

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 28 novembre 2018, 19 h
1550, rue Metcalfe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 28 NOVEMBRE 2018.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. Miguel Castellanos, M. Daniel Cyr, Annie Lessard, Fabrique Notre-Dame-de-Montréal- Cimetière Notre-Dame-des-Neiges.....	4
Mme Cynthia Schwartz, citoyenne.....	21
Mme Hélène Prévost, citoyenne	26
M. Louis Éric Trudeau, collectif Vélo campus UdeM	45
Mme Anastasia Kostopoulos, citoyenne.....	54
M. Luc R. Gervais, citoyen.....	65
M. Alain Tremblay, Fédération Écomusée de l'au-delà	71
M. Jean Thompson, citoyen	80

RECTIFICATON	89
---------------------------	-----------

MOT DE LA FIN	92
----------------------------	-----------

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir, mesdames et messieurs. Good evening ladies and gentlemen. Je vous invite à prendre place, ce qui est déjà fait. Je me nomme Nicole Brodeur. La présidente de l'Office madame Dominique Ollivier m'a confié la présidence de la commission. Mes collègues Luba Serge et Gaétan Lebeau se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette nouvelle étape de la consultation publique sur les Voies d'accès au mont Royal.

10 Nous sommes secondés Élise Nault, qui est à la gauche et qui est la secrétaire de la commission et aussi son analyste.

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

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

20 Nous accueillons ce soir les personnes et les organismes, les représentants des organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur les voies d'accès au mont Royal.

25 Il est à noter que cette phase de la consultation se déroule entre les citoyens et la Commission. Les représentants de la Ville ne participent pas aux échanges.

30 Nous tiendrons sept séances d'opinion, soit aux dates suivantes : ce soir; le 29 demain soir, le 29 novembre en soirée; le 30 novembre, vendredi en après-midi; lundi le 3 décembre en après-midi et en soirée; mardi le 4 décembre en après-midi et en soirée. Donc, au total sept séances d'audition.

35 Nous entendrons environ 64 citoyens et représentants d'organismes. La commission a également reçu plus de 450 opinions, sans présentation. Quand je parle d'opinions, ce sont des opinions écrites, sous forme de mémoire. Ce qui fait au total près de 485 dont 30 auteurs ont préféré s'en tenir à une présentation écrite. Et ce sont les personnes que nous recevrons aujourd'hui et dans les prochaines journées.

40 Je vous rappelle que la consultation de l'Office repose sur le principe selon lequel les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire connaître leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à ces projets.

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

45 Quant au déroulement de la séance de ce soir, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun et à chacune, soit dix minutes environ pour présenter les opinions et dix minutes pour un échange avec les commissaires.

50 Je serai assez stricte sur la durée de ces interventions, compte tenu du grand nombre de personnes qui ont demandé à présenter leur mémoire.

55 Je voudrais aussi rappeler à tous ceux et à toutes celles qui ont déposé un mémoire, que nous les avons tous lus et que nous nous sommes même réunis en fin d'après-midi, avant la tenue de cette séance pour en discuter.

Alors, c'est pourquoi je vous inviterais à en présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour que la Commission puisse échanger avec vous.

60 Les mémoires seront tous rendus publics sur le site Internet de l'Office le lendemain de la dernière séance d'audition, soit durant la journée du 5 décembre prochain. La dernière journée d'audition, comme je vous le mentionnais, a lieu le 4 décembre.

65 Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information, des opinions et des mémoires. Compte tenu de la quantité importante d'opinions verbales et écrites que vous avons à traiter et à analyser, nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps.

70 C'est la présidente de l'Office qui va remettre le rapport aux élus municipaux et il sera rendu public dans les 15 jours suivant son dépôt.

Les décisions relatives au projet appartiennent par la suite aux élus, comme vous le savez.

75 Vous noterez la présence à ma droite de madame Cindy Lavertu qui est notre sténographe, et du responsable de la sonorisation, monsieur Serge Boissé.

80 Comme pour la première partie de la consultation, tout ce qui est dit au cours de l'audience est enregistré. Les transcriptions des notes sténographiques seront accessibles sur le site Internet de l'Office dans une semaine environ.

85 Je veux aussi mentionner que la Commission est soutenue dans son travail par monsieur Gilles Vézina, avec lequel certains d'entre vous ont communiqué, qui est l'attaché de recherche et de documentation de l'Office; par Laurent Maurice Lafontant qui est préposé à l'accueil et que vous avez sans doute rencontré; et par madame Brunelle-Amélie Bourque qui est chargée de la logistique.

Vous remarquerez qu'il y a quelqu'un est susceptible de circuler avec une caméra pour filmer ou prendre quelques photos. Ça fait partie de l'habitude de l'Office de le faire pour la

90 documentation. Cependant, si certains d'entre vous ne souhaitent pas être photographiés ou filmés, je vous inviterais à aller à la table d'accueil pour le faire savoir à la personne qui est là.

Alors, la séance de ce soir devrait prendre fin vers 22 heures si tout se déroule comme prévu. Nous prendrons cependant une pause de 10 à 15 minutes à mi-parcours.

95

Comme vous le savez, la Commission tient à ce que le climat de cette audition soit serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux et à la réputation d'autrui ne seront pas reçus.

100

Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos qui seront tenus ce soir, des représentants de la Ville pourraient user de leur droit de rectification. C'est la présidente, moi-même, qui leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance seulement.

105

Il s'agira bien entendu de rectifier un fait ou des données et non pas d'émettre un commentaire ou un avis de la part de la Ville.

Alors, j'invite donc immédiatement monsieur Miguel Castellanos et monsieur Daniel Cyr, s'il vous plaît.

110

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on vous écoute.

115

M. DANIEL CYR :

Merci. Bonsoir, Madame la présidente, Madame, Monsieur les commissaires. Je tiens à vous remercier de nous accueillir aujourd'hui et surtout de nous donner l'occasion...

120 **LA PRÉSIDENTE :**

Je m'excuse. On va baisser, je crois, un petit peu l'éclairage. Vous projetez?

125 **M. DANIEL CYR :**

Oui, on projette.

LA PRÉSIDENTE :

130 Alors, on vous écoute même si on se voit moins clairement.

M. DANIEL CYR :

135 D'accord. Donc, je tiens à vous remercier de nous accueillir aujourd'hui et surtout de nous donner l'occasion de présenter notre point de vue sur un sujet qui nous touche beaucoup.

140 Je me présente, je suis Daniel Cyr, directeur général intérimaire à la fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal et je suis accompagné par monsieur Miguel Castellanos qui est le curé et aussi le président du Conseil d'administration de la fabrique.

145 Avant d'aller plus loin, je voudrais rappeler que le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est le plus important cimetière sur un site patrimonial du mont Royal. C'est un témoin privilégié de l'histoire de Montréal avec près d'un million de personnes inhumées depuis son inauguration en 1855.

Dès l'annonce du projet pilote, nous avons manifesté notre inquiétude à la Ville puisque le projet priverait le cimetière d'un de ses accès principaux qui est celui du chemin Remembrance.

150 Au terme de ce projet pilote, notre inquiétude est devenue des certitudes. Nous sommes donc ici pour demander à l'administration municipale de maintenir l'accessibilité au cimetière par notre entrée Remembrance pour les véhicules provenant de l'est ou de l'ouest.

155 Du point de vue historique, j'aimerais rappeler que le cimetière a toujours eu le bien-être de la population montréalaise à coeur. Au fil des ans, expropriation, servitude que la fabrique a consentie à la Ville pour différents projets ne sont que quelques témoignages de notre volonté à contribuer au développement de la métropole ainsi que la qualité de vie des Montréalais.

160 L'exemple le plus éloquent est l'expropriation d'une bande de terrain de plus de 60 000 pieds carrés à laquelle nous avons consenti en 1954 pour l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges.

165 Rappelons aussi qu'à la base et en harmonie avec les idées qui prévalaient à l'époque de notre création, la localisation du cimetière avait été choisie en fonction de son emplacement en dehors des limites de la ville.

 Les routes qui l'encadrent aujourd'hui se sont ajoutées au fil des années et il convient de rappeler que ce n'est pas le cimetière qui borde les routes, mais bien le contraire.

170 Par ailleurs, en 1875 ce sont les citoyens qui ont demandé de pouvoir accéder au cimetière par le chemin Remembrance.

 L'accessibilité à la nécropole est au coeur de nos préoccupations et celles des citoyens depuis nos débuts.

175 Et qu'en est-il de notre participation exemplaire à la mise en valeur du mont Royal? Inauguré en 1855, plus de 20 ans avant le parc du Mont-Royal, le cimetière s'est toujours attaché à préserver le caractère naturel de cet oasis de verdure situé au coeur de Montréal.

180 Notre engagement en matière de mise en valeur du mont Royal s'est renforcé à la suite
de la constitution du site patrimonial cité par la Ville en 1987.

185 En outre, nous avons aussi signé le pacte du mont Royal en 2008 et sans compter notre
dévouement à entretenir une zone importante du mont Royal depuis notre création et cela
gratuitement.

Je vais maintenant laisser la parole à monsieur Castellanos.

M. MIGUEL CASTELLANOS :

190 Merci, Daniel. Au-delà de l'aspect historique, ce sont les conséquences humaines de ce
projet pilote de la voie Camillien-Houde qui nous préoccupe le plus. Pour nous, le cimetière est
avant tout un lieu sacré, un lieu de recueillement, d'intimité et aussi un lieu de communication.

195 Son patrimoine funéraire et ses paysages variés en font un sanctuaire de
commémoration essentielle aux citoyens endeuillés.

200 Il va de soi que notre clientèle est très sensible au paysage dans ces moments difficiles.
Les tableaux bucoliques simples et verdoyants permettent le recueillement et la prise de
conscience du moment présent. En somme, le paysage de contemplation aide à combler le vide
chez les endeuillés et permet la réflexion et ouvre sur l'espoir.

205 La visite du cimetière fait partie d'un rituel précieux pour les personnes endeuillées et
celles qui les accompagnent. Ce rituel commence bien avant l'arrivée au cimetière.

D'ailleurs, jusqu'au début du 20^e siècle le cimetière était situé en dehors du territoire
urbanisé.

210 Les visiteurs et les endeuillés avaient l'occasion de livrer la transition entre la ville et la
nature avant leur arrivée à la porte du cimetière sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Une des

connexions physiques et psychologiques de la vie mouvementée urbaine s'opérait ainsi, qui devrait rester possible aujourd'hui.

215 C'est dans les connexions et uniquement possible par l'arrivée longeant le parc du Mont-Royal. En effet, le seul accès donnant sur le coeur du cimetière est celui du chemin Remembrance. Ce trajet permet aux citoyens de l'est et de l'ouest de se recueillir avant leur arrivée. L'accès par la montagne représente donc pour les Montréalais beaucoup plus qu'un simple raccourci. Il offre une expérience.

220 Outre l'économie de temps requis pour se rendre au cimetière par cet accès, c'est la qualité et l'expérience du trajet que constitue la valeur ajoutée. La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance suggèrent aux visiteurs un changement d'état d'esprit et une préparation à une autre expérience, celle de l'inhumation ou de la visite de la sépulture d'un être cher.

225 J'aimerais aussi rappeler que le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est le plus grand cimetière au Canada et le troisième plus grand cimetière en Amérique du Nord sur le même site.

230 Depuis 1998, il est aussi désigné lieu historique national du Canada. Il s'agit d'une destination que les Montréalais se sont appropriée.

Encore aujourd'hui le cimetière est ouvert à la population et fréquenté par plus de 175 000 personnes chaque année. Il reste toutefois que notre clientèle est souvent âgée et en situation de fragilité.

235 Un sondage réalisé entre le 3 juin et le 31 octobre auquel plus de 800 personnes ont répondu, a démontré que 71% des répondants étaient âgés de plus de 51 ans. Il s'agit d'un excellent indicateur de type de clientèle qui fréquente le cimetière.

240 Cette clientèle n'a pas nécessairement la mobilité nécessaire pour venir en vélo ou en transport en commun. Un service qui, permettez-moi de vous le dire, n'est pas encore au point.

Par ailleurs, rappelons que le cimetière occupe un territoire de 138 hectares, soit de 72% de l'étendue du parc du Mont-Royal. Or, l'accès à la majorité des sépultures situées à proximité du chemin Remembrance pourrait devenir difficile à la suite de la fermeture de cette entrée.

245

Leur accessibilité représentant une marche souvent en pente de près de 40 minutes à partir des autres entrées du cimetière.

Je tiens à vous rappeler encore une fois que notre clientèle n'a pas nécessairement la mobilité des athlètes qui s'entraînent sur la voie Camillien-Houde.

250

Il n'est pas étonnant que 55% des répondants qui ont utilisé le transport collectif disent avoir eu de la difficulté et que 19% des répondants qui ont assisté à des funérailles jugent que le détour a été un obstacle au bon déroulement de la cérémonie.

255

Par ailleurs, si le projet pilote devenait permanent, 46% des répondants visiteraient moins les proches inhumés. 22% ne recommanderaient pas le cimetière comme lieu de dernier repos et 10% serait de venir marcher pour se recueillir.

260

De notre côté, nous avons remarqué de nombreux retards dans les funérailles depuis le début du projet. 37% des répondants estiment qu'ils ont dû mettre entre 15 et 30 minutes supplémentaires pour se rendre au cimetière et 32% plus de 30 minutes.

265

Ce retard a aussi des conséquences pour nos employés qui doivent se rendre tous les jours au cimetière et qui ont vu parfois doubler ou tripler la durée de leur trajet.

270

La fermeture de l'entrée du chemin Remembrance entraîne une augmentation substantielle de la circulation au pourtour de la montagne. Ce qui fragilise et rend périlleuse l'accessibilité à nos deux autres entrées. Il semblerait qu'en voulant améliorer la sécurité sur Camillien-Houde, la Ville n'a pas prévu que les actions prises auraient pour conséquence de rendre d'autres artères plus risquées.

275 La fabrique est un membre assidu de la table de concertation du Mont-Royal et un
partenaire de longue date des autorités municipales. Nous trouvons donc étonnant de ne pas
avoir été informé des intentions de la Ville préalablement aux annonces médiatiques. Nous
aurions pu d'une part faire valoir nos besoins fonctionnels et convenir d'alternatives comme cela
a été fait par notre voisin de Mont-Royal Cemetery Company.

280 Et d'autre part, ajuster nos modes opérationnels auprès de notre clientèle pour informer
efficacement et dans le délai raisonnable.

285 Le cimetière est demeuré la seule destination sans accès au chemin Remembrance au
cours du projet. Nous sommes surpris d'avoir été laissés à l'écart de cette façon. Nous avons
aussi trouvé cette situation injuste, surtout considérant le rôle des citoyens exemplaires que le
cimetière joue à Montréal depuis plus de 150 ans et considérant aussi que nous avons proposé
une solution pour maintenir cet accès pendant le projet pilote, et que cette solution n'a jamais été
prise en considération.

290 Aujourd'hui, nous prenons la parole pour vous dire que par respect pour l'histoire, par
respect pour le caractère sacré de notre institution, mais surtout par respect pour les Montréalais
et les familles fragilisées par le deuil, qui considèrent le cimetière comme un sanctuaire au coeur
de la ville, un endroit de paix et de recueillement. Nous demandons à l'administration municipale
de maintenir l'accessibilité au cimetière par son entrée à Remembrance pour les véhicules en
provenance de l'est et de l'ouest.

295 Nous sommes convaincus que cet accès peut être maintenu sans que cela ne pose
problème, même si la circulation automobile sur le mont Royal devait être sévèrement limitée.

300 Dieu vous remercie de votre écoute.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup, Monsieur Castellanos et monsieur Cyr. Je vous remercie de vous être tenu à vos 10 minutes aussi.

305

Alors, on a pris connaissance de votre excellent mémoire. On tient aussi à vous féliciter d'avoir pris la peine de faire le sondage auprès de la clientèle de votre cimetière. Et on aurait maintenant quelques questions à vous poser.

310

LE COMMISSAIRE :

Mais si ça peut vous rassurer, je peux vous dire que vous n'êtes pas seul à vous inquiéter des problèmes d'accès au cimetière. On en a entendu parler beaucoup depuis six mois. Alors, on est très à l'écoute de ces problématiques-là.

315

J'aimerais que vous nous expliquiez un petit peu plus la solution que vous dites avoir proposée à la Ville et que la Ville a refusé. Quelle était-elle? Pouvez-vous nous expliquer ça un petit peu plus c'était quoi la solution techniquement, ça se faisait comment?

320

M. DANIEL CYR :

La solution techniquement était suite à l'accessibilité qui est donnée aux voisins, tant qu'on est devant l'entrée Remembrance, il y a deux voies à contresens, celles qui ont été fermées pendant le projet pilote, et les deux voies du parc qui ont été ré asphaltées et resignalisées pour le projet pilote.

325

Il y a un nouvel arrêt d'autobus qui a été installé d'ouest en est sur la voie, et celle du côté est en ouest était déjà existante.

330

Donc, nous ce qu'on a proposé c'est de faire une tranchée dans le terre-plein et de nous permettre, de permettre aux gens de l'est de passer par les voies du parc comme ça été autorisé pour le cimetière voisin.

335 Donc, ça ne nécessitait pas un gros investissement. Et ça aurait pu alléger si on peut
ainsi dire, ce que la clientèle, les Montréalais et surtout les personnes âgées qui viennent au
cimetière, ne se déplacent pas en vélo, ne se déplacent pas avec autre chose que leur propre
véhicule, et on ajoute un stress par le contournement à ces personnes-là.

340 En réponse à votre question, en façade de l'entrée on aurait pu faire une tranchée pour
permettre l'accès.

LE COMMISSAIRE :

345 Pouvez-vous nous expliquer. J'imagine, vous avez rencontré la Ville. Vous avez eu un
échange de lettres ou quelque chose là-dessus?

M. DANIEL CYR :

350 Ça n'a pas été formalisé par écrit. Ça a été formalisé en rencontre avec l'administration
de la Ville.

LE COMMISSAIRE :

355 O.K. Pouvez-vous nous dire pourquoi la Ville, quelle raison la Ville a donnée pour refuser
votre compromis?

360 **M. DANIEL CYR :**

Contrainte budgétaire.

LE COMMISSAIRE :

365 Pardon?

M. DANIEL CYR :

370 Contrainte budgétaire.

LE COMMISSAIRE :

375 Contrainte budgétaire. Et d'après vous il s'agissait seulement de passer à travers le terre-plein?

M. DANIEL CYR :

Oui.

380 **LE COMMISSAIRE :**

C'était ça les coûts qui incombait à la Ville dans votre solution?

M. DANIEL CYR :

385 Oui. Parce que l'annonce que le cimetière Mont-Royal avait l'accès a été faite la journée même de l'ouverture. Donc, la journée même j'ai pris contact avec l'administration pour faire valoir notre point. Et on avait déjà investi des deniers publiques au réaménagement. Donc, à ce moment-là, il devenait impossible, la réponse de la Ville, à faire cet aménagement-là pour
390 permettre à nous, nos gens du cimetière de pouvoir utiliser est en ouest.

LE COMMISSAIRE :

395 Et sans présumer du tout des résultats de notre consultation et des décisions à venir de la Ville, mais dans l'hypothèse où la Ville maintiendrait l'interdiction de transit. Est-ce que vous pensez que votre compromis tient la route toujours, serait quelque chose d'acceptable pour vous en tout cas?

400 **M. DANIEL CYR :**

Bien, pour le projet pilote c'était une proposition. Je pense, pour le projet permanent il y aurait besoin d'avoir une consultation auprès de l'ensemble des intervenants à la table de concertation du Mont-Royal pour permettre un meilleur projet.

405 Je ne peux pas me prononcer sur le futur ne connaissant pas les intentions de la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

410 Dans la foulée de cette question-là puis de vos réponses, quelle serait, pour l'entrée du cimetière qui donne sur le chemin Remembrance, comment dire, la situation idéale pour cet accès-là, pour votre cimetière? Si vous n'avez pas de contrainte d'argent ou d'autre chose, là.

Qu'est-ce qui serait idéal comme facilité d'accès pour cette entrée-là?

415

420 **M. DANIEL CYR :**

Nous, honnêtement on veut maintenir notre accès. Donc, la façon qu'elle serait maintenue, je pense que ça appartient à l'administration d'en déterminer la façon dont ils

peuvent ou voudront réaménager un jour peut-être. Je ne peux pas présumer de ce qui serait le meilleur.

425

Nous, pour nous, pour le projet pilote c'était cette solution-là compte tenu du changement de dernière minute qui avait été présenté. Donc, dans un futur réaménagement, je ne peux pas présumer.

430

LA PRÉSIDENTE :

De ce que vous souhaiteriez, non.

M. DANIEL CYR :

435

On veut souhaiter de garder notre entrée et permettre aux gens d'est en ouest, d'ouest en est de passer.

LA PRÉSIDENTE :

440

Oui. Dites-moi une chose, en ce moment il y a des panneaux à l'entrée qui indiquent : « Cette entrée-là est fermée les fins de semaine. »

M. DANIEL CYR :

445

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

450

Est-ce que c'est récent ça ou ça a coïncidé avec le projet pilote?

M. DANIEL CYR :

455

Non. Ça, ça date de quelques années, suite à une réduction des voies sur Remembrance. À l'époque il y avait deux voies de chaque côté. Et depuis qu'on a fermé les deux voies qui sont devenues les deux voies du parc, le cimetière, on est devenu le stationnement du Lac-aux-Castors et de la maison Smith. Mais je dirais plus du Lac-aux-Castors. Les stationnements sauvages sur notre propriété.

460

Il y a eu des mémoires, il y a même eu un mémoire, je crois, de Daniel Chartier, ancien architecte paysagiste de la Ville qui en a parlé du stationnement sauvage au cimetière, compte tenu du débordement les fins de semaine.

465

Donc, il a fallu fermer nos barrières piétonnières et automobiles pour éviter cette situation-là. Donc, c'est la raison pour laquelle la fin de semaine... Puis la fin de semaine ça fait un petit détour en descendant pour rentrer par Côte-des-Neiges. Donc, il y a moins d'achalandage aussi à la montagne que dans la semaine.

470

LA PRÉSIDENTE :

Ah O.K. Des questions?

475

LA COMMISSAIRE :

Et vous avez fermé l'accès piétonnier aussi?

480

M. DANIEL CYR :

Oui. Parce que les gens venaient stationner dans le cimetière puis ils passaient à travers l'aire piétonnière pour traverser au Lac-aux-Castors.

485 **LA COMMISSAIRE :**

Alors, les gens faisaient le tour, rentraient par Côte-des-Neiges?

490 **M. DANIEL CYR :**

Et je pourrais ajouter, même fermé présentement, il y a des emplacements où est-ce que la terre a été creusée puis il y a des gens qui passent en dessous de la clôture.

495 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. On a vu ça, oui.

LA COMMISSAIRE :

500 Mais ça veut dire qu'il n'y a pas vraiment... il y a l'idée d'un chemin ceinture autour. La voie, les sentiers pour traverser la fin de semaine, on ne peut pas le faire?

M. DANIEL CYR :

505 On ne peut pas le faire par le chemin Remembrance, non, effectivement. Il faut passer par les autres chemins. C'est malheureux, je pourrais dire que c'est un deuxième projet.

510 **LA COMMISSAIRE :**

Alors, si on est à pied, vraiment, il y a vraiment seulement Côte-des-Neiges. On ne peut pas rentrer autrement, à moins qu'on rentre sous la clôture?

515 **M. DANIEL CYR :**

C'est ça. Oui. C'est malheureux, mais c'est la situation à laquelle on vit.

520 **LA PRÉSIDENTE :**

Moi j'aurais une question à partir de votre mémoire. Je pense, c'est à la page 13 où entre autres vous apportez une nuance qui nous a un peu interpellés à la lecture, où vous indiquez entre autres que la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance ne constituent pas un tracé qui traverse le parc du Mont-Royal, mais plutôt un boulevard qui longe ou empiète, a empiété jusqu'en 62 les cimetières, comme vous l'illustrez à travers un dessin qui est plus bas.

525 J'aimerais vous entendre de façon un petit peu plus détaillée là-dessus. C'est juste dans le milieu à la page 14.

530 **M. DANIEL CYR :**

Je l'ai.

535 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez votre texte, oui?

540 **M. DANIEL CYR :**

C'était en comparaison avec Central Park si on peut ainsi dire. Ce n'est pas les voies du parc, mais c'est une voie contournant le parc.

545 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Parce que historiquement c'était comme ça, initialement?

550 **M. DANIEL CYR :**

Historiquement, j'aimerais mieux référer à la partie historique.

LA PRÉSIDENTE :

555 Vous pouvez intervenir, oui.

Mme ANNIE LESSARD :

560 Bonjour. Annie Lessard, architecte paysagiste au cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Oui, en fait cette voie-là c'est juste que historiquement elle était là pour être à l'extérieur du parc du Mont-Royal. En fait, donc elle donnait accès au cimetière, aux deux cimetières.

565 Et elle donne toujours, en fait, elle a gardé cette fonction-là, c'est-à-dire de donner accès au cimetière et au parc du Mont-Royal. Elle ne fait pas, ce qu'on voulait dire, c'est qu'elle n'est pas à l'intérieur du parc du Mont-Royal encore aujourd'hui. Au début, elle fait partie du parc du Mont-Royal. Donc, lorsqu'on monte, mais par la suite elle est à l'extérieur du parc. Ce n'est pas une voie qui fait partie intégrante, qui traverse le parc du Mont-Royal, exemple au milieu, elle le contourne plutôt que de passer au centre, encore aujourd'hui.

570 **LA PRÉSIDENTE :**

575 Corrigez-moi, je vais le dire dans mes mots, mais corrigez-moi si je me trompe. Ce que vous dites c'est que la partie de route qui longe et qui se trouve devant les cimetières, qui s'appelle peut-être un petit peu Camillien-Houde, mais surtout beaucoup Remembrance. Ces parties-là qui longent le cimetière, est-ce qu'elles appartiennent, elles font partie du territoire ou des terrains des cimetières ou si ça fait partie des terrains du parc?

Mme ANNIE LESSARD :

580 Non. Elle fait partie du terrain du parc. Mais ce qu'on veut dire, c'est parce que souvent l'administration municipale a donné comme exemple Central Park ou des parcs où ils ont arrêté la circulation automobile sur les voies qui traversaient les parcs.

LA PRÉSIDENTE :

585 O.K.

Mme ANNIE LESSARD :

590 Ce qu'on veut juste dire c'est qu'il faut faire attention. La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance ne font pas partie du parc, dans le sens ils ne traversent pas le parc comme certaines voies dans Central Park ou d'autres parcs où on a arrêté la circulation automobile à l'intérieur du parc.

595 La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance sont comme à une extrémité du parc. Elle ne passe pas dans le parc comme le chemin Olmsted, exemple.

600 **LA PRÉSIDENTE :**

Je comprends. Oui, oui. Mais par comparaison au chemin Olmsted. O.K. C'est bon. Avez-vous d'autres questions? Non, ça va aller?

605 **LE COMMISSAIRE :**

Moi je veux dire que j'ai apprécié lire l'emphase que vous avez mise sur l'aspect, la sérénité, du calme et respect sans qu'on soit croyant, pratiquant ou pas. Il y a quelque chose à respecter d'important là-dedans. Puis des fois on l'oublie, quand on pense aux questions relatives à tout le monde qui va se promener, qui passe n'importe où, qui fait du vélo, et cetera, et cetera.

Alors, des fois on oublie un peu cet aspect-là. Moi j'apprécie le relire là-dedans. Merci.

615 **M. DANIEL CYR :**

Merci.

620 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur. J'inviterais maintenant madame Cynthia Schwartz, s'il vous plaît. Bonjour, Madame. On vous écoute.

625 **Mme CYNTHIA SCHWARTZ :**

Bonjour, Madame la présidente, Monsieur, Madame les commissaires. Merci de nous recevoir. Je suis un simple citoyen qui vient parler de mon expérience aujourd'hui.

630 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais c'est pour ça que la commission existe. Allez-y.

Mme CYNTHIA SCHWARTZ :

635

Alors, pour moi évidemment le chemin Camillien-Houde est très important. Il y a trois ans j'ai eu un cancer de l'ovaire très avancé, opération, chimiothérapie et tout. Je vous sauverai de tous les détails. Je suis chanceuse quand même, je suis encore ici. Mais il y a eu des séquelles malgré tout. Je pense, quand on parle de citoyens fragilisés, j'en fais partie.

640

Dans les faits, j'ai essayé plusieurs moyens de transport avec ces séquelles-là dont le transport en commun qui est pas parfait et prend beaucoup trop de temps. Malgré tout, en voiture c'est souvent plus rapide pour moi et une bicyclette on oublie ça, avec les séquelles que j'ai, impossible.

645

Comme je vis à l'ouest de Montréal, mais je travaille à l'est. Je dois trouver un moyen pour me rendre. Et comme il y a beaucoup de construction à Montréal, c'est difficile de trouver plusieurs chemins. J'ai essayé par Côte-Sainte-Catherine, Côte-Saint-Luc, Docteur Penfield, des fois Sherbrooke. Comme il y a beaucoup de construction sur la 720 de nos jours et souvent le chemin Turcot, l'échangeur Turcot, qui ferme des fois même la 720 qui fait qu'il y a beaucoup de trafic. Il faut que je trouve d'autres moyens assez rapides pour me rendre où je peux me respecter dans ma santé, d'avoir assez de sommeil et tout et de ne pas partir non plus des heures plus tôt pour me rendre à mon travail.

650

655

Comme je disais, je pense que je représente quand même plusieurs personnes âgées ou fragilisées qui n'ont pas nécessairement même l'énergie de venir ce soir parler. Mais pour qui la voiture est essentielle pour travailler ou se déplacer.

660

C'est sûr que pour moi le chemin Camillien-Houde, après avoir essayé tout ça avec toute la construction et tout, a été le plus rapide, même en respectant toutes les limites de vitesse. Quand je peux prendre d'autres moyens, je le fais, mais celui-là est quand même très important.

665 J'ai pensé à peut-être quelques solutions. Je ne sais pas si elles vont fonctionner ou pas, mais je vous ferai part de ça. Alors, évidemment, si c'était possible d'avoir des côtés plus sécuritaires, une sorte de piste cyclable qui serait mieux faite, en sécurité. Ça serait mieux.

670 Peut-être mettre plus d'arrêts en général, durant tout le chemin. En ce moment il y a des places où il n'y en a presque pas. Ou des dos d'ânes, des sortes de speed bump qu'on appelle pour que les gens doivent ralentir davantage sans choix.

675 Peut-être l'ouvrir plus la semaine. Ça, ce n'est pas mon idéal, mais c'est un compromis qui serait peut-être intéressant.

675 En gros, je reviens à ça. Pour moi c'est vraiment essentiel. Comme je vous dis, j'ai essayé plusieurs autres possibilités et ça ne fonctionne pas.

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

680 Merci beaucoup, Madame, d'avoir pris le temps de mettre vos notes sur papier. J'aimerais peut-être commencer avec la question suivante. Vous indiquez entre autres quelques solutions, entre autres piste cyclable. Qu'est-ce que ça apporte, outre le fait que vous pourriez continuer à circuler en voiture, sans doute, d'est en ouest et vice versa. Qu'est-ce ça apporterait de plus ces solutions-là, que vous proposez?

Mme CYNTHIA SCHWARTZ :

690 Bien, dans les faits, je crois que l'idéal c'est que ça soit en sécurité et que ça soit une façon que tout le monde puisse utiliser ce chemin-là sans qu'il y ait autant d'accidents. Ça fait

que s'il y avait une piste cyclable mieux protégée, déjà là, je présume qu'il y aurait moins d'accidents entre voitures et bicyclettes.

695

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

700

Mme CYNTHIA SCHWARTZ :

Je pense que les sortes dos d'ânes, ça ferait ralentir tout le monde, bicyclette incluse possiblement. Et ça, c'est important autant pour les autos que les bicyclettes. Il ne faut pas que ça soit une piste de course.

705

Alors, je pense que ça, c'est des choses qui ralentiraient. Soit que ça soit des arrêts ou autres choses, puis qui rendraient en quelque part un compromis pour tout le monde qui serait mieux.

710

LA COMMISSAIRE :

Quand vous parlez d'avoir utilisé d'autres pistes ou d'autres façons de vous rendre au travail. Est-ce que c'est surtout depuis toute la construction qu'on a eue depuis quelques années que avez trouvé ça plus difficile? Et avant, ça allait de prendre l'autoroute?

715

Mme CYNTHIA SCHWARTZ :

C'est sûr que la construction fait pour beaucoup.

720

LA COMMISSAIRE :

Alors, si jamais ça se termine.

Mme CYNTHIA SCHWARTZ :

725

Au complet partout? En même temps?

LA COMMISSAIRE :

730

Est-ce qu'on peut rêver. Est-ce que vous pensez que vous continueriez de prendre le chemin Remembrance comme Camillien-Houde?

Mme CYNTHIA SCHWARTZ :

735

Pour aller peut-être au parc du Mont-Royal, pour aller me promener comme je le fais des fois. Parce que c'est sûr que pour moi aussi, monter la côte à pied, en bicyclette, ce n'est pas possible. Mais oui, je vais.

LA COMMISSAIRE :

740

Et si on mettait toutes les mesures que vous proposez puis ça devient beaucoup plus lent de vous rendre d'est en ouest. Est-ce que ça vous intéresse toujours de prendre...

Mme CYNTHIA SCHWARTZ :

745

Oui. C'est sûr ça dépend comment le chemin serait fait vraiment. Il faudrait voir pour l'essayer. Mais en ce moment, en respectant les limites, en faisant les arrêts qui sont là, c'est quand même plus vite pour moi. Donc, je présume que c'est une possibilité même avec les ralentissements.

750

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup, Madame.

755 **Mme CYNTHIA SCHWARTZ :**

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

760

J'inviterais maintenant madame Hélène Prévost, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

765

Bonsoir, Madame la présidente, Madame, Monsieur les commissaires. Bonjour à tous. Je suis contente d'arriver en troisième. Je trouve ça intéressant depuis le début et puis moi je plonge dans le coeur du sujet.

LA PRÉSIDENTE :

770

Ça va être encore intéressant, je pense, à vous écouter.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

775

Dès que le projet pilote a été déposé, j'ai eu une réaction épidermique et j'ai pris la décision de suivre le projet, quand j'ai vu que le comité consultatif était sur pied. J'ai vraiment décidé à ce moment-là de me rendre jusqu'au bout du processus, même s'il y a une semaine exactement je me disais « mais pourquoi je fais ça, je ne suis pas obligée. Les autres vont dire ce qu'il faut dire ». Mais je suis contente d'être ici ce soir et de pouvoir échanger avec vous et de vous donner un point de vue de terrain, de terrain et aussi de vous faire part d'une intuition. Alors,

780

ce n'est pas scientifique, mais c'est relié à de l'observation.

785 Je vais essayer de m'en tenir en dedans... mon texte est un petit peu long, mais je vais vous épargner les commentaires, essayé d'aller à l'essentiel. J'ai divisé ça en trois points : le contexte, c'est-à-dire qu'est-ce que je viens faire ici ; et un petit mot sur le projet pilote ; bref commentaire sur le projet pilote et une perspective et quelques brèves propositions.

790 Alors, depuis 28 ans j'habite le quartier immédiatement rattaché à la montagne sur la rue Ridgewood. Je me considère une riveraine en quelque sorte. Je connais bien le mont Royal sous toutes ses coutures, je pourrais dire, je vis à ses côtés. Je suis une voisine du cimetière. Je ne suis pas encore une résidente, mais je le connais bien. Et je vois tous les stratagèmes qu'on peut développer pour y entrer, même quand la barrière est fermée. Mais je n'ai pas essayé par en dessous encore.

795 Je marche sur les sentiers plusieurs fois par semaine. Je skie, je patine, je flâne, je lis. Je connais le silence et la rumeur de la ville à travers cette magnifique montagne.

800 Aussi, je circule en voiture sur la voie qui traverse la montagne. Durant plus de 20 ans j'ai transité en voiture par la voie Camillien-Houde et Remembrance pour me rendre à mon travail à Radio-Canada. C'était une voie naturelle, en plus fort belle. Le chemin Olmsted et les sentiers de marche constituent l'autre visage de la montagne. C'est la partie verte.

805 Brièvement, oui il y a eu des modifications au cours des années. Le Lac-aux-Castors que j'appelle le Lac-des-Castors, la maison Smith, le mobilier, les Amis de la Montagne y font un travail attentif et constant pour consolider l'espace vert. La Ville qui se pointe le nez une fois de temps en temps pour certains travaux. Mais je n'ai pas vu de grand changement dans la gestion de la sécurité routière, des panneaux de signalisation, de l'encadrement de la circulation et de la relation autos-vélos-piétons.

810 Les sentiers sont ravagés par les vélos de montagne qui y transitent sans gêne et bien qu'un règlement les interdit. Mais je n'ai jamais vu un cycliste être arrêté. Jamais.

815 La voie Camillien-Houde maintenant pointée du doigt a été négligée sous bien des
égards. Elle est bien entretenue, mais les abords, certains abords sont pénibles et pour se
rendre à la maison Smith ou au belvédère ou du belvédère vers la maison ou la maison... en tout
cas. C'est assez compliqué et pas clair du tout.

820 Cette confusion a entraîné des manoeuvres dangereuses maintes fois répétées. Ça, je
l'ai vraiment vu souvent. Et des correctifs n'ont pas été apportés sauf, étrangement depuis le
projet pilote. Ah, du jour au lendemain on a apporté quelques correctifs alors que la situation était
dangereuse depuis fort longtemps.

825 Aussi, il n'existe pas de véritable piste cyclable identifiée comme telle et balisée comme
telle, alors qu'une partie de la voie est utilisée par les cyclistes. Une ligne blanche divise la voie
en deux, enfin. Je n'ai jamais été témoin que des policiers émettent une contravention à un
automobiliste en défaut sur cette voie. Et je n'ai jamais vu non plus un cycliste être arrêté pour
vitesse excessive alors que j'ai souvent été dépassée par la droite à 50 ou 60 kilomètres à
l'heure. Les cyclistes descendaient à cette vitesse-là.

830 Des accidents bien sûr, il y en a eu, mais moi-même je n'ai pas été témoin d'accident.
Bon, je vais passer un petit peu par-dessus cet aspect-là.

835 Pour moi, le passage Camillien-Houde est plus qu'une voie de transit. C'est un ensemble
qui touche à l'urbanisme, à l'environnement, à la civilité, au respect des lois, au respect des
usagers, au droit à la nature, à la dégradation du patrimoine, au chevauchement des intérêts
particuliers que chaque groupe d'utilisateur défend vivement.

840 J'ai pris connaissance de la proposition du projet pilote et j'ai immédiatement réagi en
écrivant à madame Sue Montgomery, mairesse d'arrondissement. J'ai fait part de mon malaise à
la mairesse, madame Plante, et au conseiller monsieur Ferrandez et auprès de quelques
journalistes qui avaient écrit sur le sujet.

845 Mon malaise était relié principalement à la manière et au ton utilisé en présentant le projet pilote dont l'élément vedette était l'interdiction de transit sur la voie Camillien-Houde.

850 J'ai pris ça vraiment comme un face à face. Quelque chose d'assez brutal. La communauté dont je fais partie ainsi que les milliers de résidents de Côte-des-Neiges, de Westmount, d'Outremont, les étudiants et professeurs de l'Université de Montréal, nous avons tous à coeur la sauvegarde du patrimoine et de l'esprit des lieux, qui ne sont pas qu'un réseau d'asphalte et des stationnements.

Le projet pilote semblait chercher des coupables et ne pointer que dans une seule direction, les automobiles, responsables de toutes les dégradations et de toutes les pollutions.

855 Le projet pilote évidemment ne m'a pas emballée. Aucune des propositions ne m'a convaincue, que ce soit l'interdiction de transit ou les initiatives d'animation publique. Le reste à mon avis était cosmétique et sans profondeur.

860 Favoriser un meilleur accès au parc du Mont-Royal et contrer les effets nocifs de la circulation automobile sur la montagne sont les axes dominants du projet pilote. Mais que dit-on de la circulation sur l'avenue du Parc où circule un infiniment plus grand nombre de voitures, et celle de l'avenue des Pins qui passe dans la montagne et aussi de Côte-des-Neiges qui la contourne avec ses bus, ses camions et les nombreuses voitures.

865 L'aspect sécurité du projet pilote. Les cyclistes ont cru que la voie leur a été offerte gratuitement par le projet pilote. Plusieurs en ont profité au détriment de règles élémentaires de prudence et de civilité.

870 On a pu remarquer une confusion aussi dans la gestion des voies autobus-vélos-piétons pendant le projet pilote. Je sais que ça a été dit par d'autres.

Les deux plateformes installées au belvédère et au point d'observation côté nord – j'oublie le nom de la deuxième plateforme – l'ont été dans le cadre d'une proposition d'animation

875 publique. Les deux plateformes, à mon avis, ont été choquantes pour le regard et l'environnement dès leur installation. Je les ai trouvées arrogantes par leur présence et leur volume.

880 Dans les deux cas, ces plateformes bloquaient le regard, bloquaient la vue sur la ville vers l'est ou vers le nord, éliminaient la perspective. Qu'est-ce donc une montagne, si ce n'est pas le regard qu'on porte vers lointain.

885 Les plateformes donnaient un accès privilégié à un petit nombre au détriment de plusieurs. Je trouve qu'elles ont contribué à une pollution pour le regard et être en contradiction avec la nature même des lieux.

890 Les stationnements, surtout le week-end, étaient hyper bondés même si les dernières fins de semaine du projet pilote, il y avait tellement de monde qui étaient coincés parce qu'ils ne pouvaient pas circuler d'ouest en est, qu'ils veuillent ou non se garer dans un stationnement, ils étaient pris. J'ai vu des autobus de touristes, des autobus de la ville. J'ai laissé une photo dans le document, mais je ne l'ai pas ici. Je pense qu'on peut imaginer facilement ce qui en était. Des voitures prises là pendant de longues minutes, le moteur qui tourne, parce qu'ils ne sont pas capables de circuler, ils étaient complètement bloqués.

895 Ce dernier aspect qui me tient peut-être le plus à coeur, c'est d'essayer de voir comment on peut partir à la recherche d'un plan directeur rassembleur, intégrateur, qui tient compte des différents rythmes de la montagne, de ses différentes clientèles, c'est-à-dire de ses usagers, de ses diverses inscriptions dans le milieu. Un plan qui serait inclusif et non exclusif. Qui engagerait certainement de bousculer certaines habitudes, qui avanceraient une proposition respectueuse de l'environnement et qui tiennent compte des liens multiples avec la montagne et entre ses
900 voies d'accès. Un peu comme si on cherchait à créer une passerelle.

Construire par palier un espace de vie, un espace de vie verte. J'essaie d'imaginer une route verte. En y allant graduellement, en sensibilisant tous les groupes d'utilisateurs et en évitant surtout les aprioris réducteurs. Ça, c'était mon pitch politique.

905

Cette montagne nous parle. Elle a quelque chose à nous dire, à nous transmettre. On peut même parler de l'effet holistique de la montagne. Effet mineur? Je ne le crois pas.

910

On a fait allusion à un phénomène semblable lors de la présentation, de la première présentation.

915

Il me semble vital de considérer cet espace comme un espace de vie dans toutes ses dimensions. Et que le projet à venir porte une vision moderne, osée, ouverte de la ville à la montagne et de la montagne en ville.

920

Montréal est une métropole enviée à bien des égards. La force et la diversité des créateurs qui y nichent devraient pouvoir se refléter dans les choix qui seront faits pour rendre compte de la ville à la fois intelligente et à la fois patiente. Autrement dit, cette montagne et les chemins qui lui donnent accès ont plus qu'un rythme. Ce n'est pas juste d'aller vite d'un endroit à l'autre. C'est d'y aller de différentes manières. Et c'est là où l'aspect inclusif devient important, je crois.

925

La cohabitation autos-vélos-piétons a évolué au cours des années. Nous avons grandi ensemble pour ainsi dire. La ville change, les besoins changent. Notre regard sur l'ensemble doit s'agrandir.

930

Bon. Combien ça coûte? Ce que j'appelle la nature de l'investissement. Je dis qu'à défaut de sommes grandioses, on peut, encore une fois, mettre de l'avant l'originalité, l'audace, l'imagination, qui peuvent être de grands carburants. Peut-être lancer un concours auprès de concepteurs et d'architectes paysagés en équipes multidisciplinaires et multi générationnelles. Ça peut être très compliqué, mais ça peut être simple aussi.

935

Beaucoup de choses ont été suggérées depuis le début de la consultation. Je ne veux pas à mon tour tomber dans le jeu des solutions rapides. Mais je crois en la nécessité de donner un enracinement au projet.

Je pose la question suivante. Que voit-on quand on voit cette montagne et ses accès? Que voit-on? Un parc, une voie, une route verte, un milieu de vie, une présence dans la ville, un lieu, un esprit.

940

Maintenant, dans le concret, quelques suggestions pour améliorer le transit, parce que j'y crois. Je crois qu'il est nécessaire. Contenir le flux automobile avec limite par un nombre de passages limités, un peu comme on le fait auprès de groupes de touristes dans certains grands parcs nationaux, afin de réduire l'impact des activités humaines.

945

Est-ce qu'on pourrait imaginer qu'au bout de 600 voitures, 1 000 voitures on ferme la montagne?

950

Fermeture ponctuelle de la voie Camillien-Houde un jour par semaine, un jour sur deux. Je ne sais pas. Pourquoi pas. Moi personnellement je serais prête à me plier tout à fait avec ça. Je deviens partenaire de la montagne.

955

Revoir la verdure le long du chemin. Un peu comme une signature. Pensez vert en tenant compte de toutes les agressions que peuvent constituer les divers rythmes de vie sur la montagne, autos-vélos-piétons-autobus.

960

Revoir la configuration des voies de circulation qui vont de deux à quatre, de deux à trois à deux et pas de bicycle, des bicycles, mais ce n'est pas précisé. Des voies qui sont sans harmonies et sans logiques.

Baliser une véritable piste cyclable s'il a lieu. Revoir la configuration des stationnements et leurs aménagements. Malheureusement, la première chose qu'on voit quand on arrive de l'est ou de l'ouest ce sont des stationnements qui grugent déjà une expérience de la montagne.

965 Créer un système de navette desservant les deux versants de la montagne exclusivement, l'été surtout. Une navette dédiée à ça. Créer un réseau en fait, en lien avec la ville. Donc, de ne pas couper la montagne de la ville.

970 Je sais que ça va revenir souvent, mais se servir de stationnements incitatifs. Déjà il y a des espaces à l'Hôpital Victoria et sur les terrains de l'Université McGill qui ne sont pas utilisés ou sous-utilisés en semaine surtout, je crois. Ce qui implique un système de transport adéquat et vraiment efficace et dédié à ça.

975 Créer un trottoir ou un couloir qui donnerait accès aux belvédères à partir de la maison Smith. Ce qui impliquerait de corriger la courbe encastrée entre les deux rochers, et qui pour l'instant est un véritable tue monde pour les piétons, s'il y en a qui s'aventure là, et aussi pour les vélos. On observe un couloir d'étranglement où les uns et les autres doivent manifester énormément de civilité ou d'audace afin d'éviter les accrochages.

980 Et améliorer le réseau de transport public en bonifiant l'offre sur le circuit qui dessert la montagne. Le 11 actuellement fait sa job, mais ça fait un peu pitié.

985 Je vais terminer en disant que je souhaite qu'on puisse travailler en harmonie avec le milieu urbain et le milieu humain, plutôt que de créer de la disharmonie, ce qui a été pour moi cet affrontement avec le projet pilote.

Se servir de la représentation du chemin comme incitatif à une vision d'accueil, d'intégration, de diversité, de recherche d'équilibre sociale.

990 Voilà. J'ai empiété, mais de presque deux petites minutes.

LA PRÉSIDENTE :

995 Merci beaucoup, Madame Prévost. Il y a une image que vous avez utilisée, mais qui peut certainement se traduire. Quand vous avez parlé, je pense, c'est à la page 4, vous écrivez, vous

parlez de la lente ascension au sommet. En reprenant je pense, les termes de monsieur Olmsted.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1000

C'est Olmsted, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1005

Oui. Et vous dites qu'il faudrait peut-être penser à la montagne par palier. Alors, c'est une image, en tout cas. Comment traduiriez-vous ça, votre plan d'aménagement?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1010

Ce n'était pas comme ça que je l'avais vu, mais c'est intéressant comment vous l'interprétez. Non, mais c'est-à-dire que tranquillement si on peut arriver à une vision, même si elle n'est pas... Non, je ne devrais pas dire ça comme ça. Mais que la ville cherche une implantation graduelle, par palier, qui permet une sensibilisation des uns et des autres à cette cohabitation.

1015

Comment je fais pour vivre avec un cycliste? Comment je fais pour vivre avec l'auto? Comment l'auto fait pour vivre avec le piéton? Comment le piéton fait pour vivre avec les autobus qui prennent toute la place quand ils arrêtent pour laisser les touristes qui veulent aller à la montagne puis qu'ils ont droit d'aller à la montagne. Mais la voie est tellement rétrécie, que je ne peux plus passer. Les gens deviennent impatients, on prend la voie de gauche, on risque de blesser quelqu'un. C'est ça qui n'est pas réfléchi.

1020

Moi je pense qu'il faut se donner le temps d'intégrer ces changements-là à la vie de la montagne et le voir comme un milieu de vie vivant.

1025

1030

Écoutez, je n'ai pas d'idées concrètes. J'aimerais ça être arrivée en dix points, mais ce que je voulais faire ressortir c'est l'idée aussi de la... Montréal est une métropole extrêmement vivante. Il y a beaucoup de grandes recherches en intelligence artificielle ici. Je ne dis pas de mettre des drones partout, quoique ça peut être intéressant comme idée. Mais de mettre l'intelligence qui se développe intra muros au service d'un projet qui est pour la collectivité. Moi je suis pour la paix.

1035

Est-ce que vous permettez que je partage une anecdote. Combien de fois en me rendant à Radio-Canada j'imaginai les Premières-Nations, et je me disais : « Est-ce qu'ils passaient par ici. » Ils ne passaient pas par le chemin Camillien-Houde, mais je me disais : « Est-ce qu'ils empruntaient la montagne pour aller vers le fleuve? » Et c'est dans ce sens-là que je parle de l'aspect holistique de la montagne.

1040

La montagne elle est vivante. Ce n'est pas juste un lieu de loisir, de tourisme, de consommation. Et moi j'ai été profondément choquée par la vision qui a été traduite par les plateformes. Je n'en veux pas aux gens qui les ont faites physiquement, mais je trouve ça assez aberrant qu'on ait imposé ça à la montagne. J'ai trouvé ça vraiment extrêmement choquant. Puis je me suis dit « si c'est ça pour eux animer une montagne, on a du chemin à faire ».

1045

Et c'est ça aussi, c'est pour ça que je voulais témoigner aujourd'hui de cet aspect vivant de la montagne et comment on peut y arriver. Moi j'ai extrêmement confiance qu'on peut faire quelque chose de plus que bien.

1050

LA COMMISSAIRE :

Pour continuer avec votre vision. Vous avez parlé de cette cohabitation, la question de la circulation. À la page 4 vous parlez qu'il faut aller dans le sens de l'inclusion.

1055

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

Oui.

LA COMMISSAIRE :

1060 Peut-être pourriez-vous en parler un petit peu plus. Et simplement, à la prochaine page vous parlez d'éviter l'approche populiste.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1065 Oui. Alors, l'inclusion c'est parce que pour moi le projet pilote a été exclusif. Je me suis sentie exclue d'emblée. C'est sûr que je l'ai pris personnel, parce que c'est une voie naturelle pour moi dans toutes mes activités. Mais je me suis dit « je ne suis pas toute seule ». Il y a tous les gens du quartier aussi pour qui c'est une voie de passage naturelle.

1070 Donc, ce n'était pas inclusif ce projet-là. D'emblée, je me suis sentie : « Toi, tu n'as pas d'affaire là. Tu ne passes plus sur mon terrain. Mais tu vas aller faire des bouchons sur le chemin Sainte-Catherine puis sur Edouard-Montpetit puis un peu partout. » Ça, je n'en ai pas parlé de cet aspect-là. Mais c'est un fait que...

1075 C'est ça que je veux dire par inclusif. Et j'ai fait partie d'un comité, madame Nault d'ailleurs, je crois que c'est avec vous, un atelier créatif, puis on était une quinzaine de personnes et on était presque tous d'accord avec cet aspect-là. Comment on peut vivre ensemble? Bon, c'est un terme qui est à la mode, plutôt que dire « pas de voiture ou pas de vélo », comment on peut arriver à inclure tout ça ensemble.

1080

 Et l'autre aspect. Populiste, bien pour moi l'histoire des plateformes puis de l'animation publique, c'était tombé à deux pieds là-dedans. Oui.

LA COMMISSAIRE :

1085

Merci.

LE COMMISSAIRE :

1090 J'essaie de comprendre votre point de vue. Ce que vous n'avez pas aimé dans les plateformes c'est la façon dont c'était fait ou l'effet de créer de nouveaux belvédères par exemple, dans le cas du belvédère Soleil?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1095 Les deux, comme je l'indiquais, bloquaient complètement la vue pour un petit nombre.

LE COMMISSAIRE :

1100 Pourquoi pour un petit nombre?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1105 Bien, parce qu'il y a plus de gens qui passent là que de gens qui étaient assis ou debout pour regarder le coucher de soleil. À chaque fois que je passais, en venant de l'est forcément, j'avais le sentiment soit d'un belvédère – j'oublie les noms, le café suspendu, je pense.

LE COMMISSAIRE :

1110 Café suspendu puis le belvédère Soleil.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1115 Qui donne vers le stade olympique. Dans les deux cas, pour moi, dès qu'ils ont été construits ça a été une agression. Une agression qui coupe la ligne de la montagne, la fluidité de

la montagne et qui coupe même, qui coupe le regard vers le fleuve. Vous comprenez. C'est quelque chose qui arrive puis moi je voyais quasiment comme un bouchon dans le tableau. Et le pire pour moi ça a été le deuxième. Je l'ai pris comme une insulte.

1120 **LE COMMISSAIRE :**

Qui s'intégrait mal dans le décor. C'est ça que je comprends?

1125 **Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

Comme un?

LE COMMISSAIRE :

1130 S'intégrait mal dans le décor, dans l'ensemble de la montagne.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

Absolument. Ne s'intégrait pas du tout.

1135

LE COMMISSAIRE :

O.K. Parce que partout où on va dans le monde, quand il y a une montagne il y a des points d'observation.

1140

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

Absolument, oui.

1145 **LE COMMISSAIRE :**

Moi ce côté-là je le trouve intéressant d'exploiter, de monter une montagne pour admirer la ville. C'est peut-être le concept. Je ne sais pas.

1150 **LE COMMISSAIRE :**

1155 Peut-être que ces plateformes ont été bâties rapidement avec des deux par quatre puis des tuyaux de métal. C'était, disons un peu grossier comme structure. Mais je n'en veux pas du tout aux gens qui les ont faites ou qui les ont conçues. C'est le principe. Pour moi c'est comme si ça arrête le mouvement. On parle d'une voie. On parle de circulation. On parle de piétons. On parle de vélos. On parle d'autos. On parle de rendre accessible. Tout à coup, tac, on a ça qui vient puis qui arrête le regard et qui enlève la perspective qui est magnifique, magnifique. Les couchers de soleil, je comprends qu'on veut en faire profiter aux gens. Mais le problème c'est qu'il n'y a pas de voie d'accès piétonnier.

1160

Je suggère qu'il y a un trottoir de la maison Smith. Ce lieu où la plateforme a été installée devrait être un lieu extraordinaire d'observation. Peut-être imaginer une plateforme qui irait finalement quasiment dans le vide.

1165 **LE COMMISSAIRE :**

1170 Là, je comprends mieux. Vous n'êtes pas contre le fait qu'il y ait un point d'observation organisé. Mais ce qui a été bâti, il faut dire à la décharge de la Ville, je ne suis pas ici pour défendre la Ville, mais il faut dire que c'était temporaire aussi puis avec un budget qu'ils ont essayé de limiter.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1175 Mais c'était comme dire « regardez, voici ce qu'on peut faire ». Puis je trouve que c'était une preuve par l'absurde, que ce n'était pas du tout convaincant.

LE COMMISSAIRE :

1180 C'est parce qu'il y a beaucoup de personnes aussi qui ont contesté l'aspect, les problèmes de sécurité qu'il y avait là, puis la configuration aux alentours.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1185 Encore une fois, c'est que la voie n'est pas naturelle comme de la maison Smith vers ce point d'observation, vers le belvédère. Ce n'est pas fluide. C'est fait pour l'auto en fait.

1190

LE COMMISSAIRE :

1195 Vous faites beaucoup d'observations intéressantes, entre autres sur les stationnements. Il y a un endroit où je ne savais pas trop, j'ai cru comprendre aujourd'hui ce que vous vouliez dire. Vous parlez des stationnements bondés.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1200 Oui.

LE COMMISSAIRE :

1205 Puis trois, quatre lignes plus loin, vous parlez de la grande nudité des stationnements. Bondé c'est les fins de semaine, surtout le dimanche entre deux heures et quatre heures, selon les données qu'on a.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

C'est ça. Oui.

1210

LE COMMISSAIRE :

O.K. Mais c'est vrai qu'en général les stationnements, surtout celui de la maison Smith est largement sous-utilisé. Et puis vous, qui vantez les mérites, avec raison, de ce joyau de la montagne, c'est quoi votre opinion? Certains suggèrent qu'on enlève beaucoup de cases de stationnement à la maison Smith, à la condition d'utiliser d'autres stationnements en périphérie comme vous le suggérez vous-même.

1215

1220

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

C'est ça.

1225

LE COMMISSAIRE :

Donc, enlever des cases de stationnement, beaucoup, mettons 50% des cases de stationnement de la maison Smith. Vous, vous ne trouvez pas que c'est une horreur ça? C'est une bonne idée?

1230

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

Oui, absolument. Ça m'a frappé en fait. Il n'y a pas si longtemps je me suis dit « mon Dieu, ça n'a pas de sens ça ». C'est de l'espace qui est grugé à la montagne, mais en même temps si on dit : « Aux gens venez. » Il faut quand même pouvoir les accommoder.

1235

1240 Alors, l'idée de cette navette permet peut-être de désengorger l'utilisation de la voiture. Vous allez me dire « peut-être ça s'adresse plus à des touristes ou à des gens de passage », peut-être, ou des gens de la banlieue qui seraient prêts à ne pas venir avec leur auto jusqu'au stationnement. Je ne sais pas. Ça serait de planter plus d'arbres, que ça soit un espace vert dans lequel il y a des stationnements plutôt qu'un stationnement avec quelques arbres autour. Je ne le sais pas. Mais ça m'a frappé récemment, il y a quelque chose qui est choquant là-dedans.

1245 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Est-ce que j'ai le temps d'une autre petite question vite, vite? Parmi les observations que vous faites, vous parlez, vite dit, vous ne vous étendez pas du tout là-dessus, sur les vélos de montagne qui transitent et qui saccagent la flore.

1250 **Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

Oui.

1255 **LE COMMISSAIRE :**

Vous n'en parlez plus après. Est-ce que vous avez une réflexion là-dessus?

1260 **Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

Non.

LE COMMISSAIRE :

1265 Qu'est-ce qu'on devrait faire avec les vélos de montagne?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1270 Mon Dieu. Bien, je sais qu'il existe un règlement. Je sais qu'il y a des agents qui font des avertissements. J'ai peut-être vu ça une fois, honnêtement. Moi je fais de la marche nordique sur la montagne deux fois semaine, puis on utilise tous les sentiers et on peut voir l'état de dégradation de certains des sentiers. C'est épouvantable.

1275 Il y a beaucoup de gens qui vont puis « achale-moi pas, puis va-t'en ». On ne les provoquera pas. Ce n'est pas tout le monde. Ça a l'air qu'on ne peut pas les arrêter. Les agents ne peuvent pas les arrêter.

1280

LE COMMISSAIRE :

1285 Parce qu'il y aura certainement une réflexion à faire de notre part, en tout cas sur la question des différents types de vélos. Il y a des gens qui font du vélo de promenade. Il y a des gens qui font du vélo d'entraînement à haute vitesse, puis il y a des gens qui font du vélo de montagne. Je ne sais pas s'il y a d'autres sortes de vélo que je ne connais pas. Il y en a au moins trois.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1290

Bien, il y a les balounes, là, aussi, les pneus balounes. Est-ce que c'est de créer certaines voies pour eux spécifiquement?

LE COMMISSAIRE :

1295

Je vous pose la question?

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1300

Écoutez, je ne sais pas. Je n'ai pas de dent du tout contre les cyclistes, mais ça me fait mal au coeur quand je vois les racines saignantes.

LA PRÉSIDENTE :

1305

Alors, merci beaucoup, Madame Prévost.

Mme HÉLÈNE PRÉVOST :

1310

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1315

J'inviterais maintenant, monsieur Louis Éric Trudeau, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1320

Bonsoir tout le monde. Madame la présidente, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. Alors, moi je suis professeur titulaire à l'Université de Montréal, mais je ne viens pas ici parler au nom de l'institution. Je ne suis pas un délégué de l'Université de Montréal, mais je viens ici parler au nom du collectif qui s'appelle le collectif Vélo campus UdeM, Université de Montréal.

1325

C'est un regroupement de plus 160 membres de la communauté de l'Université de Montréal. Et ça implique aussi des gens de Polytechnique et de HEC Montréal. Et c'est un

collectif qui vise essentiellement à promouvoir l'établissement d'infrastructure qui favorise le transport actif à vélo et à pied notamment.

1330 Étant à l'Université de Montréal, le chemin Camillien-Houde essentiellement c'est notre cour arrière. On le côtoie tous les jours. Les membres du collectif et l'ensemble des membres, je pense, de la communauté de l'Université de Montréal utilisent beaucoup tous les accès au mont Royal, les différents côtés, incluant le chemin Camillien-Houde et le chemin Remembrance.

1335 Ils connaissent bien, les membres du collectif, ce projet pilote. Ils ont vu l'avant et le pendant et maintenant le après. Il y a beaucoup des membres de la communauté de l'Université de Montréal qui passent par les différentes routes incluant Camillien-Houde pour venir travailler ou étudier à l'Université de Montréal et aussi pour en profiter en termes de loisir.

1340 Tous les membres du collectif qui ont donné leur avis au cours des derniers mois sur ce projet-là ont tous unanimement trouvé que c'était un très beau projet pilote, et ils ont apprécié l'impact positif de cette diminution drastique de la circulation automobile sur la montagne.

1345 Nous avons tous trouvé beaucoup plus agréable de circuler sur le chemin Camillien-Houde et dans les différents secteurs limitrophes en absence ou avec une circulation automobile drastiquement limitée. On s'est tous sentis beaucoup plus en sécurité. Et on est d'avis qu'une circulation automobile limitée est beaucoup plus compatible avec la nature même d'un parc public.

1350 Pour la première fois depuis tellement longtemps, en me baladant là, je pouvais entendre les oiseaux. Il y en a tellement sur la montagne, mais la plupart du temps, disons durant le jour et souvent dans les moments où beaucoup de gens vont se balader là, c'est le cortège des voitures qui défilent. Moi je n'ai rien contre les voitures, j'en ai une moi-même et même je l'utilise même de temps en temps pour venir sur le mont Royal, notamment pour faire du ski de fond, quand il faut amener de l'équipement et la famille, et les enfants.

1355

Mais je trouve que ça faisait tout un contraste de pouvoir enfin entendre le vent dans les feuilles des arbres, de pouvoir entendre les oiseaux qui sont si nombreux dont le son est occulté par le bruit des voitures.

1360 J'aimerais aussi mentionner que comme piéton et comme cycliste fréquent dans le milieu
autour de l'Université de Montréal, on a trouvé qu'il n'y avait pas d'impact massif, majeur évident
sur la circulation automobile dans les routes autour, notamment sur Edouard-Montpetit. J'ai pris
connaissance aussi, il y a quelques jours du rapport que la Ville a commandé de la firme Cima,
1365 puis j'ai vu que les chiffres semblaient confirmer ça, qu'il pouvait y avoir eu évidemment des
réajustements ici et là, mais qu'il n'y avait pas eu de désastre. Le désastre qui avait été annoncé
par tellement de personnes.

Et comme cycliste justement autour du campus sur Camillien-Houde, sur Edouard-
1370 Montpetit, sur Côte-des-Neiges, sur Côte-Sainte-Catherine. Évidemment, partout à Montréal, la
circulation automobile est en croissance. Il y a toujours trop de voitures un peu partout. Ça, c'est
un problème et je ne pense que le fait d'interrompre la circulation automobile sur Camillien-
Houde, là est le facteur majeur qui fait qu'il y a autant de circulation automobile dans toutes les
routes au centre de Montréal.

1375 Donc, je ne pense pas que c'est un problème majeur d'avoir interrompu la circulation
automobile de transit.

Notre avis en fait, c'est que ce changement-là devrait devenir permanent. Nous
souhaitons que la Ville aille dans ce sens-là et que ça soit non seulement permanent, mais
1380 appliqué aussi 12 mois par année.

D'ailleurs, de nombreux membres de la communauté de l'Université de Montréal se
déplacent en vélo l'hiver également sur la montagne d'une façon respectueuse pour la plupart, je
1385 crois.

1390 En terminant, je voudrais dire que nous avons constaté que la signalisation n'était peut-être pas optimale, devrait continuer à être améliorée, optimisée, je crois, pour ce qui est que les informations soient claires, notamment pour les automobilistes. On en a vu beaucoup qui ne semblaient pas comprendre les panneaux au niveau de l'endroit critique là où on n'a pas le droit de passer près de l'endroit où il y a le poste de police. Il y a beaucoup de gens finalement passent quand même. Évidemment, quand la police n'est pas là pour surveiller.

1395 Je pense que ce n'est pas dramatique. Il n'y en a pas eu des tonnes. Mais moi j'en voyais tous les jours, en tout cas quand j'étais là. Je pense que c'est peut-être une question d'habitude, mais c'est aussi une question de signalisation qui devrait être améliorée. Il y avait beaucoup de petits panneaux, mais je pense que c'était difficile à lire pour beaucoup de gens, difficile à décoder. Je me mettais justement à la place des touristes qui arrivaient, je trouvais ça un petit peu compliqué.

1400 Je pense que ça prendrait des panneaux beaucoup plus clairs pour indiquer clairement, des pictogrammes de grand format, que la circulation est interdite sauf pour quelques catégories de véhicules, mais faire ça avec des pictogrammes avec peut-être un petit peu moins de texte.

1405 Alors voilà, ça conclut ce que je voulais vous communiquer.

LA PRÉSIDENTE :

1410 Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Trudeau. Je vais laisser mes collègues vous poser des questions.

LA COMMISSAIRE :

1415 On a entendu dire que les gens trouvaient ça plus dangereux quand les gens faisaient, ils tournaient en U ou qu'ils réalisaient qu'ils ne pouvaient pas traverser.

Est-ce que vous avez remarqué ce genre de comportement d'automobile qui était plus dangereux?

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1420

Depuis le projet pilote?

LA COMMISSAIRE :

1425

Oui. Durant le projet pilote.

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1430

Non. Mais je n'ai pas trouvé que ça avait changé. Ça, ça continue toujours. Comme le disait tout à l'heure quelqu'un, la présence policière est quand même assez discrète sur la montagne et sur le chemin Camillien-Houde.

1435

Donc, moi j'en vois assez souvent des gens qui traversent la ligne centrale et qui virent de bord pour différentes raisons. Mais ça on le voyait aussi avant, assez souvent. Donc, je n'ai pas noté de changement de ce côté-là.

LA COMMISSAIRE :

1440

Et j'imagine qu'étant donné que c'est des gens qui sont aux études ou qui travaillent, c'était surtout durant la semaine qu'on passe en vélo plutôt que la fin de semaine. Alors, c'est là qu'on a vu la différence?

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1445

En terme de quiétude, vous voulez dire?

LA COMMISSAIRE :

Oui, oui.

1450

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

Oui, c'est ça. Bien, c'est sûr qu'il y a beaucoup de gens, moi j'en connais beaucoup de gens qui vont notamment s'entraîner sur la montagne le matin puis ensuite vont travailler. Même chose pour les étudiants. Il y a le club cycliste de l'Université de Montréal aussi qui utilise beaucoup ce terrain d'entraînement-là. Et il y en a beaucoup qui vont là durant le jour et il y en a qui vont là le matin juste avant d'aller travailler ou juste à la fin des cours. Et ça concorde souvent avec les périodes de circulation automobile plus intense.

1455

Donc, le matin entre 7 et 9 ou le soir entre 4 h 30 puis 7, c'est souvent la période où il y a beaucoup de gens de la communauté qui à la fin, ou avant leur travail vont se promener sur la montagne ou vont faire du vélo sur la montagne.

1460

Il y avait de la place pour tout le monde, parce que c'est très large, mais ce n'est pas confortable, c'est bruyant puis je me mets à la place de quelqu'un qui est moins expérimenté en vélo, puis je trouvais que c'était quand même assez périlleux à quelques endroits clés, à quelques moments clés.

1465

LA COMMISSAIRE :

D'accord.

1470

LE COMMISSAIRE :

1475 Je vais en profiter, vous connaissez ça le vélo vous. Les différents types de vélos qui coexistent sur la montagne, j'en ai parlé tout à l'heure à madame Prévost. Vous, vous voyez ça comment la cohabitation entre les vélos d'entraînement, de performance, de haute performance même, versus les gens qui vont en promenade en famille, et cetera.

1480 Et je vous parlerai des vélos de montagne après. Mais comment vous voyez la cohabitation entre tout le monde. Mettons qu'il n'y avait plus d'autos, il reste différents types de vélo, il reste des piétons. Comment vous voyez la cohabitation sécuritaire de tout ce monde-là?

1485

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1490 C'est une bonne question, mais je ne pense pas que c'est une question qui est spécifique à ce projet pilote. Je pense que ça, c'est plus une question de civilité. On a un problème dans la société d'aujourd'hui. Vous avez sûrement remarqué dans toutes sortes de milieux on manque de respect envers les autres, peu importe leur mode de transport. Je pense qu'il y a beaucoup de cyclistes qui souffrent de cette maladie, de manque de respect des autres. Mais la même chose pour les automobilistes et même pour les piétons. Tellement de gens ne
1495 tiennent pas la porte pour la personne qui vient en arrière.

Donc, je pense que c'est un peu ça. Ça, c'est un plus un symptôme général. Effectivement, vous avez raison, il y a un problème de cohabitation un peu partout à Montréal entre les vélos, les piétons et les cyclistes.

1500

Mais ça, je dirais qu'au-delà de la question de la civilité, c'est une question finalement d'infrastructure et dans beaucoup de pays dans le monde ça a bien été démontré, des pays, des villes où la circulation et le nombre de piétons et de cyclistes est très élevé. En Europe, si vous connaissez les capitales de l'Europe du Nord comme Copenhague par exemple ou Amsterdam,

1505 c'est des villes où il y beaucoup, beaucoup de monde puis ils ont les mêmes problèmes que tout le monde. Mais ils ont réglé une partie des problèmes en améliorant leurs infrastructures.

1510 Quand on a des infrastructures bien désignées, qui séparent finalement les différents modes de transport et qui mettent comme priorité toujours l'utilisateur le plus vulnérable en premier, le piéton en premier, le cycliste en deuxième puis ensuite les automobiles et les camions. Quand on priorise selon le niveau de fragilité de la personne, à ce moment-là la cohabitation est plus facile.

1515 Donc, je pense qu'ici on est face à ça. Sur la montagne il n'y a jamais eu, comme l'a mentionné madame tout à l'heure, de pistes cyclables clairement balisées. Je crois que là, avec le projet pilote, finalement en fermant la rue à la circulation de transit on règle une grande partie du problème, puisque finalement l'espace est priorisé pour les gens qui vont là en vélo et à pied.

1520 Je pense que c'est une bonne chose et ça devrait être développé davantage. On pourrait d'ailleurs améliorer la signalisation puis peut-être faire un peu plus de contrôle périodique. Ça, c'est des choses qui peuvent se produire partout à Montréal.

LE COMMISSAIRE :

1525 Vous avez dit des choses que je souhaitais entendre. Maintenant, ce que je comprends c'est que même s'il n'y avait plus d'autos dans votre hypothèse, il faut quand même des infrastructures adaptées aux différents types de transport ou de déplacement sur la montagne, les piétons.

1530 Je pose une question qu'on a entendue. Moi je répète des choses qu'on a vues, qu'on a vues, qu'on a entendues. Est-ce qu'il y a de la place sur la montagne pour faire coexister du vélo de performance, de haute performance qui va très vite, qui s'enferme un peu dans sa bulle des fois, pour vérifier ses performances avec d'autres types de vélos puis avec des piétons.

1535 Est-ce que c'est correct d'autoriser ce genre de pratique en même temps que tout le monde? Est-ce qu'il n'y a pas un danger pour la sécurité des gens?

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1540 Moi je pense que c'est tout à fait faisable cette cohabitation entre les différents types d'activités sportives dont vous avez fait état ici. Le vélo de loisir, le vélo de transport urbain et le vélo de performance il y a de la place pour tout ça sur le mont Royal, même pour le vélo de montagne, je crois. Mais dans ce cas-ci c'est plus délicat puisqu'on parle de sentiers directement dans la montagne.

1545 Moi personnellement je pense qu'il y en a toujours eu puis il va toujours en avoir. Donc, on est mieux de baliser ça plutôt que de l'interdire.

1550 Donc, d'avoir un nombre de sentiers limités, parce que je pense qu'effectivement notre montagne est fragile. On ne veut pas la mettre, la saquer, la mettre... finalement d'avoir des sentiers sauvages partout. D'avoir un nombre très limité peut-être de sentiers balisés. Je pense que ça aiderait à canaliser les énergies à certains endroits.

1555 Mais pour ce qui est du cyclisme d'entraînement qui est surtout ce qui se passe le plus sur la montagne en général, c'est un terrain... On est privilégié d'avoir une montagne, d'avoir un dénivelé et c'est que les cyclistes recherchent d'avoir ce dénivelé-là.

1560 Alors, vous avez sûrement entendu dire que les cimetières avaient fermé leur porte aussi aux cyclistes récemment. Donc, l'espace a été beaucoup diminué déjà. La voie Camillien-Houde, je crois que c'est un endroit que beaucoup de gens apprécient et je pense que c'est tout à fait faisable de maintenir cet accès-là et même de le développer.

On a vu récemment les Cyclovias être organisés sur la montagne. Donc, les dimanches matins où il y a une période de temps où l'ensemble de Camillien-Houde est utilisé pour les

1565 cyclistes d'entraînement. Et je pense que ça a été très populaire. Je pense que c'est le genre de chose, c'est le genre d'initiative que j'aimerais voir continuer.

LA PRÉSIDENTE :

1570 Alors je vous remercie beaucoup, Monsieur Trudeau, de votre intervention. C'est intéressant de vous entendre compte tenu de votre expérience personnelle. Merci beaucoup.

M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :

1575 Merci, au revoir.

LA COMMISSAIRE :

1580 Merci beaucoup. Alors, on s'arrêterait pour une pause de 15 minutes et on reprendra par la suite. Merci beaucoup.

PAUSE ET REPRISE

LA PRÉSIDENTE :

1585 Alors, on reprend et j'inviterais madame Anastasia Kostopoulos, s'il vous plaît.

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1590 Bonsoir à tous.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Madame.

1595

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1600

Madame la présidente, les commissaires. Si on peut baisser les lumières, j'ai un Powerpoint. Je me présente, mon nom c'est Anastasia Kostopoulos. J'ai une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal, et je vous présente juste une opinion comme urbaniste.

Je vais m'exprimer en anglais parce que c'est plus facile pour moi.

1605

LA PRÉSIDENTE :

It's fine.

1610

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1615

So, we have an unfortunate incident that killed competitive cyclist Clément Ouimet on October the fourth, and this has triggered much debate as to the kind of accessibility to Mount Royal park. The young man lost his life because a tourist vehicle driver did not respect the law and made a U-Turn in a reckless maneuver.

1620

This of course being of serious manner, the Plante administration with good intentions acted responsibly and blocked through traffic on the mountain in order to conduct a study. The study however falls short in providing an holistic examination taken into account the purpose and identity of Mount Royal mountain, the park and the cemeteries.

Furthermore, the interpretation of the study misconstrues the purpose and identity of Mount Royal. Therefore, we must start with a purpose, the identity of the mountain and how it

1625 is associated to this unfortunate incident. And if this identity is still relevant in our time with our needs in 2018.

1630 So, very briefly, Mount Royal is a small mountain of a height of 750 - oups, with had an image here that's gone. 750 feet that is adjacent to Mount Royal down town core. The mountain has three peaks and houses the park, the cemeteries, and several adjacent parks and institutions that have been combined into the Mount Royal Natural Historical District by the provincial government in order to protect the cultural and natural heritage of the region.

1635 So it has historical relevance dating from the 1500's when Jacques Cartier was guided there by the people of Hochelaga. Only later as the City started growing and changing rapidly in the late 1800's, a vision of the mountain was created. In 1874, the city of Montréal commissioned Frederick Law Olmstead to create a public park space. Amongst other titles, he was also a prominent landscape architect who has recently designed Central Park in New York City.

1640 Being a man of intrinsic of artistic inclination, he saw immediately the unique value and full potential of the mountain. And this was his vision: to design it into a space of relaxation that would be psychologically beneficial to the user.

1645 At that time, its rugged topography and blunt vegetation offered simply a basis for this transformation. There was much human activity though, imposed to achieve what we have now. And that required a succession of dramatic artistic and engineering interventions in order to achieve naturalism. It was a work of art and the purpose was one; to offer Montrealers regardless of their age, their physical capacity, their social status or race, an escape landscape close to the city. It was a note of poetry in the daily noise of urban life trough features of green space.

1650 So, what do we have to this date? We have that purpose that is even more relevant than before. In 2018, this purpose is still prevalent and fundamental.

1655 Olmstead believed that the value of any landscape is not in any one element, but in the whole. He used the psychological power of natural scenery to design landscape needed to create spaces that would enrich and fulfill this purpose.

1660 The mountain character of the space was accentuated through vegetation designs, pathways and look out points. All in an effort to fulfill a vision of a public natural landscape for restorative enjoyment of scenery.

1665 Access to the landscape was very important and his intent was this icon to be accessible to all people, in all weathers and seasons. He took into consideration the harsh and long winter conditions of Montréal. The park was not intended only for pedestrians but other vehicles as well.

1670 The circulation system geared for carriages in the original plan is still relevant to the needs of today's vehicles. We have a gradual, curved drive, enough to permit steady and rapid movement along it that doesn't exceed an inclination of 5 % grade and it focuses and heightens the pleasure of anyone's visit.

1675 To this date, that is the purpose of Camillien-Houde and Remembrance roads. They have been designed not to simply dissect the park, but to embrace and compliment it. And today, they act as peripheral roads. The park is on one side, the cemeteries on the other.

Aside from Camillien-Houde and Remembrance roads that are used by automobiles, vehicles, cyclists and pedestrians, there are many more systems of pathways already in the park that host other users, except vehicles.

1680 The main path of Camillien-Houde/Remembrance road is beautifully curved giving access to both the park and the cemeteries and provides an essential pathway to any visitor who will cross the mountain in an automobile, other vehicles, or bicycle. The design of the road has the capacity for even an increased circulation on the mountain to reflect today's population.

1685

That being said, it doesn't mean that the vehicle will act as a strange variable to the mountain. We have to find design principals where we can incorporate the vehicle to adhere to the identity of the mountain. But that is a different topic.

1690

The environmental impact of the vehicles to pass right now is no threat to the mountain or park because it is so intricately sustained by many other variables. Scientific microclimatic studies can prove that. One can even argue that there is more of an unseen danger to the visitor and the environment from the antennas that are already existing there, rather than the vehicles.

1695

Therefore, we can see here the core of Mount Royal. What choices do we have? The choices we have right now, we choose to walk to or through Mount Royal and that is a tribute to its design. We choose to drive to or even through Mount Royal and it's an acknowledgment of its scenic values and precious ability we have as Montrealers.

1700

We choose to walk, or even through Mount Royal and that is an honor to its pathways. Blocking or taking away these abilities is an insult to the design of Mount Royal.

1705

Limiting access to only certain visitors to Mount Royal is discriminatory and complicating or taking measures that add to unsafe manoeuvres is criminal.

1710

The Plante study has concluded that during the summer blockage there was a considerable decrease in the number of visitors to Mount Royal. In urban planning terms, we mean that there was less usage. In planning terms, that means the identity of Mount Royal has been shadowed.

1715

Therefore, the action required, because of this fatal incident, in order to associate it to the identity of Mount Royal mountain is: The improvement of safety and accessibility to Mount Royal park and mountain.

So, we need to update and ameliorate the existing design to 2018 standards so we can coexist for cyclists, for automobile drivers, for vehicles, for pedestrians and for disabled persons.

1720 The essence of Mount Royal is in its usage. In 2018, in a city of tolerance, diversity, rich and poor, climate change, stress, traffic and construction everywhere, such a positive experience that we have still available at our doorstep, is the most profound and effective antidote to daily Montréal life.

1725 Clément Ouimet's death is a call to adjust and improve the design elements to 2018 standards. We need to use design principles that will improve the safety and accessibility to Mount Royal. We need to ask ourselves why we are not focusing on real concerns. And what difficulties did this tourist driver experienced that made him maneuver a U-Turn and why no charges were ever laid because of this fatal accident.

1730 Our call is not to alleviate the purpose and identity of the mountain, but to respect this young man and others. Let's not forget there have been others who have passed away or injured themselves on Mount Royal, by providing all Montrealers and all citizens and visitors a safe haven to visit. Thank you very much for your attention.

1735 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Madame Kostopoulos.

1740 **Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :**

Je vous en prie.

1745 **LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais vous poser une première question en relation avec ce que vous dites qu'il faut faire, qu'on a à faire pour respecter l'idée initiale de la montagne telle que dessinée par monsieur Olmsted.

1750 Quand vous dites : « the improvement of safety and accessibility » Avez-vous quelques idées sur ce qui devrait être fait en termes de sécurité puis d'accessibilité?

1755

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1760 Oui, bien sûr. The first thing however as a professional, we need to make a professional assessment of the situation. And there are a lot of urban planners in the city of Montréal that can do that. We need to assess with statistics. What is the usage right now, what are the needs, and we can improve a situation.

1765 In urban planning, we might have a lot that is a hundred square feet and we want to build on one level a 300 square foot building. That is not possible. So we need to assess our needs and our capacities. That is the first thing that has to be done. Generally speaking, I don't have an assessment and I don't have statistics, but generally speaking, there are plenty of very simple things that can be done.

1770 For example, we do know that there is a movement and I wish our weather was better in Montréal, but it isn't and it's a factor. And I wish everybody were 20 and 30 years old of great physical shape, but that's not the case either. We can, however, not block the throughway passage with the vehicles, but incorporate them by creating a cobalt stone pavement that will reduce the speed of the vehicles. We can include a very safe passage for cyclists and also have mediums in between north and south directions to be able to modernise the accessibility to greener standards.

1775

1780 There are many, many design principles that can be used here to enable the
cyclists and the vehicles to coexist. And in my opinion, in simplicity. We don't need to do high
budgeted construction works. But very simple things that can be done that can improve the
coexistence of all users to Mount Royal. There's a lot of risk factors involved here. So there has
to be an assessment done as to where those risk factors are.

1785 From my user's point of view, I can see the first lookout point entering from Park
Avenue where it's very dangerous and we're not allowed to make a left turn there, but people
have no other accessibility. They have to go further down, make a U-Turn and then return. That
simply complicates the matter. There are other ways we can have accessibility to that lookout
point by making a left turn. As long as it's done securely and there are ways to do that.

1790 And there are many other risk factors, but we need to first of all have a
professional assessment. And then we can have other solutions. It doesn't have to be
complicated. But restricting access to vehicles simply because they are vehicles is discriminatory
in the sense that, that was the whole purpose of designing such a mountain. You want to pass
through it. But of course it's not a boulevard, without high speed and with respect to the mountain.
This a peripheral road. There are other pathways in the mountain right now where vehicles are
1795 not allowed, and only cyclists are allowed. We have to assess the situation.

LA COMMISSAIRE :

1800 Just to step back a little bit, you talk about the purpose in the identity of Mount
Royal. If I understand, the purpose as you see it is very similar to that of what Olmstead
proposed?

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1805 I believe so.

LA COMMISSAIRE :

How would you describe the identity? What do you mean by Identity?

1810

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

First of all, identity has to do with character and Montrealers, our name is derived from the mountain itself: Mont Royal. That is where our roots are. It's also a mountain that is right next to our city core. So, everywhere you turn, you can identify yourself as a Montrealer because of the mountain.

1815

If you walk downtown and you need to locate yourself, all you have to do is take a look at where your mountain is to see where you are. So it's a big part of our identity as Montrealers and it's also one of our major iconic focal points as a visitor as well. So it's a very important landmark.

1820

You cannot limit access to the mountain. Not the way it has been designed. And you have to simplify and make the access safe. But you also needless today, in changing times, you have to change. But the identity and the purpose of it is still there. It's for recreational and therapeutic purposes. You have to respect the griever that goes to the cemetery as well. Why should the griever needing to pass have to take a bus or a bicycle to enter the cemetery?

1825

LA COMMISSAIRE :

Thank you.

1830

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

Your welcome.

1835

LE COMMISSAIRE :

1840 On parle beaucoup de redonner au chemin Camillien-Houde/Remembrance une allure de chemin de parc. J'ai cru comprendre ça aussi à travers votre exposé. C'est quoi pour vous un chemin de parc? Parce que là, il y a toutes sortes d'interprétations sur ce que devrait être un chemin de parc.

1845 Vous en tant que spécialiste, vous avez certainement des idées, une fusion de ce que devrait être un chemin de parc dans le cas du mont Royal précisément?

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1850 Well, right now, it's acting as a peripheral road. Camillien-Houde and Remembrance roads are not, they are on the sideline of the park. So they are a peripheral road acting as a transversal road as well as a - I can't seem to find the word - an access road. This road does not impose an environmental threat to the park nor does it impose any severe entrance to the cemeteries. It acts as an access road.

1855 The fact that it starts from end of the city and it ends at the other end of the city, can also be a positive aspect. It doesn't necessarily have to be negative. However, you have to keep the design of this peripheral road in conjunction to the identity of the mountain. Meaning it cannot be linear, it cannot have a high speed. It has to have elements that attire to the green landscape architecture of the space itself. So by adding medians, or changing the pavement or
1860 reducing the speed, or the inclination, or even the material used for the road, will enhance this ability. So this road is first of all an access road, it has many roles that it plays. They're all advantages though. We can't look at it negatively.

1865 It's an access road, it's a peripheral road and it's also a transit road as well. How do you keep those variables in place by not imposing a negative impact on the mountain is the

question. And it's like an algorithm. Like any problem, you have to assess the situation, use an algorithm, and find a solution.

LE COMMISSAIRE :

1870

Merci. J'ajouterai quand on compare aussi avec d'autres grands parcs dans le monde, avec d'autres chemins de parcs, on ne peut pas ne pas tenir compte que le mont Royal est une pente, est une montagne justement.

1875

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

Oui, bien sûr.

LE COMMISSAIRE :

1880

Qui est sa richesse, mais qui impose certaines contraintes aussi.

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1885

Oui, mais monsieur Olmsted l'a désigné comme ça. He graded the vegetation in order to accentuate the height. He even said: It's not Central Park. And let me remind you; every situation in life or construction, is unique. You have to look at everything from a unique fashion. So you have to assess your needs, your capacity. Everything is unique.

1890

LE COMMISSAIRE :

Tout à fait. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1895

Alors, merci beaucoup, Madame. Merci pour les distinctions que vous avez apportées qui sont très riches et très utiles pour nous. Merci beaucoup.

Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :

1900

Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

1905

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Luc Gervais, s'il vous plaît.

M. LUC GERVAIS :

1910

Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur.

1915

M. LUC GERVAIS :

1920

Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. J'aurai un propos qui sera très court, quelques remarques quasiment périphériques. D'entrée de jeu, je vous dirai évidemment que je suis pour le principe du statu quo avec toutes les modifications qui s'imposeraient pour obtenir les correctifs qu'on souhaite.

Ma première remarque sera sur l'achalandage du chemin Édouard-Montpetit et le boulevard Mont-Royal. Lors d'une réunion en mai 2018 à l'Église Côte-des-Neiges avec les gens

1925 de votre organisation. J'avais posé la question si on tiendrait compte de la circulation sur le boulevard Mont-Royal, et on m'a dit qu'on ne le faisait pas.

1930 Alors, je n'étais pas là pour discuter. J'étais là pour m'informer. Alors, simplement pour attirer votre attention sur quelques petits faits qui n'ont aucune valeur au point de vue statistique, mais juste pour illustrer le problème qu'il y a à l'intersection de Édouard-Montpetit, de Vincent-d'Indy et puis le boulevard Mont-Royal.

1935 Alors, moi j'ai passé deux fois où j'ai remarqué, j'ai compté le nombre de véhicules qui attendaient aux feux de circulation. Une fois en direction qui venait du sud, en direction de l'Université de Montréal, et il y avait 22 véhicules qui attendaient pour passer. Alors, ça a dû prendre probablement au moins quatre ou cinq lumières. Parce qu'il n'y a pas grand véhicule qui passe en même temps.

1940 Et la fois suivante, j'ai regardé le nombre de véhicules qui étaient sur Édouard-Montpetit. Je vous avoue, je les ai comptés avec l'aide de miroir aussi, pour être sûr de ne pas en oublier. Ça faisait mon affaire. Il y avait également plus de 20 véhicules qui attendaient pour passer. Alors, j'ai calculé sommairement que moi j'étais probablement à un demi-kilomètre du feu de circulation.

1945 Donc ça, cette cohue-là, si vous me permettez le mot, résulte du fait de la circulation qui est aggravée par la présence de l'Université de Montréal. Parce que c'est évident que juin, juillet et août, l'achalandage de la circulation dans le coin de l'Université est beaucoup moindre. Parce qu'évidemment, il y a 40 000 personnes qui vivent à l'Université de Montréal et un bon nombre se rendent en voiture.

1950 Maintenant, une autre remarque. C'est sur le moyen de contrôler la vitesse des automobilistes sur Camillien-Houde et Remembrance. Je vous réfère au phénomène du photo radar. Sur le chemin de la Côte-des-Neiges entre the Boulevard et Cedar il y a un bout de chemin qui a été nommé McDougall et il y a un bidule, un photo radar là. Et je vous avouerai
1955 humblement que les gens paralysent en arrivant dans ce coin-là. Ils ont de la misère. Ceux qui

ne sont pas habitués, ils ont de la misère à faire 25, 30 kilomètres à l'heure. Alors, que moi, je connais le système et je fais toujours 38 sans aucun problème, même un peu plus.

1960 Ça, le photo radar engendre un respect de l'autorité absente qui est la police avec ce bidule-là, c'est extraordinaire. Alors, sur Camillien-Houde et Remembrance on pourrait évidemment se servir de ça et l'impact serait, se manifesterait très rapidement. Et un avantage pour la Ville: c'est payant pour la Ville évidemment, avec les contraventions.

1965 Maintenant, toujours lors de notre réunion du mois de mai, il y avait un agent de la police de Montréal qui était là. Et les gens étaient ignorants d'une question. On lui a posé la question concernant l'autorité de la police sur les cyclistes.

1970 Actuellement, du moins au mois de mai, ça n'a sûrement pas été changé, les policiers n'ont pas le droit de coller des tickets, vous me pardonnerez l'expression, parce que le code de la sécurité routière du moins au point de vue vitesse ne s'applique pas aux cyclistes.

Alors, ça pourrait être une recommandation que votre comité pourrait faire à la Ville de Montréal, de faire des pressions pour que le code de la sécurité routière s'applique aux cyclistes.

1975 Dans votre rapport préliminaire, j'ai même lu, je ne sais pas dans quel chapitre, mais que les cyclistes sur le mont Royal, certains cyclistes allaient plus vite que les automobiles. Alors, ça pourrait mettre fin à cette partie-là du problème.

1980 Maintenant, si par hasard, si la décision de la Municipalité de Montréal est d'interdire toute circulation automobile, peut-être qu'on pourrait avoir un compromis pour que le projet demeure collectif et non pas uniquement pour les cyclistes comme était l'avant-projet. Beaucoup de problèmes résultent de l'achalandage créé par l'Université de Montréal.

1985 Alors, si on permettait du mois de mai jusqu'au mois de septembre, l'Université de Montréal est grandement moins achalandée. Alors, si on permettait aux automobilistes de circuler, comme dans le contexte de l'avant-projet, pouvaient circuler du 1^{er} octobre au 1^{er} mai

sur le mont Royal. Bien, le dépit des automobilistes serait moindre que si on n'a plus aucun accès au mont Royal. Alors, ça serait une solution de compromis que je vous soumettrais.

1990 Ça sera tout.

LA PRÉSIDENTE :

1995 Alors, je vous remercie. Deux petites corrections à votre intervention. Le rapport sur la vitesse des véhicules ou des vélos, c'est un rapport de Cima, qui est un rapport produit par la Ville et non pas par l'Office, par nous.

M. LUC GERVAIS :

2000 An non, d'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2005 Ça, c'est une première chose. Et la deuxième, simplement vous rappeler que l'Office n'est pas l'organisme décisionnel.

M. LUC GERVAIS :

2010 Non, non, non. C'est la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

C'est la Ville qui prendra les décisions.

2015

M. LUC GERVAIS :

D'accord.

2020

LA PRÉSIDENTE :

2025

Je voulais que ça soit très clair. Alors, je vous remercie tout de suite de votre présentation, au fond qui est un témoignage de comment vous voyez les choses à partir de votre propre expérience.

Alors, on a peut-être des questions à vous poser, oui?

2030

LA COMMISSAIRE :

Je voulais simplement clarifier le compromis. Est-ce que ça serait de garder fermé du mois de mai au mois de septembre, durant l'été?

2035

M. LUC GERVAIS :

Oui. C'est fermé à la circulation.

2040

LA COMMISSAIRE :

Tel qu'on l'avait fait cet été?

2045

M. LUC GERVAIS :

2050 Oui, exactement. Et puis au moins, si la décision était plutôt que limiter complètement la circulation jusqu'aux calendes grecques, de simplement fermer ça du 1^{er} mai au 1^{er} septembre ou 1^{er} octobre peu importe, ça, c'est un détail. Parce qu'après le mois d'octobre et avant le mois de mai, je n'ai aucune statistique en tête, mais je suis convaincu que le nombre de cyclistes augmentent sensiblement au mois de mai jusqu'à la fin de septembre.

Et aussi le soir. Au mois de mai les jours allongent et au mois de septembre les jours diminuent, la clarté diminue sensiblement rapidement.

2055 **LA COMMISSAIRE :**

Et si je comprends bien, c'est parce que ce que vous dites c'est que c'est surtout les gens qui travaillent à l'Université de Montréal.

2060 **M. LUC GERVAIS :**

2065 Qui accentuent le problème. Parce qu'il y a déjà beaucoup de monde sur Édouard-Montpetit, c'est un quartier très dense. Et puis évidemment, je n'ai pas parlé du tout de l'avenue des Pins, parce qu'une bonne partie de l'été ça a été le chaos, parce qu'il y avait beaucoup de construction dans cette rue-là également.

LA COMMISSAIRE :

2070 J'avais une autre petite question. Vous avez remarqué qu'il y avait plus que 20 voitures. Est-ce que c'était en comparaison, vous avez senti qu'il y avait un changement depuis l'année dernière ou l'été dernier?

M. LUC GERVAIS :

2075 Je ne peux pas dire ça, parce que dans l'auto je ne m'amuse pas à compter les
véhicules et puis je fais attention aussi aux piétons, puis aux cyclistes aussi. Et on espère que
leur attention à l'égard des automobilistes, parce qu'ils nous font des petites virevoltes qui sont
imprévisibles et qui mettent leur vie en jeu.

2080

LA COMMISSAIRE :

Merci.

2085

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur Gervais. J'invite maintenant, monsieur Alain Tremblay, s'il
vous plaît.

2090

M. ALAIN TREMBLAY :

Bonjour.

2095

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur Tremblay.

M. ALAIN TREMBLAY :

2100

Si vous me permettez, je m'excuse, cet après-midi, j'ai décidé d'ajouter une page à mon
mémoire qui prend la forme d'une déclaration qui vise à trouver une solution à la sur
achalandage de Camillien-Houde. Si je peux vous en remettre une copie.

2105 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Est-ce que je peux vous suggérer de la remettre à madame Nault qui va nous.... Ça va? Merci beaucoup. Alors, on vous écoute.

2110

M. ALAIN TREMBLAY :

2115 Alors, je vous remercie beaucoup. Je me présente, je suis Alain Tremblay. Je suis responsable d'un organisme qui s'appelle Écomusée de l'au-delà, qui a pour mission de préserver et de faire connaître le patrimoine funéraire du Québec.

2120 Je suis particulièrement actif dans la sauvegarde du mont Royal depuis au moins 30 ans. J'ai milité aux Amis de la Montagne, au comité de concertation. Notre organisme existe depuis 27 ans. Et puis, je suis très sensible à la question de l'environnement, mais sans être un fanatique anti voiture. Je suis un automobiliste et je suis également un cycliste.

2125 Alors, je suis totalement, évidemment en désaccord avec le projet qui a été proposé cet été. On a fait de l'expérience montagne. Je vais vous décrire qu'est-ce que je veux dire par là. Le plaisir de traverser la montagne puis de vivre une expérience montagne, pour faire une destination montagne exclusivement. Ça veut dire qu'on est très limité maintenant par... J'ai un peu de misère, je m'excuse, je vais reprendre. Parce que le dernier interlocuteur a dit des choses que j'ai trouvé intéressantes.

2130 Frédérick Olmsted, il parlait, en parlait du chemin Olmsted, il proposait une expérience menant à la découverte de différents tableaux qui s'offrent au paysage lors de son ascension, mais il y a aussi la descente. Alors, de traverser la montagne c'est de pouvoir découvrir les trois sommets du mont Royal. C'est de pouvoir vivre une expérience extraordinaire.

2135 Tout cet été, ça a été complètement gâché à cause qu'on a transformé le mont Royal en cul-de-sac. On ne peut plus découvrir les trois sommets.

2140 Parce qu'un des problèmes qu'on a eus il y a 25, 30 ans pour sensibiliser la population au Mont-Royal. Les gens ne comprenaient pas que le mont Royal il avait trois sommets. Ça a pris des années avant que ça rentre dans la population puis que tout le monde comprenne qu'il y a trois sommets. Puis pour les comprendre ces trois sommets-là, il faut pouvoir circuler d'un côté puis de l'autre. Mais le mont Royal est de moins en moins accessible.

2145 On nous a parlé beaucoup du 80% des passages qui se font chaque jour, que c'était du transit puis qu'il y en avait 20% qui n'en étaient pas. Mais quand on analyse c'est qui le 80%, bien finalement, c'est une petite minorité d'automobilistes qui passent deux fois par jour, cinq ou six jours par semaine. Alors, c'est des grands utilisateurs, mais qui finalement donnent l'impression qu'il y a beaucoup, beaucoup d'utilisation. Mais dans le fond, le 20% c'est qui? Bien, le 20% c'est des gens qui passent une fois de temps en temps à l'occasion pour le plaisir de vivre une expérience montagne. Mais sauf que ce 20%-là c'est toute la population au complet.

2150 Alors, c'est toute la population qui a été pénalisée parce qu'on a voulu régler un problème d'une mauvaise manière. Ça aurait été beaucoup plus simple, il y aurait eu des manières beaucoup plus simples de régler le problème.

2155 Tout l'été on a frustré la population. Il y avait un consensus unanime dans la population pour la sauvegarde du mont Royal. Puis aujourd'hui, avec ce projet-là, tout ce que ça a fait, c'est que ça a fait du mont Royal un champ de bataille. Il va falloir recréer un consensus dans la population pour recréer l'unanimité autour de la montagne.

2160 Bien, en fait vous avez lu évidemment le mémoire. Le monsieur tout à l'heure il parlait du radar sur McDougall, effectivement, c'est très efficace. Mais par contre, on a limité la vitesse sur Camillien-Houde, puis rouler à 40 kilomètres/heure c'est très difficile, t'es sur les freins. Alors, que c'est une route qui roule très bien.

2165

Moi je trouve qu'il n'y en avait pas de problème ou très peu. Puis je peux concéder, parce qu'il y a des membres de notre groupe qui eux autres voulaient absolument arrêter le transit, puis on a trouvé une formule de compromis.

2170 C'est facile, aujourd'hui là, tu photographies la plaque puis tu sais quand tu ressors. Alors, c'est très facile, si les surutilisateurs, ceux qui passent plus que quatre, cinq fois dans la même semaine, ils reçoivent une contravention. Ce n'est pas compliqué. Ou une contribution à faire pour la sauvegarde du mont Royal.

2175 L'autre jour je suis passé sur la 25 et puis, je veux dire je n'avais pas payé, puis j'ai reçu par la poste.

2180 Alors, l'idée c'est pourquoi priver toute la population du plaisir de traverser la montagne, de vivre une expérience extraordinaire. C'est magique de vivre dans une ville puis d'avoir en plain centre-ville, de pouvoir vivre une expérience comme ça, c'est magique. Pourquoi on n'a plus le droit de le faire? À cause de quelques-uns.

2185 Les cyclistes, c'est la même chose. Il y a peut-être 1 000 passages de cyclistes par jour. Mais sauf que c'est toujours les mêmes cyclistes qui font des boucles. On nous parle qu'on veut rétrécir Camillien-Houde pour en faire un chemin bucolique, puis de campagne. Voyons donc.

2190 Le chemin Olmsted il monte à quatre pour cent, puis c'est déjà difficile. Le chemin Camillien-Houde il y a des bouts c'est 14%. Alors, les vrais cyclistes, ceux qui passent une fois de temps en temps, t'sais qui se baladent sur la montagne, qui ne font pas de l'entraînement. Ils ne prennent pas Camillien-Houde, ce n'est pas agréable.

2195 Moi-même là, j'habite dans l'est. Quand je vais au cimetière Notre-Dame-des-Neiges, je passais par le cimetière Mont-Royal, parce que je trouvais ça, il y avait moyen, si tu choisis bien ton chemin, que ça ne soit jamais trop abrupt, et puis c'est très agréable. À cause des cyclistes d'entraînement, aujourd'hui c'est tous les cyclistes au complet...

2200 Le responsable, je ne veux pas faire d'attaque personnelle, mais les représentants du monde à vélo, dans une entrevue ils déploraient que le cimetière Mont-Royal avait fermé l'accès aux cyclistes. Et puis il disait : « C'est dommage, parce que j'aimais ça aller m'entraîner là. » Bien, c'est justement, à cause de vous autres. Alors, au nom de quel cycliste vous parlez? Il n'y a plus personne qui défend les cyclistes ordinaires, les cyclistes de randonnée. Alors ça, c'est vraiment triste.

2205 Alors, pendant tout l'été, au lieu de réfléchir à la question de l'accessibilité à la montagne, une vision globale de l'accessibilité, on s'est querellés sur ce projet-là. On a retardé la réflexion et puis on n'a rien réglé.

2210 En tout cas, les cyclistes d'entraînement sont en train de devenir une plaie et puis c'est un gros problème. C'est bien beau l'élite, mais il y a pas juste l'élite. Il y a les personnes âgées. Il y a une partie importante de la population qui est à mobilité réduite. Puis moi-même j'ai fait du vélo toute ma vie, puis je ne suis pas capable de monter Camillien-Houde puis je n'ai pas envie de le faire, comme la majorité du monde. Alors, on peut prendre Olmsted, c'est beaucoup plus simple.

2215 Je reviens tout à l'heure sur la présentation du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Il y a des choses que j'ai trouvées, par exemple ils voulaient couper dans le terre-plein, faire une tranchée dans le terre-plein pour que les gens puissent partir de l'est. Mais sauf que je ne suis pas sûr qu'ils auraient trouvé ça drôle si les gens s'étaient mis à faire du transit par le cimetière. Parce que dès que tu aurais ouvert de cette manière-là, bien là, bien là tu transites par le cimetière Mont-Royal.

2225 Et puis je partage beaucoup leur point de vue sur l'importance d'avoir accès au cimetière pour aller s'y recueillir. Moi je passe des journées entières dans le cimetière. Il n'y a plus personne, parce que le cimetière n'est plus accessible, les portes sont barrées. Alors 25% du noyau vert du mont Royal n'est plus accessible.

2230 Puis pour venir à bout de la patience du cimetière Mont-Royal qui est le cimetière le plus ouvert, le plus accueillant, il faut vraiment que les vélos d'entraînement aient été dérangeants. Puis je les appuie, parce qu'il faut réfléchir. Il y a un problème, c'est les cyclistes d'entraînement qui sont un problème.

2235 Alors, on ne peut pas privilégier une élite au détriment de la majorité de la population. Puis s'il y a une minorité d'utilisateurs automobiles qui exagère, bien, on ne prive pas la population à cause de ça, on règle le problème. Puis c'est facile avec la technologie.

Alors, ça résume mon point de vue.

LA PRÉSIDENTE :

2240 Merci beaucoup, Monsieur Tremblay. On a peut-être quelques questions. Je vais commencer. Il y a une petite chose qui m'intriguait, à la page 3 dans votre mémoire, tout à fait ici en haut, c'est la troisième page, à la fin du premier paragraphe. Vous indiquez entre autres, puis vous y avez référé dans votre présentation : « Comme le cimetière Notre-Dame-des-Neiges ferme complètement ses portes les fins de semaine, du moins du côté du chemin Remembrance. C'est devenu un cul-de-sac infranchissable pour les piétons qui souhaitent

2245 passer par le cimetière pour se rendre au Lac-aux-Castors. »

La question que je me posais en vous lisant c'est d'où ils viennent ces piétons-là?

M. ALAIN TREMBLAY :

2250 Bien, ils rentrent par Côte-des-Neiges.

LA PRÉSIDENTE :

2255 Sur Côte-des-Neiges.

M. ALAIN TREMBLAY :

2260

Si tu rentres par Côte-des-Neiges, bien là, tu arrives dans un cul-de-sac, à moins d'aller passer par la petite porte de la section des vétérans, entre les deux cimetières. Mais évidemment, moi je connais. Il y a environ 25, 30 sinon plus, des trous dans la clôture. Donc, les gens passent par la clôture. Mais ce n'est pas normal que pour pouvoir avoir accès à la montagne qu'on soit obligé de passer par des trous dans la clôture. C'est ridicule.

2265

LA PRÉSIDENTE :

Mais les gens font ça parce que... S'ils entrent au cimetière Notre-Dame-des-neiges par Côte-des-Neiges, quel est l'intérêt de passer à travers le cimetière puis passer en dessous des clôtures ou de faire le détour?

2270

M. ALAIN TREMBLAY :

Bien, tu fais une randonnée dans le cimetière. C'est très agréable. Si tu veux aller dans Outremont, bien tu vas couper à travers le cimetière Mont-Royal. C'est très facile. Moi des amis venaient me rejoindre à Notre-Dame-des-Neiges, mais ils coupaient par le cimetière Mont-Royal, passaient la clôture. Mais si tu veux aller au Lac-des-Castors puis t'es dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, je ne sais pas combien de dizaines de fois ça m'est arrivé. Je suis toujours dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Des gens sont mal pris. Je veux aller au Lac-des-Castors, ils ont fait une balade dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, c'est la fin de semaine ou après cinq heures le soir. Puis là, bien t'es coincé. Alors là, je suis obligé de leur donner beaucoup d'explication.

2275

2280

Parce que là, tu serais obligé, t'es rendu à l'extrémité du cimetière, t'es obligé de revenir par Côte-des-Neiges.

2285

LA PRÉSIDENTE :

2290

Puis remonter sur... oui.

M. ALAIN TREMBLAY :

2295

C'est complètement absurde. Le cimetière qui veut s'occuper de sa clientèle, oui. Mais sauf de neuf à cinq. Comme si les gens ne vivaient pas de deuil. Comme si les gens n'avaient pas envie d'aller se recueillir sur les tombes après cinq heures. Tu finis de travailler, mais tu ne peux pas aller au cimetière, parce que le cimetière est barré. Les portes sont barrées les trois quarts du temps. Alors, ça n'a plus de bon sens.

2300

Puis en plus de ça, maintenant on ne peut même plus passer dans le cimetière Mont-Royal à vélo. Alors, imaginez-vous, c'est une montagne de moins en moins accessible. Tout ça pourquoi? À cause de deux petits groupes, un petit groupe d'automobilistes qui abuse et un petit groupe de cyclistes qui se sont approprié la montagne, qui sont à Westmount, sont partout. Et puis c'est un vrai problème.

2305

Puis c'est facile, enfin, si vous me demandez qu'est-ce qu'on devrait faire avec eux. Il y a un nouveau parc, le parc Frederick Back qui est en pente. C'est un parc en construction. Alors, qu'on aménage des pistes pour les vélos de montagne puis des sites d'entraînement. C'est facile à faire. Le parc est en construction.

2310

Mais s'il vous plaît, qu'on nous laisse tranquilles sur la montagne pour que la montagne reste ouverte à tout le monde.

2315

LA PRÉSIDENTE :

Puis l'autre petit groupe des automobilistes, qu'est-ce que vous faites avec eux?

M. ALAIN TREMBLAY :

2320

Bien, les automobilistes, vous allez voir dans le document que j'ai proposé, tout le monde aime se balader, passer une fois de temps en temps par la montagne pour impressionner des amis ou pour la détente, pour le plaisir. Ceux, là, qui passent 20 fois par semaine, ce n'est pas compliqué, je veux dire, tu photographies la plaque. On sait combien de fois... si dans les sept
2325 derniers jours t'es passé un certain nombre de fois, t'es considéré comme une personne qui fait du transit. Alors, voilà.

2330

Alors, c'est très facile à régler puis tu n'es pas obligé de créer une commotion dans la population pour si peu. Mais ça, ces choses-là on les savait déjà avant même le projet pilote. On
savait combien il y avait de personnes qui passaient. Mais sauf que malheureusement, ils sont arrivés avec ce projet-là.

LA PRÉSIDENTE :

2335

On s'excuse, Monsieur, il y a un petit problème technique. On vous entend quand même, mais c'est moins agréable.

M. ALAIN TREMBLAY :

2340

Voilà. Alors, pour moi c'est un problème très facile à régler. Le transit sans pénaliser la population, la technologie est là, ce n'est pas compliqué. Puis en plus de ça, on pourrait même rendre ça positif. Donc, il n'y a pas de payage, mais les surutilisateurs doivent payer comme une taxe qui pourrait être dédiée à la sauvegarde du mont Royal. Tout le monde serait heureux.

2345

D'ailleurs, je ferais une proposition dans ce sens-là, puis qui rallie pas mal de monde, sauf les utilisateurs extrêmes, mais comme ils sont moins, très peu nombreux bon bien alors...

2350 Mais pour revenir sur les cyclistes. T'sais, des fois il faut faire des choix. Quand après les Olympiques, quand on a décidé que... bien, finalement on n'avait pas les moyens de s'offrir un vélodrome, pour une petite élite. Bien, ils ont gueulé, mais c'est ça la réalité. C'est le bien-être de la majorité en premier. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2355 Parfait. Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Tremblay.

M. ALAIN TREMBLAY :

2360 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant monsieur Jean Thompson, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

2365 **M. JEAN THOMPSON :**

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

2370 On est un peu en avance, mais ça ne vous embêtera pas, je pense?

2375 Est-ce que je peux vous proposer d'en remettre une copie aussi à madame pour qu'elle puisse l'enregistrer. Nous aussi, si vous en avez des copies pour nous, ça nous intéresserait.
Merci beaucoup.

M. JEAN THOMPSON :

2380 Disons que j'ai plus préparé l'aspect écrit du mémoire que de la présentation orale.

LA PRÉSIDENTE :

2385 Est-ce que je peux vous demander cependant, je ne sais pas si vous étiez ici au début. Comme vous avez un mémoire assez étoffé, de ce que je vois. J'avais demandé qu'on prenne dix minutes de présentation du mémoire et qu'on puisse par la suite avoir un autre dix minutes pour vous poser des questions. Si ça ne vous gêne pas.

M. JEAN THOMPSON :

2390 Écoutez, en fait oui, je pourrais tenter de présenter un petit peu le mémoire. Ça pourrait peut-être nous aider à nous éclairer. L'aspect, je dirais philosophique, sociologique, politique de la question de la voie d'accès du mont Royal est au coeur de mes réflexions.

2395 Je ne suis pas tellement une personne qui a, dans ce cas-là, voulu traiter beaucoup des aspects pratiques, parce que je considérais qu'ils étaient essentiellement, comment dire, de la fumée pour nous éblouir et nous faire perdre de vue les vraies questions qui sont soulevées par le projet de Projet Montréal et de monsieur Ferrandez.

2400 À savoir qu'essentiellement le projet est une continuité, une suite, une application systématique d'une vision politique qui est basée sur, si vous vous souvenez bien de l'ancien candidat à la mairie de Montréal, monsieur Richard Bergeron, qui a écrit il y a peut-être une vingtaine d'années le livre noir sur l'automobile.

2405 Et donc, c'est essentiellement, je crois, l'application de cette vision-là. Qu'est-ce que sait la vision de monsieur Bergeron essentiellement, c'est que l'automobile dans notre monde et

2410 dans notre société, d'abord a été essentiellement un tueur qui aurait fait plus de 20 millions de victimes à l'époque où il a écrit le livre en 1999. Que la voiture essentiellement était, comment dire, un instrument de l'automatisation de la vie des gens en général qui devenaient des esclaves économiques essentiellement.

2415 Et donc, cette vision-là de leur part, de Projet Montréal que monsieur Ferrandez tente d'appliquer, puisque ce projet-là dont on traite en ce moment, monsieur Ferrandez travaille dessus depuis plus de 10 ans. Il ne faut pas l'oublier.

2420 Et donc, la fermeture des voies d'accès, de transit du mont Royal, bien l'objectif essentiellement c'est le même que partout ailleurs. C'est-à-dire c'est l'objectif que monsieur Ferrandez a poursuivi sur le Plateau Mont-Royal. Moi je suis citoyen du Plateau Mont-Royal. Évidemment, j'ai vu la situation évoluer au fil du temps, et c'est toujours comment embêter les autos.

2425 Monsieur Ferrandez ne s'en cache pas. Il l'a dit quand même publiquement. Il va dire aux gens essentiellement, les gens ne comprendront pas jamais que l'utilisation de l'automobile est une catastrophe pour notre monde. Et que la seule façon de les sortir de la coquille de l'automobile bien, c'est de les embêter.

Et donc, essentiellement il les embête. Une des raisons donc, en fermant la voie d'accès et de transit du mont Royal. Qu'est-ce qu'on fait? Qu'est-ce qu'on crée? On crée du refoulement.

2430 Évidemment, politiquement, monsieur Ferrandez, la Ville de Montréal vont dire : « Il y a vraiment trop de trafic sur le mont Royal. Ça n'a aucun sens. » Mais le jour où il le ferme, ces mêmes personnes viennent nous dire : « Vous savez, on n'a pas remarqué, il n'y a pas vraiment de trafic et de refoulement. »

2435 Alors, c'est quoi? C'est l'un ou c'est l'autre? Est-ce qu'il y a vraiment du trafic sur le mont Royal et s'il y a vraiment du trafic, normalement et logiquement ça devrait avoir des

conséquences sur la Côte-des-Neiges. Il devrait y avoir des conséquences ailleurs. Alors, il faut dire un ou l'autre.

2440 Alors, Projet Montréal, la façon dont il traite ce genre de projet-là et comme ils vont traiter les automobiles dans tous les quartiers à Montréal, toujours en ayant comme objectif d'embêter les gens essentiellement.

2445 Moi, comme citoyen est-ce que j'ai envie, est-ce que je pense que l'automobile devrait être la reine de notre monde? Je n'ai pas eu de voiture avant l'âge de 30 ans. Je ne tiens pas du tout à avoir une voiture et je n'ai eu que des voitures essentiellement que parce que j'en avais absolument besoin et je serais prêt à m'en passer demain matin. Je ne suis pas un fervent de la voiture particulièrement. Mais ce qui m'a dérangé chez Projet Montréal ça a été cette approche, qu'on a vue aussi d'ailleurs dans le traitement du projet pilote.

2450 Vous comprenez, comme je dis quelque part dans le mémoire, monsieur Ferrandez tire ses conclusions à la fin en disant : « Vous savez, ah le mont Royal était plus calme. On était plus tranquille. C'était si bien. Tout le monde a aimé ça. » Évidemment, comment dire, politiquement il tire la couverture de son côté.

2455 Qu'est-ce qu'il fait? En fait, il invite des végétariens dans un grand restaurant. Il en invite 1 000. Ils sont tous végétariens et puis après il sort les statistiques. Bien, il dit : « Vous voyez, les gens n'aiment pas la viande. » Mais personne, on en avait 1 000 et sur 1 000 il y en a 950 qui n'aiment pas la viande. Donc, les gens n'aiment pas la viande.

2460 C'est comme ça que j'ai vu essentiellement l'approche. Je l'ai vu, comment dire, dans tous les détails.

2465 Personnellement, j'ai été chauffeur Uber. J'ai fait 18 500 courses à Montréal avec des gens. Je ne suis pas un très grand consommateur de viande ni de fromage et très certainement mon empreinte biologique elle est très, très en dessous de la moyenne des citoyens. Et pourtant je suis contre ce projet. Mais qu'est-ce que j'ai? Je ne suis pas nécessairement pour les voitures.

Je ne suis pas quelqu'un qui va laisser mon empreinte biologique si importante. Je devrais être naturellement de leur côté. Mais ce que je n'aime pas, c'est l'approche. C'est leur façon de faire.

2470

Chauffeur Uber, j'ai fait 18 500 courses. Évidemment, vous pouvez vous imaginer que j'ai traversé le mont Royal à plusieurs reprises. Je vais vous dire la vérité. Oui, c'est vrai comme disait monsieur auparavant, Mont-Royal il y a du trafic le matin, il y en a le soir et la fin de semaine. Et si on fait une moyenne annuelle des moments où il y a du trafic, probablement qu'on va se retrouver à 20 heures par semaine. Dans une semaine il y a 168 heures. Est-il nécessaire de fermer les accès, les 168 heures pour ces quelques heures-là?

2475

Et quand on entend le monsieur juste auparavant, il propose, ma foi des solutions qui sont pleines de logiques et pleines de bon sens. Mais on ne peut pas s'attendre à ce que Projet Montréal sera intéressé à ce genre de chose-là. Puisque leurs objectifs, puisque là où ils s'en vont, puisque ce qu'ils cherchent ce n'est pas de faire un projet qui va rendre les citoyens heureux. Le but de l'opération c'est que les gens soient, souffrent d'avoir une voiture.

2480

Évidemment, si on va au bout de cette réflexion-là, on va se retrouver dans une société de transport collectif. Et moi, pour moi, quand je regarde ça, quand je regarde les méthodes démocratiques usées par Projet Montréal, je suis inquiet. Je vois derrière ça un monde qui pour moi m'annonce un peu un monde totalitaire.

2485

Vous allez dire : « Ouf, vous allez loin, Monsieur Thompson. » Mais vous savez j'ai été à Berlin Est, j'ai joué à Berlin Est 10 jours avant que le mur tombe, j'ai été à Varsovie dans la même période. J'ai été au Vietnam. J'ai connu. J'étais jeune, j'étais plutôt socialiste et communiste. Pourtant, évidemment la protection des libertés individuelles me reste absolument fondamentale et derrière la voiture en tant que telle, la protection des libertés individuelles se cache. Et c'est ce qui m'inquiète le plus dans ces projets-là. C'est qu'en ce moment, on alarme les populations.

2490

2495

Voulez-vous vous exprimer, Madame la présidente. Je sens que vous en avez besoin?

LA PRÉSIDENTE :

2500

Non. Ce que je voulais dire, c'est ce que je partage certaines de vos préoccupations, mais compte tenu de l'objet de notre commission qui est de recueillir l'opinion sur le projet. Je me demande ce que vous-même avez à nous dire sur les résultats du projet pilote.

2505

Je comprends que vous êtes en désaccord. Je comprends que vous êtes en désaccord sur le processus. Sauf que le projet pilote est terminé et là, on est à une prochaine étape, qu'est-ce qu'on fait et qu'est-ce qu'on recommande. Et j'aimerais vous entendre là-dessus, sur vos considérations. Vous disiez tout à l'heure que vous partagiez certaines des suggestions, recommandations que monsieur Tremblay a faites ou d'autres personnes précédemment. Mais

2510

j'aimerais plus vous entendre là-dessus.

M. JEAN THOMPSON :

2515

Comme je vous dis, les aspects pratiques m'ont un peu moins intéressé. Mais je pense qu'il y a des gens très brillants qui sont d'une certaine manière beaucoup plus compétents que moi pour en parler. Bien que j'ai une expérience de quelqu'un qui a traversé le mont Royal à plusieurs reprises. J'ai remarqué au fil des années, à peu près une quarantaine d'années de vie à Montréal, que...

2520

Vous savez, je n'ai jamais été dérangé moi en étant sur la montagne par les voitures. Ils m'ont jamais dérangé. Puis je n'ai jamais remarqué, une fois que j'ai quitté le stationnement puis que je rentrais dans le parc du Mont-Royal. Tout à coup Projet Montréal nous dit : « Vous savez, vous manquez quelque chose. » On le disait à la base, au départ : « Est-ce que c'est nécessaire pour nous de transporter la campagne en ville. » Moi, permettez-moi d'en douter. La montagne elle est là, elle est belle, qu'on en profite, oui. De l'enfermer comme dirait Beau Dommage, la serrer dans un étau est-ce nécessaire? Et quand on a vu le projet cet été, écoutez, j'y ai été seulement deux ou trois fois, alors que j'avais l'habitude quand même de transiter de temps en temps, à toutes les heures du jour et de l'apprécier évidemment.

2525

2530 Évidemment, maintenant, cet aspect-là il est coupé. Et comme citoyen, mon mont Royal de ne pas en profiter, je trouve ça triste. Parce que je ne suis pas un cycliste et je vous le rappelle évidemment, j'ai perdu mon meilleur ami cycliste en 1985 dans les mêmes conditions que monsieur Clément Ouimet. Je suis très sensible à ça.

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a quand même des difficultés qui ont été soulevées par plusieurs personnes qui sont venues ce soir et par d'autres personnes qui vont venir dans les prochaines rencontres avec la Commission pour soumettre leur opinion. Qu'est-ce que vous pensez de la cohabitation? Est-ce que pour vous tout est beau dans le meilleur des mondes ou s'il n'y aurait pas des choses à faire pour faire en sorte que piétons, cyclistes, automobilistes cohabitent mieux sur la montagne?

2540 **M. JEAN THOMPSON :**

2545 Bien évidemment, les grandes lignes. Qu'on s'entende sur les grandes lignes.

LA PRÉSIDENTE :

Ça serait quoi des grandes lignes?

2550

M. JEAN THOMPSON :

2555 Bien les grandes lignes c'est que oui, il y a une cohabitation possible, mais avec des aménagements qui permettent cette cohabitation-là, en gardant le mont Royal dans un esprit, comment dire, d'ouverture, de liberté, de respiration je dirais du mont Royal. Essayez de ne pas le serrer dans un étau, l'enfermer quelque part.

2560 Je trouve ça triste qu'on le fasse et je trouve ça triste que les cyclistes, puis on l'a dit, on parle peut-être d'un millier de cyclistes, des gens qui s'entraînent et tout. Puis on pourrait parler du jeune Ouimet qui dévalait le mont Royal, malheureusement. Les cyclistes, d'eux on devrait parler d'aménagement. On devrait leur trouver un aménagement. Pourquoi pas? Faisons-le.

2565 Mais pourquoi on ne va pas dans ce sens-là? Pourquoi on va directement dans le, comment dire, la voiture est coupable de tout. Est-ce nécessaire?

LA PRÉSIDENTE :

2570 J'ai peut-être mes collègues qui auraient des questions à vous poser. Ça va aller. Avez-vous autre chose à dire en terminant?

M. JEAN THOMPSON :

2575 Écoutez, j'espère que vous serez entendus. Évidemment, on comprend que c'est politique tout ça. Je m'inquiète. Évidemment que tous ces gens qui se sont exprimés, qui ne sont pas des cyclistes... Je vais quand même revenir sur ce sur quoi on était avant de conclure.

2580 Pour dire que je trouve ça triste effectivement que les personnes âgées, que des gens qui ont des raisons de ne pas, comment dire, chevaucher une bicyclette. Moi, suite à la mort de mon ami, je n'ai jamais voulu en refaire de la bicyclette. C'est tout. J'ai toujours senti qu'on était fragile. Puis j'ai toujours senti aussi que comme cycliste et comme être humain on doit se défendre. C'est notre première responsabilité. Les voitures sont là et font partie du décor. On va sur un lac, est-ce qu'on va éliminer les lacs, parce qu'ils sont dans dangereux? Est-ce qu'on éliminer les océans parce qu'ils ont englouti des centaines de milliers de gens? Vous comprenez. Il y a un lien de cause à effet qui n'est pas fonctionnel pour moi.

2585 Et donc, pour conclure. Écoutez, j'espère que Projet Montréal va tenir compte vraiment de ce que le public a dit et que s'il veut assumer politiquement, qu'il ne se serve pas de vous et

de l'Office pour vendre son projet. Mais s'ils veulent l'assumer politiquement bien qu'ils l'assument.

2590

Ce n'est pas à nous, qu'on se sert de nous pour qu'ils l'assument. C'est à eux de le faire.

LA PRÉSIDENTE :

2595

Alors, merci beaucoup, Monsieur Thompson.

M. JEAN THOMPSON :

Merci.

2600

LA PRÉSIDENTE :

Alors, avant de conclure, j'aimerais savoir si la Ville souhaite faire des rectifications.

2605

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Je ne me souviens pas qui avait mentionné ça. Il y a quelqu'un qui a mentionné que le code de la sécurité routière ne s'appliquait pas au vélo.

2610

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous vous identifier auparavant?

2615

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2620

Oui. Claudia Villeneuve, architecte paysagiste à la Ville de Montréal. Donc, c'est ça, il y a quelqu'un qui mentionnait plus tôt que le code de la sécurité routière ne s'applique pas aux cyclistes et ne comprenait pas pourquoi. Mais en fait, c'est faux. Le code de la sécurité routière s'applique aux cyclistes. Donc, que ce soit les limites de vitesse, les arrêts et autres, donc s'applique.

2625

Il y a des contraventions qui sont données aux cyclistes à l'occasion. Évidemment, je ne peux pas dire pour quelle raison il n'y en a pas plus qui sont données. Ça, je n'ai pas de réponse à ça, mais il y en a effectivement qui sont données aux cyclistes.

Donc, voilà.

2630

LE COMMISSAIRE :

2635

Excusez. Je ne veux pas faire un débat, on ne doit pas à ce moment-ci faire de débat. Mais quand même sur la précision que vous donnez, ça me surprend. Parce que j'ai moi-même demandé aux policiers qui étaient là, un représentant du service de police de la Ville de Montréal est-ce que c'était vrai, suite à une intervention d'un participant, est-ce que c'est vrai que la police ne peut pas donner une contravention à un cycliste pour excès de vitesse. Et le policier m'a clairement, c'est vérifiable dans les enregistrements, m'a clairement dit : « Oui, c'est vrai. On ne peut pas donner une contravention pour un excès de vitesse. »

2640

Il n'a pas dit que le code de sécurité routière ne s'applique pas.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2645

En fait, c'est ça la nuance.

LE COMMISSAIRE :

Mais il a dit. Et moi, je n'ai toujours pas compris. Je n'ai pas vérifié, remarquez, je n'ai pas cherché plus loin.

2650

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Je peux peut-être m'avancer un peu sur la réponse. Qu'il y a une difficulté de donner une contravention pour un excès de vitesse à un cycliste. La principale raison c'est que le cycliste lui-même ne sait pas qu'il dépasse la limite de vitesse. Il n'a pas d'indicateur.

2655

LE COMMISSAIRE :

Non, mais le policier, la réponse officielle qu'il a donnée ici à la commission...

2660

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

C'est qu'officiellement il ne pouvait pas donner.

2665

LE COMMISSAIRE :

Il n'a pas le droit de donner...

2670

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

O.K. Bien, c'est possible. Par contre, on sait qu'ils donnent des tickets, par exemple pour les arrêts qui ne sont pas effectués par les cyclistes.

2675

LA PRÉSIDENTE :

2680 Est-ce que pour éviter un débat là-dessus, est-ce qu'on pourrait vous demander, Madame Villeneuve, que vous nous consignez ça par écrit. Un, est-ce que les policiers peuvent donner des contraventions, et pour quelles infractions. Ça va?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2685 Pour quelle infraction précisément, oui.

LE COMMISSAIRE :

2690 Et s'ils n'ont pas le droit, comme ça nous avait été dit, pourquoi exactement? C'est à cause du code de sécurité routière ou c'est à cause de quelle loi ou quel règlement.

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

2695 Bien, comme je dis, le code s'applique, mais effectivement il y a une nuance pour la question de l'application de la contravention.

LE COMMISSAIRE :

2700 Parce que nous, effectivement dans la limite de nos petits moyens, on peut faire des recommandations là-dessus, mais il faudrait savoir la raison exacte de pourquoi ils ne peuvent pas donner de contraventions.

LA PRÉSIDENTE :

2705 Ça va?

Mme CLAUDIA VILLENEUVE :

Oui.

2710 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame Villeneuve.

2715 Alors, la soirée est donc terminée. Après les séances d'audition, mes collègues et moi, de même que notre analyste commencerons à analyser l'information reçue et les opinions qui nous ont été communiquées, que ce soit par le biais des questionnaires, de la plateforme de consultation, des ateliers créatifs, des opinions en ligne de vive voix ou encore à l'aide des mémoires.

2720 Le rapport de la commission comme je vous l'ai dit en début d'audition sera transmis par la présidente aux élus municipaux au printemps et sera rendu public deux semaines plus tard.

2725 La commission a un rôle consultatif. Ce n'est pas l'Office qui prend les décisions concernant le projet sur lequel vous êtes consultés. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus municipaux.

2730 Je remercie toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, la sténographe, le responsable du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie aussi le représentant de la Ville.

2735 Je suis reconnaissante à tous ceux et celles qui sont venus présenter leur mémoire, qui ont pris la peine d'en écrire un, de même que toutes les personnes qui se sont déplacées pour assister à cette rencontre. Je veux surtout souligner votre courtoisie et votre patience qui ont beaucoup aidé la commission à faire son travail.

I thank you for coming this evening and also for your courtesy and your patience.

La prochaine audition des opinions aura lieu demain le 29 novembre à 19 heures dans cette salle-ci.

2740

The next hearing of opinions will take place tomorrow November, 29, at 7 pm.

Bonne fin de soirée, merci. Have a good night, thank you.

2745

AJOURNEMENT

* * *

2750

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

2755