD :**

C'est un point important. Ils en ont parlé. Depuis tout à l'heure qu'ils parlent de sécurité, sécurité.

2165 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2170 **M. ANDRÉ CHOUINARD :**

Je vais en venir à mes questions.

LA PRÉSIDENTE :

2175 O.K., allez-y.

M. ANDRÉ CHOUINARD :

2180 C'est un fait que j'aimerais... Je pense que c'est au bénéfice pour tout le monde qu'il n'y ait pas d'accident sur le mont Royal.

LA PRÉSIDENTE :

2185 Oui.

M. ANDRÉ CHOUINARD :

Et n'importe où dans la ville, non plus.

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

M. ANDRÉ CHOUINARD :

2195

Il y en a eu des accidents sur Saint-Denis. Est-ce qu'on va fermer la rue Saint-Denis? Il y en a eu au coin de Rosemont/Iberville. Est-ce qu'ils vont fermer la rue Rosemont/Iberville? C'est pas fait, ça s'en vient.

2200

O.K. Ma première question. Tout à l'heure, dans votre exposé, c'était très bien, une belle histoire, tout ça. Vous avez parlé que le mont Royal, c'est un collectif. Un collectif, donc, c'est pour l'ensemble de tout le monde, d'accord. Si c'est pour l'ensemble de tout le monde, pourquoi depuis le début – c'est très bien monté, votre scénario, votre projet - tout ce que vous avez dit, il faut enlever l'automobiliste, il faut enlever les autos, il faut enlever les autos.

2205

Vous dites qu'en mettant des autos sur les autres rues, sur Côte-Sainte-Catherine, sur Dr Penfield... Dr Penfield, je ne sais pas si vous connaissez la ville? Je la connais, la ville. Je suis venu au monde à Montréal, puis j'ai 70 ans, puis j'ai toujours vécu à Montréal. Puis, Dr Penfield, quand vous passez, vous avez avenue des Pins avec McGill Collège qui est là. La circulation, Monsieur, là, si vous ne voyez pas de trafic là, vous, je ne sais pas où est-ce que vous êtes. C'est plein. C'est très difficile à accéder, d'accord.

2210

Ça fait que, juste qu'est-ce que je veux demander avec, comme vous dites, le collectif, la consultation, pourquoi pas plus partager la montagne, cohabiter ensemble pour que l'automobile puisse aussi passer? Lorsque ce chemin-là a été fait, il a été fait autant pour le cycliste, l'automobile, le piéton, puis le cheval. Ça fait que pourquoi l'enlever à l'automobile? D'accord?

2215

Comme madame disait tout à l'heure, peut-être réduire la vitesse, je suis d'accord. Mais pas l'enlever à l'automobile. Je m'excuse, Madame la présidente, mais je suis en *crisse*.

2220 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Écoutez, est-ce que je peux vous inviter à, comment dire donc, à exprimer votre colère dans un mémoire que vous nous présenterez au mois de novembre.

2225 **M. ANDRÉ CHOUINARD :**

Madame...

2230 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce qu'il y a d'autres personnes qui ont demandé à poser des questions. Soit dit en passant, le registre va être fermé dans quelques minutes. Alors, ceux et celles d'entre vous qui veulent poser d'autres questions, qui n'en ont pas posé, allez vous enregistrer. Alors, si on veut avoir le temps de tous s'informer également, j'aimerais ça qu'on se donne un petit peu de discipline pour s'en tenir aux questions.

2235

M. ANDRÉ CHOUINARD :

Mon autre question est très, très courte.

2240

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

2245 **M. ANDRÉ CHOUINARD :**

Depuis le début de l'année, je ne sais pas combien est-ce qu'il y a eu d'accidents avec les autobus et les cyclistes. Puis, même l'an passé, aussi. S'il y a d'autres accidents sur le mont Royal, est-ce que vous allez enlever les autobus? Merci. Ma question est posée.

2250

LA PRÉSIDENTE :

Votre question.

2255 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

En fait, je ne suis pas sûr. Donc, la question, je vais la reformuler pour m'assurer d'avoir bien compris la question. S'il y a des accidents qui impliquent des autobus, allons-nous retirer les autobus? Bien non.

2260

M. ANDRÉ CHOUINARD :

Non? Pourtant, pourquoi vous ne les enlevez pas? Vous parlez de sécurité, sécurité, Monsieur.

2265

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît, s'il vous plaît.

2270 **M. ANDRÉ CHOUINARD :**

Oui. C'est parce que le vrai but de la chose, c'est d'enlever les endroits aux automobilistes. La prochaine rue qui va être fermée à Montréal, Sainte-Catherine, ils la ferment quasiment. Ça va être quoi la prochaine rue qu'ils vont fermer?

2275

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

2280 **M. ANDRÉ CHOUINARD :**

Madame, on n'a pas d'autres moyens de s'exprimer. On est ici pour s'exprimer, puis on n'a pas d'autres moyens.

2285 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais vous allez avoir plein d'occasions, aussi. Puis, je vous invite à aller sur le site internet, puis vous exprimer sur la plateforme en ligne de l'Office qui va être ouverte pendant tout l'été, pendant tout le temps du projet pilote.

2290

Madame Sara Rosner, s'il vous plaît. Est-ce qu'elle est ici? Monsieur Quy Duong, s'il vous plaît. Il est parti? Bon. Monsieur Marc-Antoine Desjardins. Bonsoir, Monsieur!

2295

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

Bonsoir! Je suis le responsable de Cyclovia Camillien-Houde, donc je pense qu'il y a une dame dans la salle qui avait des questions. C'est moi le responsable, le coupable qui empêche les voitures le dimanche matin sur six matinées entre 7 h 30 et midi pour l'édition 2018.

2300 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que, Monsieur...

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

2305

Excusez-moi. C'est moi le responsable de la Cyclovia Camillien-Houde qui va gérer deux dimanches cette année, l'interdiction de circuler, bien sûr, entre 7 h 30 et midi du côté est. Ce n'est pas que pour les cyclistes; c'est un événement à vocation familiale qui se veut pas juste non plus pour l'élite sportive. C'est vraiment participatif, c'est pour les gens qui veulent être actifs

2310 ou se remettre en mode actif. Donc piétons, coureurs et cyclistes, bien entendu. Et, c'est copié, comme vous l'avez dit, Monsieur, sur l'exemple le plus patent qui est celui de la Cyclovia dans le parc de la Gatineau qui est en vigueur depuis 1970.

2310

Alors, ma question, c'est plus une intervention. Je veux féliciter la Ville de Montréal. Ça ne me dérange pas d'être envers et contre tous ici. Moi, je veux dire, j'assume très bien ma position. Je suis 100 % en faveur avec la fin du trafic de transit. Pourquoi? Parce que, premièrement, c'est une démarche qui suit un processus qui est là, qui est en cours depuis nombre d'années et, finalement, que le contenant ne plaise pas à tout le monde, c'est une chose, mais au moins les choses avancent.

2315

2320

On aura toujours l'occasion de revoir la méthodologie, de reposer une question, à savoir si c'est appliqué de la bonne façon. Mais, je veux lever mon chapeau à la Ville de Montréal qui, finalement, arrive avec une intervention qui va mettre fin au trafic de transit. C'est une voie qui passe à travers un espace vert...

2325

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Desjardins, je vous remercie beaucoup, mais avez-vous des questions sur le projet pilote?

2330

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

Bien, on sait que ça commence le 2. J'aurais demandé quand est-ce que ça commence.

2335 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, alors, on vous remercie.

2340 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Donc, c'est le 2 juin, je le sais. Mais je veux juste vous féliciter et vous avez tout mon appui.

2345 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on comprend bien ce que vous nous dites.

2350 **M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :**

Dernier point, si vous permettez.

LA PRÉSIDENTE :

Rapidement.

2355

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

Si les gens ont des questions... pardon, excusez-moi.

2360 **LA PRÉSIDENTE :**

Si les gens ont des questions?

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

2365

Sur la Cyclovia Camillien-Houde...

LA PRÉSIDENTE :

2370

Vous êtes dans la salle.

M. MARC-ANTOINE DESJARDINS :

2375

... je suis accessible.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Monsieur Dufresne, s'il vous plaît.

2380

M. JEAN DUFRESNE :

Bonjour, Madame la présidente! Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

2385

Bonjour, Monsieur! Bonsoir!

M. JEAN DUFRESNE :

2390

Deux questions concises...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2395 **M. JEAN DUFRESNE :**

... sur ce qui est le cœur du projet pilote qu'est la scission de la circulation de transit. Je voudrais savoir s'il y a des critères objectifs qui pourraient amener la Ville à rejeter cette idée-là ou est-ce que c'est un fait accompli? Est-ce que l'analyse du projet pilote va se limiter à améliorer autour du cœur ou est-ce qu'on pourrait arriver à une conclusion que ce n'est pas une bonne idée?

2400 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

2405 Bien sûr que tout va être analysé. Je peux peut-être passer la parole à Thomas pour décrire un peu ce qui pourrait être analysé par rapport à la circulation.

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

2410 Oui, tout à fait. Avec le projet pilote, comme on l'a mentionné à quelques reprises, il y a un plan de suivi rigoureux qui va être mis en place pour mesurer les impacts de la circulation qui va être répartie sur les voies avoisinantes. Donc, c'est sûr que cet élément-là va faire partie de la réflexion. Ça sert à alimenter la réflexion... Le projet pilote n'est pas une fin en soi. Donc, la décision de couper, de poursuivre de façon permanente la coupure du transit va être prise suite aux consultations qui vont avoir lieu cet automne. Le projet pilote va servir à alimenter la discussion et les données.

2415 **M. JEAN DUFRESNE :**

2420 Mais, ma question ne portait pas sur les critères subjectifs. Est-ce qu'il y a des critères objectifs qui vont être pris en compte, qui pourraient arriver à dire : non. Est-ce qu'il y a un niveau d'achalandage, par exemple, est-ce qu'il y a un niveau d'achalandage aux intersections? Il faut que rien dépasse le C.

2425 S'il y a quelque chose qui dépasse le C pendant la période – le C, c'est le niveau d'achalandage
– à ce moment-là, l'idée n'est pas bonne, on la rejette. Est-ce qu'il y a des seuils d'inconvénients
pour les automobilistes, qui ont été établis, qui vont vous permettre de dire : « Au-delà de ça, on
ne le fait pas. » Ou tout ça va être analysé dans le flou mou. Est-ce qu'il y a des chiffres, est-ce
qu'il y a des seuils d'achalandage que vous ne voulez pas dépasser?

2430

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

Au niveau des seuils d'achalandage en tant que tel, on n'a pas fixé nécessairement de
norme parce que ce n'est pas le seul critère qui va nous permettre de décider si le projet est
2435 valable ou pas. Donc, il n'y a pas de critères qui permettent de rejeter la validité de la coupure du
transit.

LA PRÉSIDENTE :

2440

Alors, quels sont les critères que vous allez utiliser?

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

2445

Je passerais peut-être la parole à Claudia pour les différents critères.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Bien, on en a parlé un peu tantôt. C'est sûr que l'impact sur la circulation va être prise en
compte, c'est bien évident que ça fait partie des critères qui vont être analysés. Comme dit
2450 Thomas, ce n'est pas le seul. Le plan de suivi globalement va être analysé, les résultats qu'on va
avoir sur les différents volets, autant la sécurité que la circulation, que les commentaires des
partenaires, que les améliorations en termes d'environnement, la compréhension des usagers,
tout ça va être analysé et c'est l'appréciation globale de tous ces résultats-là qui va nous
permettre de déterminer si le projet est viable ou non dans la suite.

2455

Puis, si je peux réitérer, pour nous aussi, le projet pilote, c'est un premier pas dans un projet de réaménagement plus important futur et il sert à alimenter la réflexion. Donc, pour nous...

2460 **M. JEAN DUFRESNE :**

Vous allez... Excusez-moi, vous faites de l'éditorial. Ma question portait strictement sur la scission, de couper la circulation.

2465 **Mme CLAUDIA VILLENEUVE :**

Si je peux me permettre, la scission comme telle, c'est sûr que dans le cadre du projet pilote, il fallait vivre avec la configuration actuelle des voies. Donc, la décision qui a été prise de couper de cette façon-là répond à divers objectifs, je veux dire, c'était une question de logique tout ça. Il ne faut pas penser que la façon de couper le transit dans le cadre du projet pilote va être la solution dans la vision permanente. On n'en est pas là. Puis, ça ne sera pas du tout une traduction... La vision permanente ne sera pas une traduction du projet pilote. Parce qu'il faut penser que dans le cadre du projet permanent, il va y avoir vraiment un réaménagement plus important. Donc, la configuration des voies pourrait changer et tout ça.

2475

Donc, la notion de oui ou non du transit, c'est sûr que cette décision-là sera prise à un certain moment, à la fin des consultations et tout, mais la façon de le faire n'est pas définie encore, puis elle va être à définir, en fonction de l'ensemble des critères qu'on a à évaluer, notamment la sécurité.

2480

M. JEAN DUFRESNE :

Mais, il n'y a pas différentes façons. On coupe ou on ne coupe pas. Mais, je comprends que vous dites que la décision va se prendre plus tard.

2485

2490 Pour le bien de tout le monde, je vais aller tout de suite à ma deuxième question. Il y avait une diapositive qui nous disait qu'en 2008, qui nous informait qu'en 2008, il y a eu un consensus de maintenir la voie de transit. On a parlé qu'en 1990, une idée avait été de l'enlever, mais en 2008, le consensus était de le maintenir. De réduire le nombre de voies, mais de le maintenir. Ma question est la suivante : qu'est-ce qui légitime l'administration municipale à s'éloigner de ce consensus de 2008 et à introduire l'idée de couper la circulation.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2495 En fait, je ne crois pas, si vous permettez, je vais vous émettre ma compréhension qu'il y a eu un consensus en 2008 de maintenir la circulation de transit. C'est faux.

M. JEAN DUFRESNE :

2500 Est-ce que la circulation a été maintenue en 2008 au moment de décider de réduire le nombre de voies?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2505 Il n'y a pas eu de consensus à ce sujet-là. C'est juste qu'il y a eu rien de fait. Il ne faut pas présumer qu'il y a eu consensus parce qu'il n'y a rien qui a été fait.

M. JEAN DUFRESNE :

2510 Mais, ça a été évoqué parce qu'en 1990, c'était fait.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2515 Vous faites allusion à ce qui est inclus dans tous les documents de référence en lien avec la préservation et la mise en valeur du mont Royal. Dès 90, on parlait de retirer le transit et on a réitéré cette question-là en 2008.

M. JEAN DUFRESNE :

2520 Donc, je retiens qu'il n'y a pas de légitimation nécessaire à introduire cette idée-là maintenant. Il y a simplement une décision arbitraire de le faire. Je garderai le reste de mes commentaires pour la période de novembre. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2525 Merci beaucoup, Monsieur.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2530 Je voudrais intervenir un petit peu sur la question des indicateurs de résultat. Une question l'autre fois pour madame Béchar, Bénard, je ne me souviens plus exactement... Bédard. Ça a été posé la semaine passée aussi. Ça m'apparaît extrêmement important cette question-là parce que, nous, on a le mandat – je parle comme commissaires – on a le mandat d'évaluer à la fin aussi le succès de l'opération. On va évaluer surtout à la lumière de ce que les gens nous auront dit, c'est ça, là. Mais il y a quand même... Ça va être difficile, je trouve, de se
2535 baser sur des critères objectifs qui ne sont pas définis en ce moment.

2540 Vous avez le mérite, et je vous félicite de ça, vous recueillez beaucoup d'informations, on le voit. Vous avez un comité de suivi qui va continuer à recueillir beaucoup d'informations. Mais, est-ce que dans cette masse d'informations, il y a certains indicateurs qui sont plus importants que d'autres et qui seraient déterminants à la fin du succès ou de l'échec, total ou partiel, du projet ? Moi, je ne vois pas ça dans la masse d'informations qu'on a et ça va rendre, pour tout le monde, ça va rendre la tâche plus difficile à la fin d'évaluer le degré de succès ou d'échec de l'opération.

2545 Je comprends que c'est un projet pilote, c'est temporaire, c'est difficile. Il y a plein de conditions autour de ça qui rendent difficile d'établir. Mais, moi, j'interviens en usine, j'enseigne le management à l'université, puis j'aurais de la misère à intervenir, faire un projet où, d'avance, je ne détermine pas les critères de succès à la fin.

2550 Parce que, sinon, à la fin, tout le monde peut s'obstiner pour savoir : « Oui, oui, c'est un succès. » « Non, non, non, c'est pas un succès. » « Oui, oui, c'est un succès. » On ne sera pas plus avancé. Alors, moi, j'inviterais, en tout cas la Ville de ce côté-là, je vous inviterais à faire un effort supplémentaire, d'essayer de déterminer certains indicateurs de résultat qui vont tous nous aider à faire notre job comme il faut à la fin. Voilà. Merci.

2555

LA PRÉSIDENTE :

Madame Terral, s'il vous plaît.

2560

Mme ANICK TERRAL :

Bonsoir! Tout d'abord, je suis conductrice, j'utilise les transports en commun et je fais de la bicyclette. Donc, j'aime ma ville avec tous ses moyens de locomotion. C'est sûr que la montagne, j'ai un peu de misère à la monter. Ça, c'est en introduction qui je suis.

2565

Maintenant, vous avez montré des belles images d'avenir de la montagne à travers le projet pilote et je me demandais que toutes ces activités qui vont être faites, ces animations, j'espère qu'elles peuvent se faire sans le projet pilote et sans empêcher la voie d'accès de Camillien-Houde/Remembrance. Je le souhaite fortement. Et que l'un ne dépend pas de l'autre.

2570

Donc, ma question, est-ce que vous pouvez faire ces activités-là et ces beaux parcs ou quoi que ce soit, ces îlots, sans avoir à couper cette voie?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2575

En fait, pour répondre clairement à votre question, bien sûr, il y a certains éléments d'animation qui auraient pu être faits, peu importe si la circulation de transit était coupée ou pas. Par contre, en retirant la circulation de transit, on retire un bon nombre de véhicules automobiles et on veut faire redécouvrir cet axe, cette partie du parc aux citoyens, en leur proposant des activités autres que de circuler en automobile.

2580

En clair, on veut que les gens puissent quitter leur véhicule quelques instants pour apprécier le parc, apprécier le site patrimonial dans lequel ils se trouvent, autrement que simplement circuler en transitant. Donc, c'est pour ça qu'on a aménagé des aires de repos, de contemplation comme le belvédère Soleil, comme ça va être aménagé, comme le café au belvédère Camillien-Houde. C'est des exemples.

2585

Mme ANICK TERRAL :

Mais, je pense personnellement, parce qu'on peut quand même aménager ces activités-là, tout en maintenant quand même un corridor. Et je tiens juste à dire, par plaisir des fois, juste le soir, quand je peux avoir l'auto, le plaisir de revenir, de passer par la montagne tout doucement et de voir, soit le coucher le soleil, et d'être en véhicule, et je me sens intégrée dans la montagne et dans ma ville, même si je n'ai pas à stationner pour le vivre. C'est un bonheur. Et ça fait partie de la Ville de Montréal et je suis Montréalaise. Je tiens juste à dire ça.

2590

2595

LA PRÉSIDENTE :

Madame Terral...

2600

Mme ANICK TERRAL :

Je reviens à ma deuxième question.

2605 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Est-ce que je pourrais vous inviter à garder vos commentaires d'appréciation et de vous en tenir à des questions.

2610 **Mme ANICK TERRAL :**

Bien, parce que ça va avec, on s'entend? Merci.

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais soyez plus brève alors.

Mme ANICK TERRAL :

2620 C'est juste que juste mettre des questions, c'est un peu *frette*. Ma deuxième question, ça va être très simple. En cas d'ici le mois d'octobre, la STM part en grève, qu'est-ce qu'on fait avec la voie qui est interrompue?

2625 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2630 En fait, ça va être la même question partout à Montréal. Permettez-moi de préciser qu'on ne coupe absolument pas l'accès automobile au mont Royal, au parc du mont Royal. Les gens qui veulent accéder au mont Royal en auto vont pouvoir continuer à le faire.

Mme ANICK TERRAL :

2635

C'est pas ce que je demande. C'est la voie de transit, Monsieur. C'est pas pour aller se balader sur la montagne. En cas de grève, déjà qu'il y aura plus d'achalandage, de voitures, et là, on réduit quand même une voie d'accès. Donc, allez-vous maintenir la fermeture de la voie d'accès en cas de grève de la STM? C'est ma question.

2640

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Écoutez, je vais vous avouer que ce n'est pas un scénario qui a été envisagé, la grève de la STM, mais on pourra très certainement se poser la question à ce moment-là.

2645

Mme ANICK TERRAL :

Merci.

2650

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame. Madame Élisabeth Vlin, s'il vous plaît. Est-ce que madame Vlin est ici? Je vous annonce que le registre est fermé en ce moment. Madame Myriam Grondin. Bonsoir, Madame!

2655

Mme MYRIAM GRONDIN :

Bonsoir! Alors, deux petites questions. La première, c'est que nous comprenons que l'accès véhiculaire au parc du mont Royal est maintenu dans le cadre du projet pilote. Donc, les gens qui viennent de l'est vont pouvoir accéder au parc et vont pouvoir se stationner – qui viennent en voiture – vont pouvoir se stationner au stationnement de la Maison Smith et les gens de l'ouest vont pouvoir se rendre au pavillon du lac aux Castors.

2660

2665 Ma question, c'est est-ce que la Ville a essayé de trouver un moyen pour permettre aux voitures qui ont payé leur stationnement de pouvoir, si on veut, cheminer d'un stationnement à l'autre, soit par... Ça pourrait être une barrière flexible ou soit par du personnel peut-être qui ferait le contrôle des tickets. Est-ce que c'est quelque chose qui a été évalué?

2670 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Merci de votre question. Ce qui a été évalué et ce qui est retenu dans le cadre du projet pilote, c'est la possibilité, si les stationnements de l'ouest qui sont plus petits, s'ils sont pleins, on pourra accéder, les gens pourront accéder aux stationnements de l'est qui sont plus vastes. Donc, oui, ça, ça a été prévu.

2675

Mme MYRIAM GRONDIN :

Mais, pas en tout temps?

2680

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Pas en tout temps, parce que ça équivaldrait à faire du transit via les stationnements, ce qui est très dangereux. Ce qu'on veut éviter, bien évidemment.

2685

Mme MYRIAM GRONDIN :

2690

Excusez-moi, qu'est-ce que vous voulez dire que ça ferait du transit via les stationnements? Parce qu'il y aurait quelqu'un qui vérifierait... En fait, qui vérifie si la personne a payé le stationnement. Donc, les gens ne vont pas payer 8-9 \$ pour le stationnement pour ressortir cinq minutes après.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2695 Les gens pourraient avoir payé leur stationnement, puis dire : « Non, non, je veux me stationner là-bas » puis, finalement, faire du transit. Mais, bon, c'est qu'il y a ce risque-là quand même.

Mme MYRIAM GRONDIN :

2700 O.K. Ma deuxième question, c'est pourquoi le SPVM ne peut-il pas émettre des constats d'infraction pour la vitesse pour les vélos? Si c'est possible juste d'avoir la fin de l'explication, s'il vous plaît ?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2705 J'invite mon collègue du SPVM à prendre la parole.

M. STÉPHANE DUFOUR :

2710 Comme j'ai dit tantôt, c'est tout simplement, c'est la loi qui ne nous le permet pas, qui est une loi provinciale. Ça fait qu'il faudrait qu'il y ait des amendements qui soient faits. Par contre, ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas intervenir, si on juge qu'un cycliste fait des... A un comportement qui met la vie en danger, on peut quand même émettre des billets. Mais, au niveau de la vitesse, la réglementation ne nous le permet pas présentement.

2715

Mme MYRIAM GRONDIN :

Excusez-moi. Donc, vous dites s'il met sa vie en danger ou la vie des autres que vous pouvez...

2720

M. STÉPHANE DUFOUR :

Des autres.

2725 **Mme MYRIAM GRONDIN :**

Des autres.

2730 **M. STÉPHANE DUFOUR :**

Oui.

Mme MYRIAM GRONDIN :

2735 O.K. D'accord, ça clarifie.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

2740

Mme MYRIAM GRONDIN :

Merci.

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame. Monsieur Luc Gervais. Bonsoir, Monsieur!

M. LUC GERVAIS :

2750

Bonsoir, Madame! Je me réfère à votre document synthèse et plus particulièrement au suivi du projet point 2.6. Alors dans le document de synthèse – je me reprends – dans le document de synthèse, au point 2.6 et plus particulièrement sur la circulation, on dit que :

2755

« Les comptages de la circulation automobile seront effectués avant et pendant le retrait du transit sur l'axe Camillien-Houde. »

Pourriez-vous être plus précis sur le moment où ces sondages seront exécutés?

2760

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

Donc, il y a des comptages qui vont être réalisés dans les tout premiers jours suivant la fermeture, pour être sûr de capter la période avant la période des vacances, la fin des classes, tout ça, pour avoir des données représentatives de moments où la circulation est encore un peu plus dense. Il va y avoir des comptages qui vont être faits également en septembre, aussi, au retour des... Normalement où la circulation devient un petit peu plus dense, suite aux vacances.

2765

M. LUC GERVAIS :

2770

Mais pouvez-vous nous donner des dates, s'il vous plaît?

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

Oui, je ne les ai pas très loin. Donc, il va y avoir le jeudi 14 juin, il y aurait des comptages qui seraient faits et, en septembre, la date n'est pas définie encore.

2775

M. LUC GERVAIS :

2780 Voyez-vous, vous me permettez un bref commentaire, en juin, l'Université de Montréal est à un point pratiquement mort depuis la fin d'avril, les cours sont finis, les étudiants réguliers. Alors, je ne suis pas sûr et je ne suis pas sûr que les sondages que vous allez faire auront une valeur par rapport à la saison réellement occupée sur Côte-Sainte-Catherine et, ainsi de suite. Alors, ça, il faudrait prendre ça en considération.

2785 Ma deuxième question. Au point 2.7, la fin du deuxième paragraphe, on dit que :

« L'analyse de la circulation n'a pas révélé de problème de capacité pour la rue, telle que la rue des Pins, la rue du Dr Penfield et le chemin de la Côte-Sainte-Catherine. »

2790 Comment cette analyse-là a-t-elle été faite?

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

2795 Cette analyse-là a été faite en regardant le nombre de véhicules qui circulent actuellement sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance. On a regardé si, dans un cas... Le pire scénario, disons, que l'ensemble de ces débits-là se répartissaient sur ces deux axes-là, dans ces cas-là, on pourrait observer...

2800 En fait, l'analyse dit qu'on pourrait observer certains épisodes de congestion où, à certaines intersections, on pourrait dépasser la capacité. Ce que l'étude dit par ailleurs, c'est qu'on juge qu'il y a suffisamment de capacité... En fait, c'est ces deux axes-là qui sont observés, mais il existe plusieurs autres axes parallèles qui pourraient absorber une partie de ce trafic-là. Ce qui fait que... Et il y a également une part de ces déplacements-là qui vont se répercuter probablement beaucoup plus loin, parce que les origines des gens qui transitent actuellement sur
2805 Camillien-Houde/Remembrance sont très variées.

2810 Ce qui fait qu'on juge que de façon globale, peut-être que dans les premières semaines, les premiers jours... Plutôt les premiers jours qui suivent la fermeture, on pourra observer des épisodes un petit peu plus difficiles sur ces axes-là, mais on juge que normalement dans des situations semblables, la circulation finit par se... Les gens choisissent d'autres chemins, puis on retrouve un retour à la normale.

M. LUC GERVAIS :

2815 Une sous-question, si vous permettez, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2820

M. LUC GERVAIS :

2825 Dans les rues que vous énumérez à la fin de ce paragraphe-là, vous ne mentionnez pas le boulevard Mont-Royal qui est la rue qui est le plus collé sur la montagne, et Édouard-Montpetit où la circulation, tant sur le boulevard Mont-Royal que sur Côte-Sainte-Catherine, se fusionne sur Édouard-Montpetit. Est-ce qu'il y a une raison pourquoi cela n'a pas été fait?

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

2830 Oui. L'analyse a été faite sur deux axes qu'on a appelés les axes privilégiés. Donc, quand on regarde les axes qui seraient privilégiés lorsqu'on couperait le transit, cela dit, on est conscient qu'il y a une part de ces débits-là qui vont aller sur d'autres axes comme Van Horne, Édouard-Montpetit, comme Mont- Royal au sud. Il y a Sherbrooke aussi qui risque de recevoir une part de ces débits-là. C'est pour ça que les comptages qu'on va faire durant le projet pilote
2835 avec le comité de suivi et tout vont être faits, ces comptages-là, il y a des vérifications qui vont être faites sur ces axes-là aussi pour s'assurer que... Essayer de voir s'il y a des impacts majeurs qui sont...

M. LUC GERVAIS :

2840 Y compris Édouard-Montpetit?

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

2845 Y compris Édouard-Montpetit, tout à fait.

M. LUC GERVAIS :

D'accord. C'est tout. Merci, Madame.

2850 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur. Monsieur Kuperberg, s'il vous plaît.

M. HENRY KUPERBERG :

2855 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

2860 Bonsoir, Monsieur!

M. HENRY KUPERBERG :

2865 J'ai une question concernant l'accessibilité. J'ai un chien et aujourd'hui, je ne peux pas prendre mon chien sur les autobus ou le métro. Je ne savais pas ça, mais mon fils m'a dit ça.

2870 Alors, est-ce que c'est possible, pour la durée du projet pilote, à demander à la STM de laisser les gens comme moi à prendre son chien avec eux sur l'autobus? Ça empêcherait des centaines et des centaines de gens comme moi à utiliser la voiture pour accéder à la montagne. Est-ce que c'est possible à demander à la STM pour donner l'accès aux chiens aux autobus?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2875 C'est effectivement un sujet qui peut être discuté avec la STM, mais pas seulement dans le cadre de ce projet pilote. Je vous encourage à adresser votre question directement à la STM.

LA PRÉSIDENTE :

2880 Mais, sur le projet pour la montagne?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

2885 En fait, oui, on pourrait très bien. Oui, c'est possible de le faire. C'est possible de poser la question à la STM : quels sont les critères qui feraient en sorte qu'on pourrait ou pour quelle raison c'est interdit ? Je ne suis malheureusement pas un spécialiste de la STM. Je ne sais pas si mon collègue de la STM a quelque chose à ajouter là-dessus, monsieur Pouliot?

M. OLIVIER POULIOT :

2890 Oui, je vais bien transférer la question de monsieur, pour voir si c'est possible dans le cadre du projet pilote, mais effectivement, donc, j'abonde dans le même sens que monsieur Savignac, si vous voulez que ça soit étendu à l'ensemble du réseau donc, ça peut être une question...

2895 **LA PRÉSIDENTE :**

La question, c'est essentiellement – de monsieur – c'est : est-ce que je peux aller en autobus avec mon chien à la montagne ?

2900 **M. OLIVIER POULIOT :**

Actuellement, ce n'est pas le cas.

2905 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est l'autobus 11.

M. OLIVIER POULIOT :

2910 Dans le cadre du projet pilote, eh, bien, je veux bien transférer la question à l'administration chez nous. Mais, je vous invite à passer par les canaux réguliers du service à la clientèle chez nous pour avoir un suivi plus adéquat là-dessus. Sur ce sujet.

2915 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais, on va avoir une réponse écrite à la question.

M. OLIVIER POULIOT :

2920 Parfait. À ce moment-là, je transférerai à l'administration.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Puis, ça apparaîtra sur le site de l'Office.

2925

M. HENRY KUPERBERG :

2930 Merci. Ma deuxième question concerne le chien aussi. Est-ce que c'est possible de...
Parce que sur la montagne, il n'y a pas de parc à chiens. À Westmount, il y a des parcs à chiens
qui sont clôturés et sur la montagne, on doit garder notre chien sur une laisse de pas plus que six
pieds, je pense. Dans un parc magnifique, on tient le chien comme ça. Alors, est-ce que c'est
possible aussi, un des projets, d'installer une clôture de cette grandeur comme ça pour laisser
les gens comme moi s'amuser avec notre chien sur la montagne?

2935 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

Écoutez, si vous permettez, on ne pourra pas le faire dans le cadre du projet pilote parce
que le projet pilote est bien déterminé, mais je comprends, ce que j'entends, c'est que vous
souhaitez qu'il y ait l'aménagement de parcs à chiens au mont Royal et je vous invite à militer
2940 dans ce sens-là, mais le lien avec le projet pilote ne peut pas se faire.

M. HENRY KUPERBERG :

2945 Ce n'est pas possible.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Pas dans le cadre du projet pilote.

2950 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous invite cependant à en faire une recommandation au mois de novembre.

M. HENRY KUPERBERG :

2955 Merci beaucoup. Bonne chance!

LA PRÉSIDENTE :

2960 Madame Angela Rahaniotis, s'il vous plaît ? Bonjour, Madame. Bonsoir plutôt.

Mme ANGELA RAHANIOTIS :

2965 Bonsoir, Madame. Bonsoir. Ma question est au sujet des accès au cimetière. I visit my parent's grave site several times a month, and with this closure, it is going to be a big inconvenience and stress, and aggravation, that I don't have easy access to visiting the cemeteries. And I think it applies to both cemeteries.

2970 Did you take into consideration that this issue, when making this decision? Because I think it affects a lot of people and also I think probably people with reduced mobility who cannot walk that half kilometer from the parking lot. I live on the West side. For me, since I go often, it takes me about 15-20 minutes to spend there, light candles, and then I go to plant flowers. How am I gonna bring, you know, my flowers there to plant ? I mean, it's a big detour to go all around, to say nothing of the emission pollution that that causes to take that detour.

2975 So, I have not seen too much attention paid to people with reduced mobility and that want to enjoy the mountain in this project. And the access to the cemeteries.

LA PRÉSIDENTE :

2980 Alors, sur l'accès à la montagne? Oui... aux cimetières, plutôt.

M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :

2985 Oui. Bien, pour répondre à votre question, oui bien sûr ça a été pris en considération dans l'élaboration des différents scénarios. Je vais peut-être laisser mon collègue Thomas parler de ce qui a été fait quant à l'évaluation de l'accessibilité aux cimetières.

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

2990

Oui, tout à fait. Pour ce qui est de la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, faut être conscient que les accès, du moins ceux du cimetière du mont Royal, ne sont pas... les deux accès sont conservés. Donc, on comprend très bien que pour certaines personnes ça implique un détour. On a fait certaines analyses.

2995

Vous comprendrez que c'était impossible pour nous de connaître d'où proviennent tous les gens qui accèdent au cimetière. Donc, de calculer les impacts pour chacun. Toutefois, on a fait certaines analyses qui nous ont montrés que, normalement le délai supplémentaire maximal qui devrait être occasionné par le projet est de 10 minutes. Donc, c'est une situation maximale. Donc, faut réaliser que ça dépend du moment de la journée où on accède au cimetière, si c'est la fin de semaine, la semaine, et tout ça. Donc, on a quand même essayé de voir le pire scénario et on arrive à un 10 minutes. Donc, on comprend que c'est... c'est un détour puis que c'est une situation qui est moins plaisante comparée à ce qu'il y avait avant. Sinon... bien je ne sais pas si ça répond à la question en tant que tel, mais...

3000

3005

Mme ANGELA RAHANIOTIS :

Mais, il n'y a pas moyen d'avoir un genre de « pass » pour les personnes qui veulent seulement aller au cimetière? Moi, si je stationne... c'est pas pratique, c'est pas pratique. Il n'y a pas moyen de trouver une façon que les personnes qui veulent visiter le cimetière puisse le faire sans faire le grand détour ?

3010

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

Bien, je vous dirais que dans le cadre du projet-pilote, c'était impossible d'avoir une distinction pour les véhicules particuliers. Donc, on fait... on ne fait pas de différence entre les véhicules qui accèdent... ou on ne peut pas faire de différence facilement pour un policier, par exemple, entre...

3015

3020 **Mme ANGELA RAHANIOTIS :**

Oui, mais comme une passe qui est distribuée que les personnes vont au cimetière. Ils vont pas... ils font pas de transit...

3025 **M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :**

En fait, ce que je peux ajouter c'est que c'est pas... c'est toujours possible d'accéder. On parle d'accessibilité, c'est toujours possible d'accéder au cimetière en véhicule automobile. Toutefois ça implique, dans le cadre du projet-pilote, un détour.

3030

LA PRÉSIDENTE :

Il y a une question, ici, de ma collègue.

3035 **Mme ANGELA RAHANIOTIS :**

Mais j'ai...

LA PRÉSIDENTE :

3040

Oh, puis je vous reviendrai, c'est ad-hoc, ça a rapport avec votre question.

Mme LUBA SERGE :

3045

Est-ce qu'il y aurait un suivi de cette question pour connaître combien de personnes vont de l'Ouest qui vont au cimetière Mont-Royal, et vice-versa. Est-ce qu'il y aura des données sur Oui?

M. PIERRE PAUL SAVIGNAC :

3050

Effectivement, ça fait partie des données que l'on va surveiller. Je peux peut-être demander à Thomas de préciser.

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

3055

Oui, tout à fait. Dans les jours qui... dans les prochains jours, on va faire des comptages à l'entrée du cimetière pour avoir vraiment des données sur... d'où proviennent... les décomptages qui vont nous permettre de voir d'où proviennent les gens. Donc, de voir la proportion des gens qui accédaient par l'accès au haut de la montagne, à savoir s'ils provenaient de l'Est ou de l'Ouest pour essayer de vraiment mesurer l'impact, parce que pour l'instant, on n'a pas ces données-là.

3060

Mme LUBA SERGE :

3065

Ça, c'est avant le projet-pilote?

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

3070

Oui, avant. Et pendant, effectivement, il y aura d'autres comptages qui seront faits pour voir s'il y a eu un impact sur l'achalandage du cimetière.

Mme ANGELA RAHANIOTIS :

3075

Le directeur du cimetière Mont-Royal a déjà prononcé le fait que, comme c'est plus anglophone, les personnes viennent de l'Ouest pour accéder alors au Mount-Royal, et les personnes plus francophones, c'est l'inverse. Alors, c'est vraiment ironique que si on peut pas... on peut pas avoir accès. Alors, je voulais juste faire le point sur ça. J'ai une autre question...

3080 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

3085 **Mme ANGELA RAHANIOTIS :**

My other point is on the consultation process. Aujourd'hui, madame Plante suspended the construction of the toilet in Chinatown, self-cleaning toilet in Chinatown, and I cite... she says – because the community , the Chinese community did not want it – and she says: “Obviously, there is no consensus. If it creates a tension with this community, we're not going to go through with it.”

3090 So she suspended this, they're not going to go through with it because it creates tension.

Over 29,000 people object to closing of the road. So, what is this arbitrary decision and perhaps madame can tell me. I don't understand. You know, on one hand that, you know, there was no consultation prior, now she's saying well they... you know, what is the actual consultation process. Why isn't it consistent?

3095

LA PRÉSIDENTE :

3100 Je pense que madame Olivier a très bien expliqué le processus et le mandat que l'office avait reçu. Je comprends très bien votre préoccupation. Sauf que, ce que je peux vous dire c'est que l'Office est très mal placé pour répondre à votre préoccupation...

3105 **Mme ANGELA RAHANIOTIS :**

Oui, mais c'est pas ça qui était ma question... Madame qui a présenté le processus de consultation...

LA PRÉSIDENTE :

3110

Oui, madame Olivier.

Mme ANGELA RAHANIOTIS :

3115

Elle peut répondre pourquoi d'un côté on arrête une chose parce que les gens sont pas d'accord. Mais ici, on a plus de 29 000 personnes qui ne sont pas d'accord mais on arrête pas le projet.

LA PRÉSIDENTE :

3120

Écoutez , c'est que... si madame Olivier était ici, elle n'est pas ici en ce moment, je lui demanderais de répondre à ma place, puisque c'est elle qui est la présidente. Mais, ce qu'il faut comprendre, c'est que l'Office reçoit des mandats de la ville. Et on a donné suite et – comment dire - on ne peut pas, de notre propre chef, décider que ce projet-ci est valable ou pas. Notre raison d'être est de consulter la population là-dessus et de faire rapport à la ville.

3125

Ce que je vous invite à faire, c'est, au sein de votre arrondissement ou par d'autres moyens, d'aller vers les instances politiques concernées. Parce qu'en ce moment, la commission est impuissante par rapport à votre préoccupation. Sinon, dans le cadre du mandat et les recommandations qu'on va devoir faire par la suite, pour lequel je vous invite à vous prononcer à la suite du projet-pilote.

3130

Mme ANGELA RAHANIOTIS :

3135

Merci Madame. Je voulais juste faire le...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, et je comprends votre préoccupation. Merci.

3140 **Mme ANGELA RAHANIOTIS :**

Merci.

3145 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Chantal Doiron et, par la suite, il y aura dans l'ordre monsieur Khalil Noumi, monsieur Jean Thompson et madame Suzan Phaneuf. Alors, madame Doiron. Bonsoir, Madame!

3150 **Mme CHANTAL DOIRON :**

3155 Chantal Doiron, j'habite Montréal depuis quelques années déjà et je suis pour votre projet. Je suis guide de la Ville de Montréal et je sais que certains de mes collègues sont venus s'exprimer ici concernant notre métier de guide et quant à l'importance du mont Royal pour nous, donc de le traverser évidemment pour bien montrer... faire la visite de Montréal.

3160 En fait, je suis membre de l'Association professionnelle des guides touristiques de Montréal. Donc, c'est environ 150 personnes qui détenons des permis de la Ville de Montréal en tant que guide et qui sommes évidemment des ambassadeurs de la Ville, des amoureux de Montréal, évidemment.

3165 Donc, la majorité d'entre nous, je dirais, on n'a pas de voiture, on est même plutôt formé par Vélo Québec pour être des guides à vélo. Alors, nous on adore ce projet-là. Mais, effectivement, la montagne, c'est un morceau du puzzle qui aide à la fluidité de notre circulation quand on est guide touristique dans la ville. Je sais que l'accès aux autocars touristiques est laissé, donc évidemment, puisque c'est beaucoup plus facile et je pense qu'il y a un souci au niveau des guides comme nous qui circulons en voiture avec des touristes.

3170 Le tourisme change. Il y a beaucoup, par exemple, de croisiéristes qui viennent visiter Montréal, qui demandent des services privés de guide, qui louent des voitures pour qu'on les

3175 conduite à travers la ville, des gens qui vivent dans des hôtels luxueux qui demandent ces services-là également et je pense que de nous... C'est très facile de nous identifier en tant que personne détentrice de permis de la Ville. Par exemple, les musées, les attractions, nous donnent accès évidemment à travers ce permis que je porte ce soir et que je vous montre. Et, voilà.

3180 Donc, ma question est comment allez-vous... Comment vous contrôlez sur cette section rouge du mont Royal, comment c'est contrôlé pour ne pas circuler d'un côté et de l'autre? J'ai une première question.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

3185 En fait, tout est dans le type de véhicule utilisé. Donc, les véhicules de transport en commun sont autorisés à faire le transit. Les véhicules particuliers, donc les voitures ordinaires, ne le sont pas. Ça n'a rien à voir avec les gens qui sont dedans, c'est le type de véhicule. Le transport en commun, c'est possible; les véhicules ordinaires, ce n'est pas...

Mme CHANTAL DOIRON :

3190 Mais le contrôle se fait comment? Qui est là pour dire : « Vous ne passez pas »?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3195 C'est essentiellement une signalisation routière donc qui va identifier « Accès interdit, excepté », les exceptions qui viennent avec. « Excepté autobus » « Excepté piétons, vélos », en fait, « véhicules d'urgence » évidemment. Mais, sur place, en fait, il y a aussi une façon de restreindre l'accès physiquement. Il y a des aménagements physiques visuels, en fait, qui vont marquer les extrémités de ces tronçons-là pour que les gens voient que, en plus du panneau, il y a un aménagement qui signifie que c'est une zone à accès restreint. Et, puis, évidemment, on aura le support de la police pour informer les gens d'abord et, éventuellement, donner des contraventions.

3200

Mme CHANTAL DOIRON :

C'est ça, c'est les contraventions qui vont contrôler la circulation comme ça?

3205

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Bien, éventuellement, il y en a qui seront données, oui, effectivement. Pas dès le départ, je pense que l'idée, c'est d'informer les gens d'abord, de faire de la prévention. Puis, par la suite, ils seront autorisés à donner des contraventions.

3210

Mme CHANTAL DOIRON :

D'accord. Alors, bien, ma deuxième question dans ce cas-là, étant donné évidemment qu'on est... Mon point, ici, c'est qu'on est des gens qui sommes ici pour vendre la Ville de Montréal, faire vivre une belle expérience, évidemment gagner du temps avec ce transit, mais qui nous permet évidemment de bien voir l'Oratoire Saint-Joseph, qui est le troisième lieu le plus visité de Montréal, longer le cimetière qui est le plus grand cimetière au Canada, et gagner du temps justement pour aller vers d'autres quartiers de Montréal et promouvoir la Ville de Montréal, augmenter donc l'économie dans différents quartiers également. Et si on enlève cette pièce du puzzle, évidemment, on essaie de moins faire vivre de circulation, de trafic, aux touristes. Alors, là, on est en train de se remettre dans d'autres bouchons de circulation.

3215

3220

Et, ma question, ça serait justement, est-ce que c'est possible de voir la situation des guides de Ville de Montréal qui circulent en voiture, du point de vue du métier de guide, du point de vue de l'expérience touristique du visiteur de Montréal.

3225

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Ça ne fait pas nécessairement partie des objectifs de notre projet pilote, bien évidemment. Donc, pour répondre à votre question, ce n'est pas prévu dans le cadre de notre

3230

projet pilote de faire cette étude en particulier pour ce qui est des guides touristiques qui circulent en véhicule ordinaire.

3235 **Mme CHANTAL DOIRON :**

3240 Alors, sachez qu'on est très bien équipé pour être visuel, on a un nouveau logo de la Ville de Montréal, on est rejoignable facilement. Autrefois, on avait un triangle pour s'identifier quand on circulait dans les véhicules, on est en train d'étudier comment s'identifier quand on circule en véhicule, parce qu'on est... Voilà. On est comme arrimé à la Ville de Montréal pour notre beau métier qu'on adore et qui est justement en collaboration avec Tourisme Montréal, on est formé à l'ITHQ et grâce à nos permis, bien, voilà, qu'on renouvelle à chaque année, on est tout bien préparé à suivre vos règlements. Mais, voilà, on aimerait avoir cette accessibilité. Merci beaucoup.

3245

LA PRÉSIDENTE :

3250 Je vous invite à... Vous pouvez toujours formuler votre demande à travers les arrondissements dans lesquels vous circulez, mais je vous invite aussi à l'inscrire dans un prochain mémoire, au moment où on fera la consultation.

Mme CHANTAL DOIRON :

3255 On suivra votre recommandation, Madame la présidente. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3260 Monsieur Khalil Nouhi. Bonsoir, Monsieur!

M. KHALIL NOUHI :

3265 Bonsoir, Madame la présidente! Bonsoir, Mesdames et Messieurs! Les Montréalais vivent un moment difficile au niveau des déplacements et circulation avec les différents projets en cours, notamment le nouvel échangeur Turcot et le nouveau pont Champlain. Ma question est la suivante : pourquoi avez-vous choisi cette année pour lancer ce projet? Est-ce qu'il n'était pas mieux de le retarder pour le temps qu'au moins l'échangeur Turcot soit terminé?

LA PRÉSIDENTE :

3270 Monsieur Savignac.

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

3275 En fait, je peux peut-être laisser mon collègue Thomas parler des impacts de la circulation. On est bien conscient des inconvénients pour les gens qui fréquentent le secteur de l'échangeur Turcot, mais on est bien loin du mont Royal.

M. THOMAS BISSUEL-ROY :

3280 Oui, tout à fait. Premièrement, pour ce qui est d'attendre la fin de certains chantiers, dans un horizon court, il y a beaucoup d'autres chantiers qui vont être mis en branle sur l'île. Donc, attendre la fin des chantiers à Montréal pour ce projet-là, bon, je ne pense pas que... On aurait remis ça, je pense, très loin.

3285 Pour ce qui est du projet dont vous parlez, l'échangeur Turcot, effectivement, géographiquement, c'est un projet qui est quand même situé quand même loin du mont Royal. Donc, je n'ai rien en ma possession qui me dit que les impacts de la coupure du transit vont se cumuler à des impacts qui sont liés au projet Turcot. Donc, ça serait...

3290

M. KHALIL NOUHI :

Les fins de semaine, quand tous les accès sont fermés, on le compte quand même comme un raccourci pour traverser l'ouest par l'est. En tout cas.

3295

LA PRÉSIDENTE :

Autre question?

3300

M. KHALIL NOUHI :

Quand on parle d'accès au transport en commun, est-ce que les taxis aussi feront partie de cet accès et ils vont être autorisés de passer?

3305

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Les taxis ne sont pas du transport en commun comme tel. Donc, ils ne sont pas prévus à la liste de véhicules autorisés.

3310

M. KHALIL NOUHI :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3315

Merci, Monsieur Khalil. Monsieur Thompson?

M. JEAN THOMPSON :

3320

On parle de cohabitation depuis le début et on parle de sécurité. Pour avoir perdu, je vous le répète, il y a bientôt 33 ans, quelqu'un qui a été frappé par un automobiliste soûl, je peux

3325 dire que l'automobiliste était responsable. Par contre, mon ami circulait dans le noir et il portait des Walkman. L'aspect se mettre soi-même en vulnérabilité est un aspect absolument fondamental quand on parle de sécurité. Je ne vois rien dans ce projet-là qui mentionne ou réfléchit à cet aspect des cyclistes qui se mettent eux-mêmes en péril. On a parlé auparavant de la vitesse excessive. Parfois, c'est des cyclistes qui vont jusqu'au milieu de la chaussée. On le voit, on traverse la Ville de Montréal, on le vit continuellement.

3330 Alors, ma question, dans votre réflexion, qu'est-ce qui a été fait pour vraiment favoriser la cohabitation? Parce que pour le moment, il y a un coupable, c'est la voiture. On ne connaît même pas les circonstances du décès de monsieur Ouimet. On sait que l'automobiliste n'a pas été accusé et on fait le procès de la voiture. Et, dans votre projet de pseudo cohabitation, le seul qui est sacrifié, c'est l'automobiliste. Mais, comment se fait-il qu'on n'a pas fait une réflexion qui joignait une véritable recherche de cohabitation?

3335 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, la question, c'est qu'est-ce que le projet prévoit pour...

3340 **M. JEAN THOMPSON :**

Non. La question, elle est posée telle qu'elle est posée, à savoir...

3345 **LA PRÉSIDENTE :**

Reformulez-la parce qu'elle n'est pas claire.

M. JEAN THOMPSON :

3350 ... est-ce qu'il y a quelque chose dans votre réflexion qui a pris en compte, en cours de route dans votre projet et votre présentation, d'avoir une réelle cohabitation entre les voitures, qui aurait pu faire qu'on aurait pu mettre des lignes pour les cyclistes à ne pas dépasser, on aurait pu

3355 établir une certaine réglementation aussi pour les cyclistes, en plus des, comment dire, des dos d'âne et toutes sortes de mesures qui auraient pu être mises en compte pour que l'automobiliste, qui n'est pas un citoyen de second ordre à Montréal, à ce qu'il me semble, puisse cohabiter avec les cyclistes et avec les piétons ?

LA PRÉSIDENTE :

3360 Alors, qu'est-ce qu'on a comme réponse là-dessus?

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

3365 En fait, il est peut-être important de rappeler que les différents objectifs du projet ne sont pas axés que sur la sécurité. C'est un aspect du projet, mais ce n'est pas l'aspect majeur du projet. L'aspect majeur, c'est est-ce que cet axe Camillien-Houde/Remembrance est un axe digne d'être dans un parc, dans un site patrimonial, dans un écoterritoire? Donc, le projet pilote est axé sur cette réflexion, et pas seulement sur les aspects sécuritaires.

3370 Par rapport à votre question précise, qu'est-ce qui a été fait concernant la sécurité, qu'est-ce qui a été fait concernant la cohabitation. Mais, déjà de retirer bon nombre de véhicules, on parle de 80-90 % la semaine sur la voie, ça assure une meilleure cohabitation. Il va y avoir moins de voitures. Donc, la cohabitation va être plus aisée entre les cyclistes et les automobilistes. C'est un exemple.

3375

M. JEAN THOMPSON :

3380 Mais pourquoi donc on n'a pas ajouté à cette réflexion la possibilité de voir les cyclistes changer aussi leur comportement ?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

3385 En fait, moi, je pourrais peut-être ajouter sur ce que Pierre-Paul disait qu'en fait, la cohabitation des trois modes va être vécue dans le cadre du projet pilote, parce qu'on va avoir des automobiles, des cyclistes et des piétons. Donc, ce n'est pas vrai de dire qu'on élimine complètement les automobilistes, d'une part.

3390 Mais, aussi, quand on réfléchit à cette cohabitation, il faut garder en tête qu'on a d'abord en tête la sécurité des usagers plus vulnérables qui sont les piétons, les cyclistes, par rapport aux automobilistes qui sont moins vulnérables. Donc, ce n'est pas nécessairement un choix didactique, les automobilistes. C'est une question de prioriser d'abord ceux qui sont plus vulnérables dans le contexte. Et, je voulais enchaîner sur autre chose, mais...

LA PRÉSIDENTE :

3395 Est-ce que ça va?

M. JEAN THOMPSON :

3400 Ça va aller.

LA PRÉSIDENTE :

3405 Ça va aller? Merci beaucoup, Monsieur. Madame Suzan Phaneuf. Bonsoir, Madame!

Mme SUZAN PHANEUF :

3410 Vous êtes tous sans doute très fatigués et la majorité de mes questions ont déjà été pas répondues nécessairement, mais adressées.

LA PRÉSIDENTE :

Posez-les.

3415 **Mme SUZAN PHANEUF :**

J'ai juste une réflexion. Si je veux... Moi, je suis Montréalaise, j'habite Ridgewood. Vous comprenez que je suis très près de la montagne. J'adore la montagne, je vais aux danses folkloriques, le jeudi soir, l'été, depuis 45 ans. Alors, je valorise ma montagne. Qu'est-ce que je
3420 veux savoir, si j'ai un invité de l'extérieur de la ville et je veux lui montrer le lac aux Castors, je monte, après ça, on marche, on redescend. Mais, si je veux lui montrer le lookout, il faut que je fasse le trajet tout le long de Édouard-Montpetit ou je ne sais pas trop quoi, redescendre et remonter de l'autre côté, voir la vue et redescendre encore. Alors, ça fait beaucoup de va-et-vient qui n'aide pas aux effets pour l'environnement, ni... Je ne comprends vraiment pas le
3425 raisonnement.

Mais, au pis aller, est-ce que si on voulait traverser ce petit secteur, qu'on n'a pas le droit de faire, avez-vous pensé *it's a bit of a can of worms*. Parce que je pense que tout le monde va dire non, non, non, mais est-ce que vous avez réfléchi si les automobilistes étaient prêts à payer, disons, je ne sais pas, 5 \$ - on a déjà eu des *tollbooth* sur l'autoroute 15, sur les ponts – est-ce
3430 qu'il y aurait moyen, en payant à l'occasion, ça va couper la circulation, mais si on a vraiment le goût de faire le trajet à travers la montagne?

3435 **M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :**

D'une part, les grands objectifs du projet pilote sont de mettre en valeur les concepts qui sont à la base de la création du parc par Olmsted, le parc a été créé pour être vécu, expérimenté à pied ou dans différents modes de transport, mais très certainement pas en automobile. Donc, votre question se réfère à pourquoi on ne pourrait pas prévoir des péages pour permettre le
3440 transit?

Bien, d'une part, ce n'est pas nécessairement ce qui est préconisé comme mode d'accessibilité à l'intérieur du parc; puis, d'autre part, c'est une question qui a été soulevée très publiquement et qui a été répondue par la mairesse dernièrement en mentionnant qu'il n'était pas question de mettre un péage au mont Royal.

3445

Mme SUZAN PHANEUF :

O.K. Donc vous avez pas mal l'intention *to not allow cars on the mountain eventually. It seems as if that is the direction you're going in.* Est-ce que vous comprenez?

3450

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Oui, bien sûr, je comprends. Vous me demandez : vous allez donc irrémédiablement vers un retrait complet des véhicules automobiles au mont Royal ? Ce n'est pas du tout ça.

3455

Mme SUZAN PHANEUF :

Non?

3460

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

Le projet de transit est l'expérimentation du retrait de la circulation de transit, donc des véhicules qui ne se destinent pas au mont Royal, mais qui ne font que le traverser. Rappelons que le mont Royal est un parc, un site patrimonial, un écoterritoire. Donc, on souhaite maintenir l'accessibilité automobile au mont Royal en demandant aux gens de se stationner, s'ils viennent de l'ouest, au stationnement de l'ouest; s'ils viennent de l'est, aux stationnements de l'est. Donc, c'est ça, l'essence du projet pilote. Ce n'est pas de retirer les voitures du mont Royal.

3465

Mme SUZAN PHANEUF :

3470

D'accord. Merci beaucoup. Bonne nuit!

M. PIERRE-PAUL SAVIGNAC :

3475

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3480

Alors, vous êtes la dernière intervenante. Donc, ça met fin à la deuxième séance d'information. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, a présenté les différentes activités qui seront mises en place pendant les prochains mois, pendant et après le projet pilote.

3485

Alors, je vous invite tous à y participer et à exprimer, que ce soit de vive voix en novembre, ou encore, à travers les ateliers, ou encore sur les plateformes qui sont en ligne, d'exprimer vos oppositions... « Vos oppositions », c'est certainement le cas pour plusieurs d'entre vous, vos oppositions et vos approbations à l'égard du projet pilote. Vous trouverez toute l'information dans le document, le petit dépliant qui est disponible à la table d'accueil ou, encore, sur notre site internet.

3490

Il vous sera demandé de vous inscrire à l'avance à certaines activités. Est-ce que pour les amis qui sont à l'arrière, écoutez, quelques minutes de patience encore. N'hésitez pas à communiquer avec l'Office sur toutes les questions, soit par téléphone ou via le site web. La présentation faite par le Bureau du Mont Royal va aussi être déposée dans le dossier de documentation sur notre site web et vous pouvez la consulter. La transcription de la séance sera disponible dans environ une semaine. La documentation relative au projet demeure accessible en tout temps sur le site web de l'Office. On va y ajouter régulièrement des documents. Alors, je vous invite à les consulter. Alors, toutes les études ou les données dont la Ville disposera et qu'elle sera prête à rendre publiques seront là, vous pourrez y avoir accès.

3495

3500 Nous nous retrouverons en novembre prochain pour la soirée de relance de la consultation et dans les semaines qui suivront les soirées d'audition des opinions.

 We will meet in November for the relaunch of the consultation and the hearing of opinions session.

3505 Je remercie les représentants du Bureau du Mont Royal. Je remercie aussi tous ceux et celles qui ont soutenu nos travaux, la sténographe, le responsable du son, le personnel de l'Office. Un grand merci aussi à vous tous qui avez participé à cette consultation qui vous est destinée. Je vous remercie de votre courtoisie et votre patience. J'ai aussi compris tous vos enthousiasmes.

3510 I thank you for coming this evening and also for your courtesy and your patience. Good night! Bonne nuit! Merci beaucoup.

3515 **AJOURNEMENT**

3520 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 :

3525

LOUISE PHILIBERT, s.o.