

**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 II

Séance tenue le 29 novembre 2018, 19 h
1550, rue Metcalfe, 14^e étage

Montréal

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 NOVEMBRE 2018

MOT DE LA PRÉSIDENTE..... 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS

M. GILLES LABELLE 3

M. LOUIS LABROSSE 15

ENSEMBLE MONTRÉAL, M. LIONEL PEREZ 22

HÉRITAGE MONTRÉAL, MME MARY LESLIE AITKEN ET M. DINU BUMBARU..... 28

MME FRANCES DE VERTEUIL..... 42

M. NOAH STEVENS 49

MOT DE LA FIN 55

AJOURNEMENT

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir. Ladies and gentlemen, good evening. Je vous invite à prendre place. Je me nomme Nicole Brodeur, la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette 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 par Élise Naud, qui est à ma gauche, qui est la secrétaire de la commission et son analyste. La séance se déroulera en français, mais ceux et celles d'entre vous qui le souhaitent peuvent s'exprimer en anglais auprès de la commission.

15 The meeting will be conducted in French but anyone you will prefer to address the commission in English may do so.

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

25 Nous tenons sept séances d'audition des opinions qui ont commencé hier soir et qui se déroulent ce soir; en après-midi demain, le 30 novembre; lundi prochain, le 3 décembre en après-midi et en soirée, de même que mardi le 4 décembre en après-midi et en soirée. Au total, il y aura donc sept séances d'audition. Nous entendrons environ 64 citoyens et de représentants d'organismes.

30 La commission a également reçu plus de 485 mémoires aux fins de cette commission. Je vous rappelle que les consultations de l'Office reposent sur le principe selon lequel les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire connaître leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les

décisions des élus relativement à ces projets. Nos consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie.

35 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 environs pour présenter leur opinion et dix minutes pour un échange avec les commissaires. Je serai assez stricte sur la durée compte tenu du nombre de personnes qui présentent leur mémoire. Bien que ce soir, il y ait deux personnes dirigeantes d'organismes qui ont demandé de reporter leur audition ou qui se sont désistées tout simplement.

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

45 Les mémoires seront rendus publics sur le site internet de l'Office après la dernière séance d'audition et au plus tard le 7 décembre. Alors, je vous rappelle que la dernière séance d'opinion a lieu le, mardi prochain le 4 décembre.

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

60 Vous noterez la présence d'une sténographe à ma droite, madame Sarah Ouellet, le responsable de la sonorisation, monsieur Serge Boisse. Comme pour la première partie de la consultation, tout ce qui est dit au cours de l'audience est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site internet de l'Office dans une semaine environ.

65 Je veux aussi mentionner que la commission est soutenue dans son travail par monsieur Gilles Vézina qui est attaché de recherche et de documentation à l'Office, par Laurent Lafonta, qui est préposé à l'accueil de même que par madame Brunelle-Amélie Bourque qui est chargée de la logistique.

70 La séance de ce soir devrait prendre fin entre 21h30 et 10h si tout se déroule comme prévu. Nous prendrons une pause d'un 10-15 minutes à mi-parcours.

75 Je vais mentionner aussi qu'il y a un photographe de l'Office qui prendra des photos durant la séance de ce soir. Si vous ne souhaitez pas être photographié, je vous prierais de le mentionner à l'accueil. Photos will be taken during the auditions. If you do not wish to be photographed, please mentioned it at the entrance desk, please.

80 Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation d'autrui ne seront pas tolérés. Comme il est de coutume aussi en matière de consultations publiques, si pour une raison ou une autre, il y avait des inexactitudes qui se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la ville pourraient utiliser de leur droit de ratification. C'est-à-dire, et c'est la présidente, c'est moi qui leur accorderais la possibilité d'exercer ce droit à la toute fin de séance. Il s'agira bien entendu de rectifier un fait ou des données et non pas d'émettre un commentaire ou un avis de la part de la Ville.

85 Alors j'inviterais dès lors monsieur Gilles Labelle à venir nous présenter son mémoire.

Bonsoir monsieur Labelle.

90 **M. GILLES LABELLE :**

Messieurs, dames, bonsoir. Est-ce que je peux fermer ceci?

LA PRÉSIDENTE :

95

Oui, on va baisser l'éclairage, d'ailleurs.

M. GILLES LABELLE :

100

Alors, bonsoir. Je suis Gilles Labelle et j'habite sur le flanc ouest du parc du Mont-Royal sur une petite rue qui se nomme Blueridge Crescent. Le terrain de l'immeuble où j'habite est adjacent au parc du Mont-Royal et puis il y a un petit sentier qui conduit directement au chalet du Lac-aux-Castors, 300 mètres plus loin.

105

Alors, je connais assez bien le parc du Mont-Royal et j'en profite abondamment également et puis je connais assez bien l'axe Remembrance / Camillien-Houde, parce que je l'utilise pour me déplacer en voiture et principalement aussi comme cycliste, surtout comme cycliste.

110

Alors je m'exprimerais donc ici comme utilisateur cycliste, mais mon propos inclura aussi un commentaire sur le retrait du transit automobile de l'axe Camilien-Houde / Remembrance.

115

Le décès du jeune cycliste Clément Ouimet survenant en octobre 2017 a soulevé une problématique de sécurité sur laquelle s'est appuyée l'administration municipale pour justifier la pertinence d'éliminer le transit automobile sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Cette association transit / accident est surprenante puisqu'il n'y a aucun lien qui relie le transit automobile à ce tragique accident. Les automobilistes qui transitent ne font pas de virage en « U ».

120

Je roule à vélo sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance depuis au moins 20 ans et le transit automobile n'a jamais été pour moi une source de danger. Les automobilistes qui transitent sont au fait du phénomène cycliste sur la montagne et sont en général courtois et respectueux envers les cyclistes. Dans le document de présentation du projet pilote, il est

125 question de cohabitation conviviale et notamment de sécurité pour l'ensemble des utilisateurs de l'axe, ce qui inclus, évidemment les cyclistes.

130 Or, le 2 juin dernier, des modifications en lien avec les enjeux ciblés par le projet pilote ont été apportées sur l'axe. En gros, il s'agit de la fermeture d'un tronçon d'environ 500 mètres entre les stationnements du Lac-aux-Castors et celui de la Maison Smith. De l'installation de balises au centre de la chaussée devant le belvédère Camillien-Houde, de la construction du belvédère Soleil, de l'aménagement d'un sentier piétonnier balisé reliant le bas de la côte au belvédère Soleil et d'une nouvelle limite de vitesse réduite à 40 kilomètres / heure sur l'ensemble de l'axe.

135 Mes observations : au cours des mois pendant lesquels s'est étalé le projet pilote, j'ai pu tester régulièrement en tant que cycliste - moi je suis là souvent, au moins une centaine de présences. J'ai pu tester régulièrement l'efficacité, sinon l'impact de ces modifications sur ma sécurité lors de mes sorties en vélo sur la montagne. Une modification qui *a priori*, aurait dû donner des résultats plus probants est sans nul doute, le balisage au centre de la chaussée devant le belvédère Camillien-Houde. Bien que cette mesure décourage certains automobilistes à exécuter des manœuvres dangereuses pour entrer ou pour sortir du belvédère, il y a toujours des automobilistes récalcitrants et téméraires qui contournent les bollards pour accéder ou sortir du belvédère. Ces contournements représentent un véritable danger parce qu'ils se font souvent à contresens de la circulation ou par des virages en « U » qui nécessitent plusieurs manœuvres.

145 Le belvédère Camillien-Houde est et demeure la principale source de danger sur l'axe. Mais une autre source de danger a été créée par la construction de l'affreux belvédère Soleil, il faut que je le dise là, et malgré que le stationnement soit interdit, la curiosité incite beaucoup les automobilistes à s'arrêter aux abords du belvédère Soleil, tant ceux en provenance de l'Est que ceux en provenance de l'Ouest. Ceci réduit l'espace disponible pour circuler et donne lieu, entre autres, à un risque d'emportière pour les cyclistes.

150 De plus, à cet endroit, les virages en « U » sont fréquents. Compte tenu du caractère touristique de la montagne, il me semble qu'il était prévisible que l'installation d'une telle structure

155 au sommet de la voie Camillien-Houde donnerait lieu à ce genre de scénario. Aussi, le sentier
piétonnier balisé dans la montée ouest-est qui conduit à ce même belvédère est aménagé sur
l'accotement. Il n'est plus possible d'y circuler à vélo. Les cyclistes sont donc contraints à rouler
dans le même corridor que les voitures et que les immenses autocars de touristes qui nous
frôlent dans la montée. Il m'est d'ailleurs arrivé à quelques reprises, par prudence, d'utiliser le
160 sentier balisé pour me rendre en haut en vélo.

Bien que la limite de vitesse ait été réduite à 40 kilomètres / heure, celle-ci n'est pas
respectée par l'ensemble des utilisateurs. Notamment, sur le tronçon compris entre les deux
courbes dans la montée vers le belvédère comme dans la descente vers le boulevard du
165 Mont-Royal. Il faut aussi admettre que la configuration actuelle de l'axe Camillien-Houde /
Remembrance se prête très bien à une vitesse plus élevée sans pour autant être une source de
danger.

Le relevé de vitesse réalisé au cours du projet pilote ne dresse pas un portrait fidèle de la
170 vitesse réelle sur l'axe. D'une part, parce que les relevés ont été réalisés dans une seule
direction et sur un tronçon d'environ 600 mètres des six kilomètres ouverts à la circulation et
d'autre part, parce qu'ils sont limités dans le temps pour radars pédagogiques et limités à
quelques heures pour les relevés manuels.

175 Quant à l'objectif principal du projet, c'est-à-dire l'élimination du transit automobile en
interdisant la circulation sur le tronçon compris entre le Lac-aux-Castors et la Maison Smith, cette
mesure n'offre aucun avantage en matière de sécurité parce que d'une part, il y a toujours des
voitures qui y circulent alors qu'il ne devrait pas y en avoir et d'autre part, parce que
l'enchevêtrement de détours mal indiqués porte à confusion, nuit à la fluidité et induit des
180 comportements délinquants chez certains automobilistes qui souhaitent se rendre à l'une ou
l'autre partie du parc.

Les modifications, aménagements apportés au cours du projet pilote n'ont quant à moi,
rien réglé en matière de sécurité, en tout cas pour les cyclistes, en tout cas pour moi, je parle
185 pour moi. Et ça serait même pire, parce qu'ils génèrent de nouvelles sources de dangers qui

190 s'additionnent aux sources de dangers préexistantes, c'est-à-dire, que les automobilistes qui exécutent des manœuvres dangereuses pour entrer ou sortir du belvédère, les touristes en voiture d'ici où d'ailleurs qui ne savent pas par où aller à cause d'une signalisation déficiente et inappropriée, à cause des revendeurs de drogues et acheteurs de drogues qui font commerce au belvédère en exécutant des virages en « U » pour ne pas à avoir à faire le détour vers la Maison Smith et les autres automobilistes qui viennent tester la performance de leur voiture dans la montée vers le belvédère. Le retrait de la circulation sur la montagne n'élimine pas cette dangereuse catégorie d'utilisateurs.

195 Le problème, sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, c'est le belvédère. Et puis pour sécuriser l'axe, l'administration municipale doit tout d'abord s'attaquer à la principale source de danger, c'est-à-dire le belvédère Camillien-Houde.

200 Je suis par ailleurs assez d'accord avec le questionnement soulevé par le rapport d'investigation du coroner concernant le décès de Clément Ouimet, à savoir :

205 *« Y aurait-il lieu de réaménager l'accès au belvédère? Faudrait-il que le belvédère ne soit accessible qu'aux piétons et cyclistes et que les occupants des véhicules motorisés stationnement leur véhicule ailleurs ou doivent s'y rendre autrement pour y accéder. En d'autres termes, faut-il encore permettre l'accès du belvédère aux véhicules et si la réponse à cette question est positive, comment trouver une façon d'en permettre l'accès et la sortie depuis et en direction autant de l'ouest que de l'est ». Fin de la citation.*

210 Quant au transit automobile, il doit être maintenu parce qu'il ne constitue pas une source de danger significative et parce que cette rupture de lien entre le Lac-aux-Castors et la Maison Smith sectionne le parc en deux, ne favorise en rien son accessibilité et désavoue la vocation d'origine de l'axe Camillien-Houde / Remembrance. Le 8 août 1958, lors de l'ouverture de la voie Camillien-Houde, le président du comité exécutif de l'époque, monsieur Joseph-Marie Savignac déclarait ceci :

215

220 « Par l'ouverture de la rue sur la montagne, nous avons surmonté un obstacle qu'on avait jusqu'alors jugé infranchissable. L'est et l'ouest se donnent maintenant la main pour assurer le progrès de la Ville, tout en mettant davantage en valeur le magnifique parc naturel que constitue le Mont-Royal. » Fin de la citation.

La mise en valeur du parc du Mont-Royal est aujourd'hui tout aussi pertinente qu'il y a 60 ans. Comment est-il possible de favoriser l'accessibilité au parc en limitant son accès?

225 Enfin, peu importe le scénario que choisiront les citoyens pour l'avenir de l'axe Camillien-Houde / Remembrance, mais dans tous les cas, la signalisation sur les directions à prendre et les interdictions devraient être plus précises, plus visibles, mieux localisées et adaptées à l'environnement qu'est le parc. Je pense notamment à cette pancarte, somme toute trop petite compte tenu de l'importance de l'information qu'elle fournit, qui explique le détour de
230 deux kilomètres à faire pour se rendre au belvédère. Cette pancarte est affichée non pas avant d'arriver au belvédère, mais une fois après l'avoir passé. Donc, c'est pas étonnant que certains automobilistes entrent par la sortie.

235 En terminant, ce projet pilote à tout de même eu le mérite d'avoir suscité une réflexion qui m'amène à penser que l'axe Camillien-Houde / Remembrance devrait être reconfiguré. Finalement, je souhaite qu'au terme de cette consultation, la voie Camillien-Houde trouve son chemin. Merci.

240 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Labelle. Je voudrais vous remercier d'avoir pris la peine de faire un mémoire entre autres, à partir de votre expérience personnelle de cycliste et on vous remercie aussi beaucoup pour les illustrations qui sont intéressantes. Sont assez claires, entre autres, sur la façon de...

245 **M. GILLES LABELLE :**

250 Vous remarquerez qu'il y a une petite différence entre le document que je viens de lire et celui que vous avez en votre possession. C'est parce qu'il y a des éléments que je ne possédais pas quand je l'ai rédigé et puis...

LA PRÉSIDENTE :

255 C'est bon. Alors, on va vous poser des questions à partir du document dont on dispose. De toute façon, ça rejoint vos propos.

260 Alors, je vais commencer avec une première question, qui est une question plus pointue. Quand vous dites, à la page 3, que le belvédère Camillien-Houde est la principale source de danger sur Camillien-Houde, mais aussi que le belvédère Soleil en est une autre, une seconde qui a été introduite cet été, comment suggérez-vous de réaménager l'accès à l'un ou l'autre des belvédères? Le premier.

M. GILLES LABELLE :

265 Moi, pour ma part, le belvédère Soleil, quant à moi devrait ne jamais être là. Ne jamais exister, en tout cas, par sous cette forme-là. Et puis le belvédère Camillien-Houde, ç'a toujours été un problème, mais toujours. Ça fait 20 ans que je roule sur Camillien-Houde puis ç'a toujours été un problème. Alors, c'est pour ça que moi, je suis absolument d'accord avec le questionnement qui est soulevé dans le rapport du coroner qui dit : « Bien, on l'élimine, on ne permet plus aux automobiles d'accéder au belvédère. » Des suggestions, bien là, comme disait la ville, c'est du béton, c'est des ponts, puis c'est des ...

LA PRÉSIDENTE :

275 Une des propositions que vous faites, je pense, c'est d'obliger les véhicules à aller se stationner près de la Maison Smith et de descendre à pied, c'est ça?

M. GILLES LABELLE :

280 Je suis assez d'accord avec ça. De ne plus autoriser les véhicules motorisés à avoir accès au belvédère, on pourrait utiliser un système de navettes, par exemple, qui partiraient de la Maison Smith et se rendraient au belvédère.

LA PRÉSIDENTE :

285 Merci, c'est une suggestion.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

290 Oui, vous avez soulevé plein de choses très intéressantes, puis rassurez-vous, beaucoup d'autres personnes ont soulevé beaucoup les mêmes problèmes. Donc, il faudrait assurément, on va en reparler encore, j'ai l'impression.

295 En ce qui concerne la cohabitation des cyclistes et des piétons, comment vous voyez vous, si on imagine une voie Camillien-Houde moins large, plus étroite, entre autres dans le but de réduire la vitesse, plusieurs ont soulevé ça jusqu'à maintenant, puis plusieurs parlent aussi de faire une voie cycliste séparée et une voie piétonne aussi. Alors, ça fait quand même large, en montée et en descente. Comment vous, question précise, les promeneurs, les cyclistes de promenade puis les cyclistes d'entraînement de bon niveau, ils ne vivent pas sur la même
300 planète tout le temps. Vous savez ça mieux que moi, alors comment on peut faire coexister ces deux - est-ce que c'est possible de faire coexister ces deux types de cyclistes, le monsieur de 40 ans avec sa madame qui se promènent pour faire l'observation des oiseaux puis l'autre cycliste qui s'entraîne en regarder l'asphalte?

305 **M. GILLES LABELLE :**

On ne voit pas ce genre de cycliste là sur la voie Camillien-Houde / Remembrance.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

310

On n'en voit pas du tout?

M. GILLES LABELLE :

315

On n'en voit très, très peu. Très peu et puis les gens qui s'aventurent dans cette montée-là, bien souvent ils le font une fois. Alors, on en voit très peu et des piétons, moi, je vais vous dire, dans - sur la voie Camillien-Houde à partir du boulevard du Mont-Royal jusqu'au belvédère, très peu, très, très peu de piétons. C'est sûr, pour favoriser l'accès au belvédère, il y a un sentier piétonnier, mais il faudrait un réaménagement. Mais à l'heure actuelle, des piétons

320

sur la voie Camillien-Houde, il n'y en a pas ou à peu près pas.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Mais actuellement, on s'entend que c'est pas très invitant pour les piétons, en effet.

325

M. GILLES LABELLE :

Non, mais écoutez, moi, jamais j'utilise la voie Camillien-Houde à pied. J'utilise le chemin, le Chemin Olmsted, j'utilise le Chemin Olmsted pour descendre Avenue du Parc ou monter, mais jamais la voie Camillien-Houde à pied.

330

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Je vous écoute, il faudrait une voie, probablement une voie véhiculaire plus étroite, comme plusieurs suggèrent et il faudrait une piste cyclable en dehors de ça, protégée.

335

M. GILLES LABELLE :

C'est certain que si on veut rendre la voie Camillien-Houde / Remembrance plus conviviale, c'est sûr que, c'est large, hein, il y a une section dans la montée vers le belvédère,

340

c'est comme ça. Calcul l'accotement là, c'est comme quatre voies de circulation. Il y a même des automobiles qui dépassent dans la voie d'accotement à droite... c'est large. C'est sûr qu'il y aurait de la place pour un nouvel aménagement, une piste cyclable et un sentier piétonnier puis pour laisser passer les autos.

345

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Sur la question de la vitesse, je ne suis pas sûr d'avoir compris. Actuellement, on a réduit à vitesse à 40 kilomètres, c'était le cas dans le projet pilote, on l'a gardé comme ça. Est-ce que c'est correct 40, est-ce que ça pourrait être 30? Est-ce que ça pourrait être...

350

M. GILLES LABELLE :

Moi, écoutez, dans la configuration actuelle. Moi, la vitesse ne me dérange pas sur Camillien-Houde. On roule à des endroits où ça passe à 90 à côté. Ça ne me dérange pas, ça jamais été un problème pour moi la vitesse.

355

C'est les manœuvres dangereuses qui sont un problème et la vitesse actuellement sur l'axe Camillien-Houde / Remembrance, c'est pas vrai que les gens roulent à 40. Moi, quand je descends vers l'avenue du Mont-Royal, je descends à 45, déjà je suis au-delà de la limite, puis que je me fais dépasser, ils ne roulent pas à 40. Puis le relevé de vitesse a été fait devant le belvédère Camillien-Houde sur une distance d'environ 600 mètres, je l'ai vérifié, c'est 600 mètres.

360

Alors, on fait un relevé dans une seule direction, 600 mètres et on dit bon, la vitesse, la vitesse a été réduite, c'est bon, on l'a réduit de 5 kilomètres. Peut-être on l'a réduit de 5 kilomètres là, mais les gens, les automobilistes, par expérience, puis c'est des observations, entre, quand on arrive au belvédère Camillien-Houde, que ça soit par l'est ou par l'ouest, les automobilistes roulent pas vite. Et c'est idem dans le tronçon qui a été restreint à la circulation entre le stationnement du Lac-aux-Castors et puis de la Maison Smith, les automobilistes roulent pas vite là.

365

370

375 Ils vont rouler vite quand ils arrivent de Côte-des-Neiges dans la montée et dans la descente, ils vont rouler vite à partir du Boulevard du Mont-Royal pour se rendre au belvédère ou dans l'autre sens pour descendre. Ça, les automobilistes roulent vite là et c'est plus que 40, des fois, dans la montée, souvent, quand j'entends une voiture, le moteur qui gronde derrière, des fois il y en a qui montent... c'est facile monter à 70 là.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

380 Je vous remercie.

MME LUBA SERGE, commissaire :

385 Moi, j'aurais quelques questions sur ce que vous faites en tant que cycliste. Est-ce que un genre de circuit que vous faites, est-ce que vous allez...

M. GILLES LABELLE :

390 En fait, il y a plusieurs types de cyclistes. Il y en a qui font des montées des descentes, ils vont juste qu'au point le plus élevé où était, où on a érigé le belvédère Soleil et qu'ils descendent. D'autres font la boucle qui est fait par les coureurs cyclistes en passant par le chemin de la Côte-des-Neiges, Decelles, Édouard-Montpetit, Polytechnique, et tout ça. Moi, personnellement, c'est ce que je faisais avant que le cimetière interdise les vélos, je descendais Côte-des-Neiges, je faisais un circuit, je descendais Côte-des-Neiges, je rentrais dans le
395 cimetière Notre-Dame-des-Neiges, il y a une petite bosse là, dans l'autre cimetière et je revenais par le Boulevard du Mont-Royal et je remontais la voie Camillien-Houde. C'est une boucle de 9 kilomètres.

MME LUBA SERGE, commissaire :

400 Mais, est-ce que c'est, vous faites ça comme une fois la boucle ou on la fait plusieurs fois?

M. GILLES LABELLE :

405

Non, moi je fais ça trois ou quatre fois. Généralement entre 16h et 18h, les mardis en soirée et les vendredis aussi en soirée et quelques fois les fins de semaine.

MME LUBA SERGE, commissaire :

410

Et c'est surtout la semaine où bien, encore une fois, est-ce que généralement les, ces gens qui s'entraînent le font la semaine, le matin, le soir...

M. GILLES LABELLE :

415

C'est surtout le soir. Après, autour de 17h, 18h, 19h, il y a beaucoup de cyclistes sur la voie Camillien-Houde. Il y en a beaucoup.

MME LUBA SERGE, commissaire :

420

Et les fins de semaine, moins?

M. GILLES LABELLE :

425

Les fins de semaine, oui, il y en a, mais il y en a un petit moins.

MME LUBA SERGE, commissaire :

430

Et le matin, non?

M. GILLES LABELLE :

Le matin, moi j'y vais pas souvent, mais, quelques fois je traverse avec la voiture, il y en a, mais pas tant que ça.

435

MME LUBA SERGE;

Donc, c'est vraiment les après-midi, le soir.

440

M. GILLES LABELLE :

Oui.

MME LUBA SERGE, commissaire :

445

Merci beaucoup.

M. GILLES LABELLE :

450

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup monsieur. Ça fait plaisir. J'inviterais maintenant monsieur Louis Labrosse, s'il vous plaît.

455

M. LOUIS LABROSSE :

Bonsoir, Mesdames, bonsoir Monsieur. Voici, j'ai seulement une opinion. Mon présentoir n'est pas aussi étoffé que monsieur qui est vraiment bien, c'était beau, bien illustré.

460

Moi, je suis ici pour exprimer une opinion et non pour blâmer un groupe plus qu'un autre. Oui, c'est malheureux qu'il y ait eu cet accident causant la mort d'un jeune homme sur le

465 Chemin Camillien-Houde. Cet accident était évitable et la responsabilité est partagée. Le cycliste roulait vite, la voiture n'a pas respecté le Code de la sécurité routière.

470 Madame Plante, vous avez fait, suite à cet accident, une décision très arbitraire de vouloir fermer le Chemin Camillien-Houde aux voitures. Ce n'est pas l'ensemble des cyclistes de Montréal qui se promènent sur le Chemin Camillien-Houde. C'est un groupe de cyclistes qui viennent utiliser le Chemin Camillien-Houde pour pratiquer leur sport de grimpe et de descente rapide. Comme sur le circuit de course reconnu en Europe.

475 Au lieu de fermer le Chemin Camillien-Houde, offrons aux cyclistes un manège d'entraînement. Un endroit adéquat qui reproduit le Chemin Camillien-Houde avec ses courbes et ses degrés d'ascension. Voici des endroits à considérer. La vraie montagne du côté Côte-des-Neiges / Cedar en face de l'Hôpital Général. On pourrait leur faire un chemin, monter par là. Ou faire un moitié-moitié sur la côte de l'Université de Montréal où les pistes de ski peuvent être réouvertes, puisque vous avez envisagé cette possibilité.

480 Alors, l'hiver on pourrait faire le ski, la neige sur l'asphalte, pas de problème ça passe, et puis l'été, bien, développer cette région-là et puis de faire de la grimpe et de la descente pour les cyclistes. Ou encore, au circuit Gilles-Villeneuve. Au circuit Gilles-Villeneuve, il y a des gens qui se promènent sur la piste en bicycle et on pourrait emménager des échafauds pour faire de la grimpe.

485 Alors, plutôt que de générer du mécontentement dans votre population, ajoutez, agissez à sauver le chou et la chèvre en donnant un espace aux cyclistes adeptes de ce sport. Sans nuire à eux-mêmes ainsi qu'aux automobilistes.

490 Mon point de vue, associé à un autre, pourra vous permettre sûrement d'aider à reprendre position sur ce dossier. De grâce, madame Plante et votre équipe, sauvons Montréal, gardons son authenticité intacte telle quelle. S'il vous plaît, ne fermez pas le Chemin Camillien-Houde de façon temporaire ou permanente, car circuler sur ce chemin en voiture, en bicycle, à pied, nous apporte un moment de paix et de tranquillité à tous et chacun.

495

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

500

Merci, Monsieur Labrosse d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer. On a quelques questions. Merci aussi pour les suggestions de lieux d'entraînement pour les cyclistes. J'aimerais que vous, pour ce qui est de l'espèce de ski à côté de l'Université et puis du Centre sportif là, ça vous pensez entre autres à cet emplacement-là pour les vélos de montagne, pourquoi exactement?

505

M. LOUIS LABROSSE :

510

Peu importe, s'il y a possibilité de faire du vélo de montagne parce qu'on va offrir une piste en terre battue ou en petits graviers ou pour les bicycles plus sportifs, plus de compétition, de faire une track avec de l'asphalte et puis ça leur fait un beau circuit, tracer un beau circuit. Il y a sûrement des gens, peut-être à la Ville de Montréal qui sont capable de reproduire les mêmes pourcentages de grimpe qu'il y a sur le Chemin Camillien-Houde. Faire un nouveau tracé, leur faire un petit, peut-être un petit belvédère en haut, mais l'accès uniquement en bicycle, aucune voiture puis ça va être leur endroit de faire leur sport. Comme d'autres vont aller dans des arénas, d'autres vont aller faire le Soccerplex sur la rue Papineau.

515

520

Alors, chacun fait son sport, chacun a son endroit et puis ça convient à tout le monde et puis à ce moment-là, le Chemin Camillien-Houde lui demeure ouvert et expose moins les cyclistes, expose moins les piétons parce que de faire un réaménagement, exemple, comme monsieur proposait, oui, c'est le monde idéal, mais avant d'en arriver là et puis de tout réaménager et de tout refaire, ça commence à être long et probablement coûteux là.

MME LUBA SERGE, commissaire :

525 Oui, est-ce que votre idée serait de développer un de ces endroits, parce qu'ils sont développés ça va attirer ces cyclistes ou ça serait plutôt d'interdire complètement les cyclistes sur Camillien-Houde / Remembrance?

M. LOUIS LABROSSE :

530 Je suis pas mal convaincu que si on donne un endroit fixe aux cyclistes pour établir leur performance, oui, ils vont aller là. Est-ce qu'il y en a qui vont passer sur le Mont-Royal? Oui, probablement qu'il y en a qui vont passer sur le Mont-Royal, les gens qui demeurent alentour, exemple sur Côte-des-Neiges, bon, ils passent à travers Lac-aux-Castors et embarquent sur le chemin. Ils vont faire leur circuit, ils rentrent chez eux. Parce que la majorité des gens qui
535 utilisent le Chemin Camillien-Houde, c'est minimum. C'est très minimum.

C'est pas un touriste qui va louer un BIXI qui est très pesant, partir de Mont-Royal et Parc Avenue puis qui va vouloir monter. Non, même moi, je fais du bicycle, je ne suis pas un
540 gros adepte, je ne suis pas une fusée en bicycle non plus là, mais jamais je ferais ça. Jamais je ferais ça. Pour avoir emprunté le Chemin Camillien-Houde pendant proche 25 ans quand je travaillais au Complexe Desjardins, et puis ensuite à Léo-Pariseau, je passais là matin et soir, sept jours par semaine, peu importe les heures, le jour, la nuit, parce que mes chiffres, ça bougeait tout le temps.

545 Alors, le circuit du Chemin Camillien-Houde, je n'ai jamais, j'ai jamais vu de vitesse, j'ai jamais vu d'accident, des tournages en « U », jamais. Par contre, les indications, comme monsieur mentionnait, les indications, c'est un peu limité. C'est très limite. Je sais que dans l'ancien temps, quand moi je passais en tout cas, au lieu d'avoir juste des petits bonshommes
550 en plastique, c'était des gros jerseys en ciment.

Et puis, il pourrait toujours y avoir des façons de limiter l'accès aux voitures qui arrivent côté est quand ils montent. Au côté, dans l'ancien temps, en face du manège des policiers, il y avait un rond, il y avait un bol, mais jamais on indiquait aux touristes : montez plus loin, accès au
555 belvédère, continuez tout droit, continuez tout droit, arrivé en haut, emprunte le bol, fais le tour,

tu te remets du côté droit et tu as accès direct au belvédère. Ça, ça aurait été le chemin idéal, mais là aujourd'hui, ils ont tout saccagé ça, c'est plus, il n'y a plus d'accession. Ce n'est plus accessible. Ça ne passe plus.

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

Moi, je voudrais vous remercier de votre idée, c'est une idée innovatrice. C'est la première fois que je l'entends. C'est intéressant. On est ici pour ça, on est ici pour générer des idées et après ça on les étudiera puis on regardera la faisabilité puis ultimement, les gens de la Ville prendront le relais là-dessus, les spécialistes, mais c'est une idée innovatrice, c'est intéressant.

570 Est-ce que vous pensez que le vélo de montagne pourrait être intéressant. On n'en a pas parlé beaucoup de vélo de montagne à cette commission à date, sauf que certains intervenants nous ont signalé, nous ont rappelé que le vélo de montagne abîmait beaucoup la montagne. C'est difficile à encadrer, c'est pas vraiment encadré, à ma connaissance. Peut-être qu'il y aurait un lieu là, je ne sais pas, je pose la question...

575 **M. LOUIS LABROSSE :**

Je peux pas vous dire, parce que le vélo de montagne, ça commence. Ça commence à être de plus en plus populaire. On en voit, on en voit même qui sont électriques à part ça, ça marche beaucoup. On les voit surtout l'hiver. L'été, des bicycles de montagne, j'en ai pas vu beaucoup, mais là, depuis que l'hiver est commencé, c'est drôle, j'en vois plein. Dans mon secteur, c'est plein. Je sais pas si c'est toujours le même individu qui se promène, mais il y en a de plus en plus.

580 Alors, bicycle de montagne avec les gros pneus 4 ½, 4 pouces et demi, ils prennent ça pour l'hiver, ça circule bien dans la neige. Ça là, ça peut devenir une autre source, un moment donné, si on laisse ...

585

M. GAÉTAN LEBEAU;

590 Mais ce centre-là que vous semblez connaître, moi, je ne le connais pas très bien, est-ce que vous pensez que ça pourrait, c'est pensable d'installer éventuellement quelque chose pour les vélos de montagne là-bas? Vous n'êtes pas obligé d'avoir une réponse.

M. LOUIS LABROSSE :

595 Je ne peux pas vous dire, parce qu'est-ce qui les attire à faire du vélo de montagne. Je ne le sais pas. Si vous me dites, un bicycle de performance, un bicycle à pédales de performance, mettons 21 vitesses, oui, il faut que ça soit lisse, il faut que ça soit *clean*, il faut qu'il y ait assez de place pour passer. Vélo de montagne, aucune idée. Est-ce que eux auraient peut-être besoin d'un terrain comme les skateboards, est-ce que c'est ça qu'ils aiment, je ne le
600 sais pas, je ne peux pas vous dire. Mais ils se servent beaucoup de ça pour véhiculer l'hiver. Quand je travaillais au côté du Plateau Mont-Royal, il en avait beaucoup plus l'hiver.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

605 À un autre niveau, je terminerai là-dessus, quant à moi. Vous établissez un lien entre la présence des vélos et la fin du transit. À ma connaissance, l'administration a fermé le transit pas à cause des vélos, mais à cause de la prééminence d'automobiles sur le Mont-Royal alors quel lien vous voyez entre le vélo et puis la fin du transit ou la réouverture du transit?

610 **M. LOUIS LABROSSE :**

Excusez, je ne suis pas familier avec le transit. Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

615 Le fait de pouvoir circuler d'est en ouest et d'ouest en est. Le projet pilote consistait à couper...

M. LOUIS LABROSSE :

620

Oui, c'est ça, ils ont coupé juste la partie en haut.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

625

Mais ça pas de lien avec, à ma connaissance, avec le vélo. Est-ce que vous voyez un lien, vous? Parce que dans votre...

M. LOUIS LABROSSE :

630

C'est-à-dire, ça coupe la montagne en deux. Où est-ce que tu veux aller au Lac-aux-Castors pour amener tes enfants faire une promenade, tu veux les amener glisser, alors les gens vont arriver de Côte-des-Neiges, vont se stationner, vont amener les enfants faire leur sport, glisser ou se promener alentour du lac, ou ceux qui veulent aller se balader tout simplement. Puis de l'autre côté, en fermant à partir de la courbe où est-ce les rochers sont assez rapprochés où c'est très mince pour deux voitures en descendants, bien là, les vélos sont de ce côté-là. Alors, les voitures à ce moment-là n'ont plus accès pour se rendre, descendre ou de ouest en est, peu importe.

635

LA PRÉSIDENTE :

640

Alors merci beaucoup, Monsieur Labrosse de nous avoir fait part de vos observations à partir de vos expériences. Merci beaucoup.

M. LOUIS LABROSSE :

645

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

650 J'inviterais maintenant monsieur Lionel Perez et Francesco Miele s'il vous plaît. Vous êtes seul?

M. LIONEL PEREZ :

655 Je vais être seul. Donc, bonsoir. Madame la présidente, madame, monsieur les commissaires. Je me présente, Lionel Perez, conseiller municipal de la Ville de Montréal pour le district de Darlington dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce également chef du parti Ensemble Montréal qui forme l'opposition officielle à l'Hôtel de Ville.

660 Le présent mémoire contient un total de 24 recommandations à court et long terme visant à bâtir l'acceptabilité sociale autour d'une vision commune et rassembleuse à protéger adéquatement les usagers du parc et à garantir l'accessibilité du site pour toute la population étant donné le temps, nous allons limiter notre présentation aux principaux enjeux soulevés par le projet pilote actuel et vous présenter nos plus importantes recommandations.

665 On sait que, malheureusement, c'est à cause d'un décès tragique d'un cycliste, monsieur Clément Ouimet qui a réanimé l'enjeu de l'utilisation du Mont-Royal et l'accès au Mont-Royal. Mais, ce qu'on peut constater, parce qu'on doit, la consultation publique fait partie d'évaluer évidemment le projet pilote, sa démarche ainsi que le futur.

670 Nous, ce qu'on peut constater, c'est que le projet pilote a été précipité. Avant même la fin des travaux d'un comité qui avait été formé suite au décès de monsieur Ouimet, afin de voir comment on pouvait sécuriser les voies de manière permanente, avant même d'avoir consulté les parties prenantes qui ont une connaissance ainsi qu'un attachement au Mont-Royal, on parle des Amis de la montagne, on parle de la Table de concertation du Mont-Royal, on parle des cimetières, on parle des arrondissements avoisinants.

675

Or, ils n'ont pas été consultés avant la prise de décision par l'administration de la Ville. On peut également constater comme quoi, il n'y avait pas, lors du lancement du projet pilote,

680 toute l'information disponible pour les usagers, pour ceux qui voulaient participer, c'est
seulement à la fin du projet pilote où plusieurs données sont venues concernant les données,
concernant les collisions ainsi que d'autres informations. Évidemment, il y a eu certaines études
préliminaires qui avaient été effectuées.

685 Mais, ce qu'on peut constater également, qu'il y avait de vives réactions du public. Il y a
eu une pétition électronique qui a été mise sur le site *Web Change.org*. Il y a eu en quelques
jours 25 000 signataires, au total à date, il y a un peu plus de 38 000 signataires. Il y a plusieurs
motions dans divers arrondissements qui avaient été adoptées pour demander une consultation
690 publique par un citoyen qui nous croyons a été vraiment l'élément déclencheur afin de forcer
l'administration à déclarer une consultation publique.

Mais ce qu'on peut consulter, c'est qu'au début, il y avait un certain entêtement de la
part de l'administration. Au début, c'était : pas besoin de consultation, il y en a eu une en 2008,
695 il y a un consensus. Il y avait un refus de retarder le projet pilote avant de pouvoir étudier tous
les enjeux, être à l'écoute de tous les enjeux. Évidemment, une fois même que la consultation
publique a été annoncée, véritablement, c'est une consultation publique en aval. Ça veut dire
que une fois le projet pilote, là on va pouvoir y commenter.

700 Oui, il y a eu un sondage, je vais m'y attarder, mais pour plusieurs citoyens, c'était
frustrant parce que lorsqu'ils sont venus à des séances d'information, eux y pensaient que
c'était une partie pour pouvoir affecter le projet pilote; or, il n'en était pas le cas. Donc, pour
plusieurs, c'était troublant.

705 Également, il y avait un sondage, évidemment, mais c'était principalement sur les
habitudes, les utilisations et sur les déplacements. Il ne portait pas vraiment sur le projet pilote
lui-même ou sur son acceptabilité sociale. Donc, pour nous, également de plusieurs
commentaires d'individus, ils avaient mal compris, il y avait à la fin de la journée, aucun
consensus quant à l'acceptabilité sociale de la démarche ainsi que du processus.

710

715 Pour nous, il est très important d'apprendre de cette expérience en tant que ville, en tant qu'administration publique. Donc, la première chose qu'on peut constater aiment le Mont-Royal, c'est une bonne chose. Il y a un engouement pour le Mont-Royal. Il y a des émotions vives qu'on a pu voir au cours de la dernière année. C'est une bonne chose. Mais, je pense que la Ville, elle devrait, dans le futur, s'assurer que lorsqu'il y a des consultations publiques où il y a un projet qui touche un nerf, on devrait le faire en amont, quitte à reporter les projets. On devrait évaluer tous les enjeux en lien avec le projet, les impacts qu'il peut y avoir : circulation, accessibilité, mais également socio-économique, et caetera, environnemental et très important de considérer toutes les opinions dès le début. Cela évitera énormément de confusion.

720 Quels sont les principaux constats concernant le projet pilote lui-même? Comme je l'ai mentionné, les Montréalais aiment le Mont-Royal, c'est une bonne chose. Mais, on a pu constater, malheureusement, une détérioration de la sécurité et de la cohabitation entre tous les usagers. L'administration comptait uniquement sur la réduction du nombre de voitures comme mode principal.

730 Or, la façon que ça été transmis et communiqué, on pensait que c'était une interdiction ferme. Or, d'après les statistiques qui ont été données par la ville elle-même, en moyenne, au début, on pouvait compter 10 000 usagers pour faire le transit de façon quotidienne et pendant le projet pilote, il y avait 3 700 en moyenne. On sait à quel point également qu'il y avait plusieurs centaines de contraventions qui ont été émises par les agents des forces policières, mais encore, ils n'étaient pas là à temps plein.

735 Également, on voyait qu'il n'y avait aucune mesure qui corrigeait des problématiques qui étaient connues, notamment identifiée par le coroner Brochu concernant le décès de monsieur Ouimet, notamment, les abords du belvédère Camillien-Houde, on a eu un citoyen qui en a parlé abondamment, la signalisation qui était clairement déficiente et accentuait les problématiques sur le terrain. Cela donnait un faux sentiment de sécurité et encourageait les comportements dangereux. Aucune solution que la fin de transit n'a été considérée.

740

Et puis, je soulignerais également qu'il y a eu beaucoup de vidéo YouTube qui ont démontré des collisions presque entre cyclistes et automobilistes pendant le projet pilote parce que les cyclistes pensaient que vraiment il y avait une interdiction; or, ou bien c'était pas complet, ou bien c'était pas respecté.

745

Un autre point, un autre constat qui avait une réduction importante à l'accessibilité à la montagne. Le problème du transit est un enjeu uniquement, principalement la semaine, aux heures de pointe. Même les données disponibles avant le projet pilote, comme l'étude de Vélo Québec, le démontrent. En empêchant tout transit, on a mal identifié le problème et on a donc réduit l'accès à tous les usagers. En particulier la fin de semaine, les familles des personnes à mobilité réduite, les aînées et les visiteurs des cimetières. Le seul point positif est l'amélioration de l'offre en transport en commun, mais cela aurait pu être fait sans fermer la montagne au transit.

750

Pour nous, il y a eu un fossé entre les résultats annoncés par l'administration et les faits. Ce qui est très préoccupant, c'est le fait que l'administration annonce, à la fin du projet pilote, avant même que les consultations publiques débutent, que c'était un succès. Pour nous, c'est à un certain point, invalider ou questionner le processus des citoyens. On a entendu plusieurs personnes dire : « À quoi sert de participer à ce processus si effectivement la décision est déjà prise ». Pour nous, c'est désolant d'avoir à entendre cela. On pourrait respecter si eux ils avaient dit qu'ils étaient satisfaits du projet pilote, mais le déclarer, c'est une connotation plus objective à cet égard.

755

760

Bon, assez du projet pilote, maintenant vers l'avenir. Notre vision incarne notre volonté d'assurer la cohabitation de tous les types d'usagers en misant sur des aménagements pérennes et de qualité des espaces et des voies publiques. Pour cela, nous pensons qu'il faut absolument réduire la place à l'automobile. Je pense que nous savons comme quoi les voies sont généralement extrêmement larges. Et en rétrécissant les voies, ça nous donne beaucoup plus de possibilités.

765

770

775 Il faut également réduire la vitesse à 30 kilomètres dans tout le parc pour les automobilistes. Nous pensons que cela peut être assuré à travers des photos radars, à travers des indicateurs de vitesse, mais également des dos-d'âne à des endroits stratégiques sur la voie automobile ainsi que des bandes rugueuses. Également, nous pensons qu'on devrait aménager une piste cyclable surélevée et colorée pour protéger les cyclistes. Nous pensons que cela améliorera également la visibilité des cyclistes au sein des automobilistes.

780 On pense également que ça serait intéressant de donner plus de place aux piétons. Donc, on suggère de pouvoir créer un trottoir en bois qu'on appelle affectueusement la Montée Hochelaga, un espace unique pour eux afin d'aller de l'avant. Oui, c'est pas tout le monde qui pourra le faire, mais pourquoi pas être audacieux.

785 Finalement, il y a un endroit au col de la montagne que nous savons tous qui est plus étroit que le reste du chemin Camillien-Houde / Remembrance. Pour cela, on propose de maintenir les pistes cyclables et le trottoir, mais là où il y a une place seulement, assez d'espace pour une voie, d'avoir un feu alternatif et pourquoi pas à décompte. Cela aura le bénéfice de maintenir l'accès pour les piétons et pour les cyclistes et également pour pouvoir réduire la vitesse et décourager le transit à travers d'autres mesures.

790 Également, nous pensons qu'il y a un enjeu particulier avec le belvédère. Pour nous, nous le savons, on peut seulement l'accéder légalement de l'ouest, or, il y a trop de tentatives qui venant de l'est. Pour nous également, il y a trop de confusion. On devrait en faire une intersection formelle avec des arrêts pour pouvoir contrôler l'achalandage et réduire les risques aux usagers. Nous pensons intéressant de pouvoir considérer le belvédère Soleil, mais si ça
795 peut se faire de façon sécuritaire.

800 Également, nous pensons que la signalisation en général et les aménagements pour les piétons partout sur la montagne pourraient être améliorés. Ça serait intéressant, comme il a été mentionné en 2008 par l'OCPM, de considérer un trajet de navette et cette fois-ci pourquoi pas électrique, du fleuve à la montagne vers les stationnements incitatifs, cela encouragerait plus d'achalandage, d'accessibilité de façon plus environnementale.

805 Finalement, nous pensons qu'il y a d'autres opportunités avec un concours de design international pour justement voir comment on peut intégrer toutes ces propositions d'aménagement d'un point de vue sécurité et avec l'accessibilité au cœur de nos préoccupations. Pour nous, c'est dans le respect de la vision de Frederick Olmsted tout en étant tourné vers le futur, une montagne accessible à tous.

810 Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

815 Alors, merci beaucoup monsieur Perez de votre présentation et de votre mémoire aussi qui est exhaustif et qui comprend d'excellentes propositions. Comme vous le savez, il est de l'habitude de l'Office de consultation lors de la présentation de mémoire par des partis politiques de ne pas poser de questions pour la raison suivante : c'est que comme parti, vous disposez de très, très nombreuses tribunes où faire valoir votre point de vue alors que le mandat de l'Office est de consulter les citoyens et les organismes qui les représentent ou qui présentent d'autres points de vue. Alors c'est pourquoi on va, on ne vous posera pas de questions ce soir. Merci.

820 **M. LIONEL PEREZ :**

825 Merci, madame Brodeur pour cette explication. Je peux vous dire que dans le passé, j'ai pu constater qu'il y avait effectivement des présentations par des partis politiques et où des questions ont été posées. Donc, je me demande si c'est une nouvelle...

LA PRÉSIDENTE :

830 Non, ç'a toujours été la politique de l'Office, alors ça se peut...

M. LIONEL PEREZ :

Elle a fait fi à une certaine occasion où madame Louise Arel avait présenté un mémoire.

835 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah, ça se peut bien, effectivement.

840 **M. LIONEL PEREZ :**

Si jamais, il y a des éclaircissements qui sont nécessaires, on sera toujours disponible.

LA PRÉSIDENTE :

845 Ça nous fera plaisir.

M. LIONEL PEREZ :

Merci beaucoup.

850

LA PRÉSIDENTE :

Merci monsieur Perez. Alors, j'inviterais maintenant les représentants d'Héritage Montréal, monsieur Bumbaru et madame Mary Leslie Aitken, s'il vous plaît.

855

M. DINU BUMBARU;

Bonsoir, Madame la Présidente.

860 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Monsieur.

M. DINU BUMBARU :

865

Madame, monsieur le commissaire. Alors, Héritage Montréal, nous représentons Héritage Montréal, comme ç'a été mentionné. On a eu plusieurs discussions à l'interne sur ce dossier. Encore une tout récemment, lundi lors de la réunion, la réunion de notre comité patrimoine et aménagement. Donc, c'est une réflexion qu'on vous communique dans le flux de ces échanges. Comité qui est composé de membres bénévoles de l'organisation ainsi que de membres du conseil d'administration.

870

875

D'une part, on tient à souligner l'intérêt de l'exercice en cours. Un intérêt qui aborde deux ou trois dimensions qui nous semblent importantes à garder en tête. La première, c'est la procrastination. Et nous avons pris connaissance d'un document qui est ancestral à l'Office de consultation publique, c'est le rapport de 1990 du Bureau de consultation de Montréal sur le premier plan de protection du Mont-Royal, conservation du Mont-Royal dans lequel il y avait une réflexion qui s'était dégagée des consultations publiques, qui sont des consultations, c'est un moment marquant parce que c'était parmi les premières consultations qu'on a eu à Montréal. On se rappelle de cela. Et où la question de l'accessibilité était un sujet qui était apparu comme très important avec non seulement des observations qui étaient faites par la population, les nombreux mémoires qui ont été présentés, mais également des propositions que la Ville de Montréal avait faites pour reconnaître que le Mont-Royal n'est pas que le parc et que l'accès ne se fait pas uniquement par le Chemin Camillien-Houde ainsi que le Chemin Remembrance.

880

885

Donc, il y avait une pensée plus large qui nous semble encore pertinente, parce que, s'il y a eu procrastination sur la question du transit qui était déjà l'objet de recommandations en 1990, il y a eu procrastination sur l'idée d'une vue d'ensemble d'accessibilité et nous semble pertinent qu'en 2018, on essaie de progresser là-dessus. On dit en 2018, mais on pense que ça va être plutôt en 2019 pour être réaliste.

890

Donc, premier point qui est un élément valable et il y a un certain courage, parce qu'évidemment, c'est un sujet qui est contentieux, on l'a vu très facilement comment ça s'est développé et on apprécie le geste.

895 Deuxièmement, ça permis de générer des connaissances qui nous semblent utiles et
l'immense étude historique qui a été présentée qui est maintenant en ligne ne se serait pas faite
sans cet exercice et elle nous permet de comprendre beaucoup de choses sur la façon dont la
société montréalaise a construit ce qu'on appelle aujourd'hui le Mont-Royal, non pas
géologiquement, mais civiquement.

900 Donc, un espace civique avec différentes vocations, différents usages et notamment,
toute la notion de boulevard qu'on avait au 19e siècle, comment c'est devenu le parc et qu'est-
ce qu'un parc à l'époque. C'est très important de voir quelle est la nature de l'héritage qui nous a
été transmis et auquel Héritage Montréal est très heureux d'avoir contribué à la protection,
905 notamment en assurant que le Québec reconnaisse le Mont-Royal et c'est un élément important
dans l'équation actuelle, puisqu'un document qui est maintenant très important, c'est le plan de
conservation qui a été adopté par la ministre de la Culture, mais dont l'application est transférée
depuis le 21 septembre à la Ville de Montréal par la Loi sur le statut de métropole. Il y a des
instructions sur la question de Camillien-Houde notamment là-dedans.

910 Troisième valeur, c'est que ça permis de tester des idées un peu innovatrices sur la
façon dont on peut apprécier le Mont-Royal. On peut penser rapidement à la question des
belvédères temporaires qui ont certaines qualités, qui ont amené une dimension un peu
nouvelle, sans être trop imposantes. Donc, il y a des éléments pertinents. Cela dit, nous avons,
915 dans la formulation d'une opinion qu'on vous communique ce soir, considéré quelques aspects,
d'abord le plan de protection de mise en valeur du Mont-Royal qui a été adopté en 2009 par les
conseils de ville et d'agglomérations qui est sur le site de la consultation publique, ça nous
semble être un document très important. L'an prochain, ça va faire 10 ans. On n'est pas
d'accord avec tout ce qu'il y a là-dedans, par contre, c'est un processus très démocratique et il
920 faut respecter le fruit d'un processus démocratique qui a donné une espèce de charte d'actions
au Mont-Royal et ce qui est écrit très spécifiquement là-dedans, c'est réduire le transit et
améliorer l'aménagement, l'intégration paysagère des infrastructures routières.

925 Nous on pense que réduire ça veut pas nécessairement réduire à zéro, à néant, mais que l'objectif d'aménagement, c'est un véritable objectif sur lequel on insiste beaucoup parce qu'un des enjeux principaux quant à nous, c'est l'aménagement de ce lien.

930 On veut pas parler d'axe, on veut pas parler de voie ou quelque chose, mais c'est le lien entre l'Avenue du Parc et le Chemin de la Côte-des-Neiges. À priori, on a pas d'objections de principe à ce que les gens les empruntent, mais quant à nous, ça devrait être une façon de s'en servir qui n'est pas ordinaire en ce sens qu'on utilise une rue ou un élément de la grille de route, du domaine de voirie de la ville. Ce qui est essentiellement ce qu'on a présentement.

935 On n'a pas un aménagement digne d'un endroit aussi merveilleux que le Mont-Royal, on a du génie de voirie des années 50-60. Et même, si on apprécie beaucoup le patrimoine de l'ère moderne, il y a des choses formidables, vous avez le Pavillon du Lac-aux-Castors qui est une très belle pièce d'architecture moderne, Habitation '67 et tout ça, mais des fois, au niveau de la voirie, ça pas été un gros succès. Je pense qu'on peut avoir un air critique là-dessus, mais quant à nous, on pense qu'il y a une question d'aménagement et il y a une question de statut.

940 Et dans ce sens, l'étude historique est assez éclairante là-dessus, on avait beaucoup d'interrogations, est-ce que ce lien-là est du domaine de la voirie, est-ce qu'il est du domaine du parc, est-ce que, quant à nous, on devrait trouver une façon au niveau de la créativité municipale, il y en a plein, de donner, de sortir ce lien entre l'Avenue du Parc et Côte-des-Neiges du réseau artériel de la Ville de Montréal, du réseau de voirie ordinaire et de le mettre sous l'administration des parcs.

950 Ça ne veut pas dire qu'on le ferme à la circulation, mais ça veut dire qu'on le traite comme un endroit où quiconque passe par là, se sent partie du parc du Mont-Royal et se sent aussi en relation avec les domaines institutionnels qui le voisine et une appréciation du paysage plutôt que de faire du A à B avec l'avantage d'un raccourci qui n'a pas de feux de circulation puis ce genre d'encombrement pour la fluidité. Ce n'est pas l'endroit de la fluidité, c'est l'endroit de l'appréciation du paysage.

955 Cela étant dit, c'est un principe général qui pourrait guider la métamorphose de cet
endroit dans la mise en œuvre des principes qui ont été établis par les plans de protection de
mise en valeur précédents et jusqu'à présent, procrastinés.

960 Ce qu'on trouve aussi, c'est que ça des conséquences à plusieurs niveaux. Une telle
désignation, c'est aussi : est-ce qu'on priorise le déneigement ou on priorise le moment de la
semaine où on veut déneiger pour que les gens profitent de la montagne? Est-ce qu'on priorise
une utilisation 24h ou une utilisation comme ça existe dans d'autres endroits, où il y a une
gestion de la nuit qui n'est peut-être pas malsaine considérant tous les sortes de débordements
965 qui se produisent sur la montagne qui sont dommageables pour l'endroit du point de vue
civique, au point de vue civil et au point de vue même faunique à la limite, parce que c'est ouvert
24h.

970 Enfin, on ne veut pas imposer un couvre-feu, mais ça amènerait une réflexion qui dirait
quelle est la meilleure façon de garder ce lien entre, on le désigne davantage comme le lien
entre Parc et Côte-des-Neiges que, comme je vous le dis, le chemin de la voirie.

975 Un autre élément qui nous semblait intéressant d'introduire dans la discussion
aujourd'hui, les membres de notre comité ont rappelé ça, c'est que on a d'immenses terrains de
stationnement qui sont disponibles avec la fermeture du Royal Vic, avec les utilisations
saisonnnières ou selon les jours de la semaine des universités, de certaines institutions et ces
stationnements ne sont pas mis à la disposition d'une accessibilité au Mont-Royal et ce qui force
tout le monde à monter en haut pour installer son auto, je regarde notre mémoire de 90, on était
très favorable à rappeler que les familles veulent aller aussi en voiture, qu'il y a une question
d'humanité là. Mais peut-être qu'on peut donner des choix, au lieu d'envoyer tout le monde en
980 haut, déconcentrer ça, aujourd'hui, on voit les expériences qui se font au Parc Olympique, où on
explore des possibilités de navettes autonomes.

985 Est-ce que ça peut être un élément qui permettrait de faire du Mont-Royal un lieu
d'innovation, pas juste pour aller prendre un *drink* sur une terrasse en échafaudage avec du bois
de chantier, mais peut-être aussi à travers des outils technologiques, c'est un élément qui était

évoqué même dans le plan de transport qui coïncide avec la période d'adoption du plan de protection.

990 Alors, ce sont des éléments qui nous amènent aussi à recommander à la commission de rappeler que c'est bien de parler des voies d'accès, mais peut-être de l'accessibilité puis d'une stratégie avec un déploiement des points d'entrée. On a le REM qui s'en vient du côté nord, qu'est-ce que ça va avoir comme effet sur toute cette discussion. Il nous semble qu'il y a là des opportunités à saisir.

995 Et on rentre pas dans le détail du design de l'espace, comme on vous le disait, pour nous beaucoup des questions qui sont soulevées autant de l'ordre de la dignité du lieu eu égard à la valeur collective qu'on reconnaît au Mont-Royal, que dans sa promenabilité ou sa sécurité, parce qu'on pense que des aménagements qui encouragent moins des comportements véhiculaires, téméraires ou complètement illégaux, ça ne peut qu'aider. Il y a une question
1000 d'aménagement. On peut faire l'aménagement ici, mais il faudrait peut-être engager la discussion vers, dans cette voie, parce que c'est une voie d'amélioration et d'intégration dans un domaine qu'on aime tous, d'une bande qui a été accaparée, privatisée par une culture du territoire qui est celle du transport, pour le transport. Ça, nous, c'est pas ça qu'on valorise.

1005 Je ne sais pas si madame... c'est une longue phrase, je m'excuse. Est-ce que madame Aitken qui est membre de notre conseil d'administration et comité du patrimoine, c'est pas une présence coadjutrice pour me surveiller, mais simplement pour compléter parce que... Aussi, une observation qu'on notait, c'est qu'au cours des 25 dernières années, le Mont-Royal a été équipé de lieux civiques à plusieurs endroits. Des terrains de sports ont été faits, il y a une
1010 dimension quasiment, le tour de la montagne c'est pas juste une destination métropolitaine, c'est aussi un lieu de voisinage.

1015 Alors c'est une dimension qui nous a été rappelée comment les familles peuvent amener les enfants d'un côté et l'autre... comment est-ce que ça va se faire et c'est peut-être une autre considération qui invite à avoir une vision d'urbanisme, d'aménagement plus large que simplement un chemin, une bande d'asphalte.

MME MARY LESLIE AITKEN :

1020 C'est complet.

M. DINU BUMBARU :

1025 Peut-être rappeler les cinq principes de Héritage Montréal qui nous ont alimentés : ça peut être utile. On les répète souvent, parce qu'on pense qu'ils peuvent être utiles à d'autres causes. Premier principe, recevabilité. Bien là, on a deux consultations publiques qui nous disent qu'il faut travailler là-dessus sérieusement, recevabilité, c'est pas juste de notre point de vue, mais il y a une espèce de mandat collectif qui a été donnée, qui a été l'objet, qui a bénéficié de beaucoup de procrastination.

1030 Deuxièmement, prise en compte du patrimoine et du contexte. Il y a un travail à faire pour bien répondre.

1035 Troisièmement, la qualité du processus. Il y a peut-être une réflexion à faire là-dessus, mais d'avoir dirigé ce qui était une volonté très ferme vers un projet pilote, un exercice de l'Office, nous on apprécie. On pense que c'est, il y a plus de sagesse. On a encore le temps dans le mandat pour faire quelque chose de bien.

1040 Troisièmement (sic), la dimension novatrice. Qu'est-ce que ça amène comme innovation? Vous savez, fermer un chemin pour mettre une piste cyclable, on peut en faire un catalogue de cela. Mais faire un aménagement qui soit du 21e siècle avec une relation, regardez le Causeway à Stanley Park, il y a toutes sortes de choses qui se passent là-dedans, Stanley Park c'est une voie d'autoroute quasiment, mais il y a une proximité de la forêt qui est remarquable. On n'est pas dans une grande bande d'asphalte qui est ouverte comme si vous voulez mettre des fils électriques. Donc, innovation c'est dans le design, mais c'est aussi, par
1045 exemple, les navettes, la coordination des espaces de stationnements excédentaires ou inutilisés.

1050 Et cinquièmement, c'est la dimension du leg. Qu'est-ce que ça, ça va nous donner dans 25 ans. C'est un chiffre qui mérite d'être considéré, parce qu'on est très fortement motivé par du court terme et souvent du tape-à-l'œil et on s'intéresse, il y a beaucoup de choses à réparer sur la montagne et c'est une belle occasion de commencer, mais il faut imaginer le long terme aussi.

1055 **LA PRÉSIDENTE :**

1060 Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Bumbaru et Madame Aitken. On aurait, je trouve intéressant votre présentation, parce qu'elle nous ramène à certaines, comment dire, des perspectives historiques, à, aussi, une prise en compte plus large que des problématiques fines qui ont déclenché, d'une certaine façon le projet pilote qui était justifié d'ailleurs, qu'on s'arrête à cause de ces événements-là, mais qui sont pas les seuls éléments à prendre en considération. Je vais laisser les questions à mes collègues.

1065 **MME LUBA SERGE, commissaire :**

Je sais pas si vous pourriez parler un petit peu, vous avez mentionné cette idée de statut que ça ne soit plus voirie. Vous pourriez en parler un petit peu plus comment?

1070 **M. DINU BUMBARU :**

C'est une idée. Il peut y avoir de l'innovation là-dedans. Vous savez, juste de réassigner un immeuble, un terrain est un immeuble, d'une colonne ou d'un portefeuille municipal à un autre, ça peut changer beaucoup de choses. On voit comment avec l'art public, par exemple, un terrain qui est juste un terrain devient une petite merveille.

1075 Mais, quant à nous, on se dit, on voit l'historique de la construction juridique et foncière de cette traversée-là qui a beaucoup été créée par des échanges de terrains entre la Ville, le cimetière Mont-Royal, puis c'est des acteurs, c'est des vrais acteurs. Vous savez, les cimetières,

1080 c'étaient les prédécesseurs du parc du Mont-Royal. Il faut quand même rendre honneur, « pères
et mères tu honoreras », c'est pas juste dans les vieux textes, ça peut être une dignité à rendre
et les échanges de terrains sont complexes, mais on a construit ça et éventuellement, ça servait
pour le tramway, puis c'est devenu une bande qui a été régie par la voirie. Je résume ça, je n'ai
pas l'organigramme avec les bons termes, vous m'excuserez, je vous en prie. Mais on a vu, par
exemple, comment on a élargi des chemins pour le déneigement. Ce ne sont pas des
1085 considérations de parc, ce sont des considérations de fluidité de trafic qui sont ordinaires, voire
banales à travers le territoire.

Vous allez me dire : c'est pas vrai qu'ils déneigent très bien, mais ça c'est une autre
question, mais ça fait partie de la programmation d'un espace de voirie, c'est ce genre
1090 d'accotement, de glissières en acier, il y a un vocabulaire qui vient avec ça. Et nous, on pense
qu'on peut faire mieux, sans dire, sortons les ingénieurs en circulation de là, et n'ayons que des
architectes paysagistes; non, s'il y a du déplacement, il faut que le déplacement soit sécuritaire,
qu'il soit bien drainé, il y a toutes sortes de considérations, je pense que si le statut était d'abord
les responsables du patrimoine que constitue le Mont-Royal, c'étaient eux qui commandaient,
1095 qui établissaient le programme et la commande aux ingénieurs, les ingénieurs feraient preuve
de l'imagination qu'ils ont pu faire dans le Vieux-Montréal, par exemple, parce que là, il y a une
espèce de hiérarchie qui est plus claire.

Ici, on a affaire à un territoire qui est presque une zone qui est très difficilement
1100 perceptible comme étant associée au Mont-Royal. L'expérience de s'y promener l'est, mais est-
ce qu'on peut avoir un aménagement qui maintienne l'expérience tout en étant lui-même plus
intégré au paysage? Nous on pense que oui, mais ça demande un peu de discipline que les
services des transports n'ont pas toujours démontrée.

1105 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste *ad hoc*, là-dessus, est-ce que dans, à Montréal ou dans d'autres villes qu'on
connaît, peut-être aussi que vous y référiez tout à l'heure à la façon dont les décisions sont
prises pour le Vieux-Montréal, des exemples de gestions comme vous en souhaitez?

1110

M. DINU BUMBARU;

Je pense que j'ai mentionné la Côte Gilmour à Québec. Vous savez...

1115

LA PRÉSIDENTE :

Oui, à côté du musée.

1120

M. DINU BUMBARU :

Entre le haut et le bas. Ça descend. C'est quoi la détention, je ne parle pas de la propriété, c'est la Commission des champs de bataille nationaux. Mais, il y a une entente avec la Ville qui permet d'avoir une saisonnalité, on sait que la Ville de Québec voulait, est intervenue, nous autres on a été appelé notamment à faire un commentaire, parce que c'est pas vrai que c'est un endroit qui est d'intérêt uniquement local.

1125

C'est comme le Mont-Royal, ça intéresse tous les Québécois, voire tous les Canadiens, puis nous on pense que même le monde pourrait s'inspirer de l'engagement citoyens sur le Mont-Royal, pas juste la géologie et des écureuils. Et, c'est un exemple, on a commenté en disant : « Attention, on a un cas intéressant où on a établi une hiérarchie ». Il y a un ordre supérieur qui est la valeur identitaire, pas juste la fonctionnalité automobile ou véhiculaire et je ne sais pas quel est le résultat, je ne vais pas là souvent, mais je pense que c'est un exemple intéressant. Est-ce que certains des parcs de l'ancienne communauté, les parcs-nature où, par exemple, est-ce que le Boulevard Gouin, le Boulevard Gouin dans le bout du Bois-de-Saraguay. On a affaire à un endroit où il y aurait toutes les raisons du monde pour faire un trois voies avec ça là. Or, on a réussi à discipliner cet endroit-là, alors qu'est-ce qui fait que c'est arrivé. Est-ce que c'est parce que ç'a été oublié dans le système, on remercie le panthéon des saints de nous avoir aidés, peut-être le Frère André, je ne sais pas, mais dans certains cas, on pense que c'est plutôt Saint-Judes et Saint-Rita qui nous aident, mais... je peux vous l'assurer.

1140

1145

Mais le Boulevard Gouin, c'est pas si loin, puis il a un caractère très puissant entre la section avec le mur et la section... il faudrait sans doute améliorer des choses, parce que les trottoirs sont un petit peu difficiles par endroit, mais on sent qu'on part de quelque chose où on peut mettre au défi les gens qui sont des techniciens puis les gens qui sont un petit peu des aménagistes de travailler ensemble, faire une solution intéressante.

1150

En plus, je ne veux pas inviter, négliger ça, mais le plan de conservation de toute une section sur le réseau viaire, le caractère des chemins, y compris la traversée Camillien-Houde, la Ville de Montréal doit appliquer ça, c'est pas une option. Ils acceptent, depuis le 21 septembre, la Ville de Montréal par la décision de l'Assemblée nationale, doit appliquer ça. Elle est la déléguée et dans quelques années, on va devoir faire un rapport de mise en œuvre et s'ils ont tout gâché le Mont-Royal avec des gestes qui n'étaient pas conséquents avec ça, puis je pense qu'ils ont pleine marge pour faire des belles affaires à travers ce plan-là, c'est pas vrai, et bien, on sera tous gênés.

1155

1160

Alors, c'est peut-être un élément intéressant qui rappelle un sujet qui est peut-être mis en évidence à travers des cas dans d'autres municipalités, près d'un certain bassin, où on parle beaucoup des pouvoirs des autorités en matière de patrimoine, mais nous on aime ça quand il y a des devoirs un petit peu plus clairs. Puis sur la montagne, la hiérarchie des devoirs, dans le cas de Camillien-Houde n'a pas été claire. Ça a donné beaucoup d'asphalte, des accotements, des remblais, puis des choses comme ça, et aujourd'hui peut-être qu'il faut commencer à faire ses devoirs en fonction du statut de la montagne, du caractère de la montagne et puis qui est aussi un caractère d'accessibilité, parce que, cette voie-là, on peut la voir comme un réseau autoroutier, mais on peut aussi la voir comme un endroit pour faire une belle balade, y compris en véhicule. La 11, si les services d'autobus étaient plus, des fois moins remplis de touristes, c'est un très bel endroit pour simplement observer, c'est magnifique.

1165

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1170

Je vais profiter de votre vaste expérience de Montréal et vos réflexions depuis plusieurs années. Comment on pourrait, le cimetière, les deux cimetières sur le Mont-Royal occupent

1175 presque autant de place que le parc du Mont-Royal. Il me semble qu'on n'utilise pas pleinement cette proximité et ce vaste espace si on additionne les deux. Est-ce que, de quelle façon, comment on pourrait, avez-vous des idées comment on pourrait optimiser l'utilisation de ces espaces-là à l'avantage de tout le monde? Je comprends qu'il y a des corporations privées avec qui il faudrait discuter, ou il y a déjà des relations entre la Ville puis eux, c'est certain. Avez-vous des idées là-dessus?

1180 **M. DINU BUMBARU :**

Bonne question. Mais enfin, j'ai déjà déclaré un intérêt, j'ai mes parents qui sont au cimetière. Il y a bien du monde qui aime ça aller se promener en vélo sur la tombe, alors je pense que je déclare un intérêt ici. Mais qu'est-ce qu'optimiser un cimetière. Est-ce que c'est rentrer plus de monde mort dedans ou d'assurer la quiétude des lieux? Et je pense qu'on peut se rendre compte qu'on a des personnalités très différentes qui sont sur le Mont-Royal, et ce, depuis quasiment presque deux siècles.

1190 Les cimetières arrivent dans les années 1850 alors que le parc, c'est 25 ans plus tard. Donc, on est dans un univers où la notion, et nos cimetières sont extrêmement intéressants par leur diversité de paysages qu'ils offrent. Vous savez, le cimetière Mont-Royal, qui est le plus ancien, en 1852, c'est une métaphore du Jardin d'Éden. Donc, c'est une collection botanique, des chemins très sinueux, plusieurs champs, il y a un paysage, il y a une personnalité, c'est aussi un cimetière qui est conçu et administré par une espèce, un consortium de traditions protestantes.

1200 Le cimetière catholique, Notre-Dame-des-Neiges lui est le cimetière de la Paroisse Notre-Dame. Son architecture est celle de la Cité de Morts et de la métaphore du Jugement dernier. Un petit peu moins paradisiaque. Mais, c'est juste pour vous dire que les caractères, il y a des axes plus longs, les monuments, mais on a également des canopées qui sont merveilleux, mais ce qui est commun à ces espaces et il ne faut pas négliger les deux cimetières juifs qui sont tout aussi importants, peut-être pas par leur taille, mais par leur présence, leur lien dans la société montréalaise, mais c'est des notions de quiétudes, des

1205

associations à des rituels de respect, des présences des liens familiaux et des espaces qui ont, finalement qui sont un peu ouverts à la promenade, mais une promenade d'un type différent que quand on s'en va dans une piste de sport. C'est pas la piste Gilles-Villeneuve qu'on s'en va.

1210

Et on a vu des conflits, bien c'était des résultats de comportements qui étaient intolérables. Par intolérés, intolérables. C'est-à-dire qu'on peut pas imaginer. On a vu des gens, il y a eu des revues qui ont été publiées, la première page c'est : « J'irais rouler sur vos tombes ». À part de faire une blague sur Boris Vian, qu'est-ce que ça nous donne comme société d'avoir ce genre de promotion? Bien, c'est un vrai défi et on voit dans les boisés qui sont aussi des archives, des écosystèmes naturels, il y a des boisés sur le Mont-Royal, c'est pas juste des arbres plantés, il y a des reliquats des forêts de la Vallée du Saint-Laurent qui sont très importants au niveau botanique et scientifique. C'est des pistes qui sont en train de tout ruiner.

1215

Alors, les cimetières sont souvent, ont été des réservoirs de ces espaces précieux, parce que le parc a été beaucoup retravaillé. On a longtemps parlé de la coupe de moralité qui a beaucoup affecté des strates et tout ça, mais, je pense peut-être optimiser les cimetières, c'est peut-être trouver une façon d'en réduire, d'en contrôler les accès, non pas pour empêcher les gens, parce que la dimension familiale est très sincère, puis on a besoin de ça dans une société.

1220

1225

Si les gens commencent à complètement envoyer leurs parents au-delà de la ceinture d'astéroïdes dans un lointain oubli, je pense que collectivement on ne va pas y gagner, mais d'une certaine façon, est-ce qu'on peut renforcer leur volet promenabilité, nous on pense beaucoup, à Héritage Montréal, une qualité sur la montagne c'est la promenabilité. Par la marchabilité, vous savez, les écureuils marchent, mais les citoyens se promènent, c'est différent et ça veut dire que mettre en valeur les œuvres d'art qui sont là, avoir des haltes, population vieillissante, ça veut dire des endroits tranquilles dans un environnement tranquille. Des notions comme la contemplation puis les belvédères qu'ils ont pu faire avec un public beaucoup plus large sur Camillien-Houde cet été étaient assez intéressants pour créer des pauses, des pauses agréables, par juste des pauses forcées.

1230

Mais je suis un peu démuni devant la question d'optimiser, mais je pense que c'est plutôt de reconnaître qu'il y a une différence de caractère sur ces grands domaines-là.

1235

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Optimiser dans le sens de mieux profiter peut-être de cette richesse historique, la beauté des lieux aussi. Vous nous avez donné plein d'idées là.

1240

M. DINU BUMBARU :

Ah oui, vous savez, le Financial Times qui est quand même une revue un petit peu champ gauche par rapport à, certains diraient champ droit plutôt, par rapport à nos sujets, mais le Financial Times, il y a quelques années, avait publié un grand reportage sur l'érosion du domaine civique, domaine public et leurs exemples types, c'était comment les bancs publics disparaissaient et on se rappelle de Georges Brassens, et caetera, il y a une petite mélodie qui nous vient en tête, mais c'est vrai qu'on voit comment, les endroits où les gens peuvent s'asseoir et simplement contempler ont tendance à disparaître parce que ça prend de l'entretien, comment on installe ça, mais il y a peut-être une réflexion à avoir, dans les cimetières, ils ont installé ici et là, peut-être qu'il pourrait y en avoir plus, peut être que ces des lieux aussi qui peuvent être associés à des explications, à des informations, à des propos poétiques, on a eu les, le projet, comment ça s'appelait, les escales découvertes l'an dernier, ça a fait beaucoup la manchette.

1245

1250

1255

Les intentions étaient pas mauvaises de ce côté-là, mais ça pas besoin de faire des chefs-d'œuvre, des fois c'est juste un banc, ça peut être très apprécié avec parfois une petite fontaine aussi pour prendre de l'eau, parce que sinon, les bouteilles d'eau en plastique, c'est pas bien pour le Mont-Royal ça. À mon humble opinion. Mais c'est aussi l'opinion d'Héritage Montréal.

1260

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie beaucoup, Madame, Monsieur.

1265

M. DINU BUMBARU :

On vous remercie de votre attention et on vous souhaite un bon succès dans cette consultation dont nous bénéficierons tous et toutes.

1270

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Je propose qu'on prenne une quinzaine de, une pause de 15 minutes et après il y aura deux personnes qui seront invitées à présenter leur mémoire. Merci beaucoup.

1275

- SUSPENSION DE LA SÉANCE –
- REPRISE -

LA PRÉSIDENTE :

1280

Bonsoir, Madame.

MME FRANCES DE VERTEUIL :

1285

Bonsoir madame la présidente et les commissaires. Je ferai ma présentation en anglais. Mais je comprends assez bien le français, so, je suis prête.

LA PRÉSIDENTE :

1290

We can ask our questions in French.

MME FRANCES DE VERTEUIL:

Chaque personne dans leur langue maternelle.

1295

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, allez-y.

1300

MME FRANCES DE VERTEUIL :

Mont-Royal Park is part of Mont-Royal Mountain which I will refer to as the “Mountain” in my presentation. And the Mont-Royal Park as the “Park”.

1305

Camillien-Houde / Remembrance Road the city’s most scenic traverses the Mountain connecting the East and West and runs along the northern perimeter of Mont-Royal Park and not through the Park.

1310

Pedestrians and cyclists have several car-free paths in the Park notably Chemin Olmsted. These car-free paths have several access points from the perimeter of the Park and are well used by pedestrians and recreational cyclists. Over the years, on Camillien-Houde, I have seen elite cyclists training but very rarely pedestrian traffic. This is not surprising. Why would they choose to walk on a shoulder of a very steep road when a pleasant wooded path with more gradual inclines are close by?

1315

1320

The pilot project stops cars from using Camillien-Houde / Remembrance Road as a tourist route. Presumably to improve access for those who use the Park and to reduce pollution on the Mountain. The results of the pilot project as presented by the city on November the 8th, showed that despite the fact that there was a use reduction in cars using the road, there was no increase in cyclists or pedestrians or a reduction in pollution. In fact, there was an increase in pollution and more traffic on the roads around the Mountain where there is several universities, schools and hospitals. Thus, making it more dangerous for those pedestrians and cyclists who are far more numerous than those on Camillien-Houde / Remembrance Road. They also noted that there was a reduction in the number of cars using the car parks compared to 2017. They link that to the fact that 2017 was Montreal’s 375th anniversary.

1325

Given that the weather this summer 2018 was much better than in 2017, I think it is reasonable to attribute the decrease to the pilot project. The city could have looked at the 2016 data.

1330

Another point noted on their report was that on six Sundays during the pilot project Camillien-Houde was shut to all cars and buses including public transport for Cyclovia. From 7:30 a.m. to 12:00 p.m. usually the road was closed until 1:00 p.m. A total of 1 500 people participated in the six events. An average of 250 participants per event. Sundays are one of the busiest days at the Park. Is it right to deny Montrealer's access for the benefit of so few elite cyclists?

1335

Now, for my personal observations on the pilot project. I have lived very close to the Mountain since I arrived in Montreal in 1977 and have regularly walked and skied in both Mont-Royal Park and the Mountain as well as enjoying the beautiful drive over the Mountain. I live on the west side. The problems, major accessibility for visitors arriving by car from the West on Remembrance Road on weekends, as the parking lots on Beaver Lake are often full with long lineups of idling cars queuing.

1340

Total parking capacity at Beaver Lake is 176 places whereas at Smith House, its 549. The first weekend, the police just directed this motorist back down the hill despite the fact that the parking lots at Smith House were not full. Later on, once the parking lot was full, the security interviewed each motorist one by one before allowing them to proceed to Smith House parking. This created long lineups on the left-hand side of Côte-des-Neiges at the turn off for Remembrance Road.

1345

1350

By September, some people at given up as there were fewer lineups. There were fewer families and people in the Park even on good weather days on the weekend. Picnic tables were available, my own observation corroborated by several in my circle. It created an East-West divide. I used to shop and dine out frequently in the Plateau and on the Park Avenue. But

1355

stopped during the pilot project. It just took too long to go around the Mountain even in off-peak hours.

1360 In effect, the pilot project created probably the world's largest roundabout around the Mountain. Lots of people I spoke to going from East to West and vice et versa, unless, they stopped. It privileges the super-fit cyclist who traverses the Mountain has part of their training routine. Often riding above the speed limit and racing through stop signs and traffic lights on Côte-des-Neiges. I had observed the same behaviour on Camillien-Houde section before they started the pilot project. I am surprised that they had not been accidents as I have seen nemesis
1365 between cyclists and pedestrians. The report and accident on the Camillien-Houde / Remembrance Road submitted by the city only documents accidents involving at least one car. It discriminates against the elderly with reduce mobility and people with compromised immune systems. Example, patients receiving chemotherapy, as they cannot enjoy the beautiful drive over the Mountain or as cycling, walking or taking public transport is not an option for them.

1370 I really miss not being able to drive over the Mountain and taking the beautiful everchanging panoramic views. Stopping at the Camillien-Houde lookout when I had visitors, or it was a very clear day. The belvedere Soleil. What an ill-conceived idea. The report by CIMA noted multiple problems. I cannot understand why it was installed in the first place as there is
1375 already a pedestrian path in the Park. Not on the shoulder of the narrowest section of the road that allows people to walk from Camillien-Houde lookout to the escapement that overlooks the Belvedere Soleil where the view is even better. It was horrible to watch pedestrians trying to cross, cyclists coming across and the cars. Belvedere Camillien-Houde, I did not visit during the pilot project. However, I did note that the structure put in place for the café, before the start of the
1380 project, effectively blocked a lot of the view from the cars.

In my opinion, closing Camillien-Houde / Remembrance Road, the city's most iconic to transit traffic because of one tragic fatal accident last year, the only one since the road was built
1385 in 1961 was an overreaction. I agree that steps need to be taken to improve the safety of all who use the road. Installing a barrier to prevent U-turn and improve signage in French were a good

first step. However, the signs should also be in English as this is an area frequented by tourists. And clear instructions on how to access Camillien-Houde coming from East would be helpful.

1390 Regarding the STM buses. The majority of the users are descending or boarding at
Beaver Lake and Smith House. I would recommend that the city reconfigure the Chemin Sud,
the two-lane road that runs between Beaver Lake parking lot 115 and Smith House parking lot
P117 so that the STM buses can stop at Beaver Lake and Smith House in both directions
instead of having transit users having to access Remembrance Road. This road is currently only
used by the park's maintenance vehicles. This would certainly improve access to the Park for
1395 people would reduced mobility and those with the young families. The pedestrian's walkways
would be in place for those wishing to access the cemeteries.

1400 I would also allow cars to enter the P16 parking lot at Beaver Lake from the road on the
south side of the road which is currently blocked. I would remove the additional stop signs and
bus stalls that were installed during the pilot project and instead use photo radars to ensure that
speed limits are respected.

1405 I would suggest that the city licenses bicycles so that cyclists could be more easily held
accountable for their actions. I sincerely hope that Camillien-Houde / Remembrance Road will
remain open for all transit traffic and not turned in a training tracks for elite cyclists.

Thank you.

LA PRÉSIDENTE:

1410 Merci, Madame de nous avoir fait part de vos observations et votre expérience. Une
question que j'aimerais vous poser parce que vous avez référé souvent à votre l'expérience des
piétons. Qu'est-ce qui pourrait être fait en termes d'aménagement ou d'organisation pour
améliorer l'expérience des gens qui veulent se promener sur la montagne?

1415 **MME FRANCE DE VERTEUIL :**

1420 Mais, moi je me promène beaucoup sur la montagne. Je sors directement. J'habite à
Blueridge Crescent qui était très proche de la montagne, so, c'est très facile pour moi. Pour les
personnes qui voulaient piétonner, la partie d'asphalte sur le bord de la route, c'est pas le plus
reposant. On avait des excellents paths on the mountain itself...

LA PRÉSIDENTE :

1425 You can answer in English.

MME FRANCES DE VERTEUIL:

1430 There are excellent paths on the mountain. They are not well sign posted. I am often on
the mountain and I am often directing people how to go to A, B, C. For example, there is a lovely
path that goes right from the belvedere on Camillien-Houde up a few steps and on to a circuit
that takes you right above the escarpment which I spoke about, which overlooks where they put
up that Belvedere Soleil. The view is better, they have a bench up there. Its lovely just to go and
sit there and watch. Maybe these should be publicized. The pedestrians should be walking in the
1435 park where it is wooded, pleasant and quiet. You do not hear cars, even when there was transit,
you do not hear cars once you are inside the mountain.

1440 The cross-country ski trails are absolutely beautiful. There are also available in summer.
To me, it's very sad that this is not publicized more. The city, a few years ago put in the cycle
path that allows access from Remembrance Road that goes up to Hill Park Crescent and then
joins up with all the trails. You have the new route that was put in alongside Côte-des-Neiges
that's very pleasant and it's actually fairly well used. And of course, we often walk in the
cemeteries, particularly the Mont-Royal's cemetery which has very interesting lectures
sometimes on the different trees, et caetera. And I have walked right around onto the University
1445 of Montreal's site, the old ski jump site. And I think the gentleman's idea that that be turned into a
place for particularly off-road cyclists and training cyclists is excellent. Because, unfortunately, a

lot of off-*piste* cyclists are damaging the mountain by doing the mountain biking on the Mont-Royal Park itself. Maybe another area of the mountain would be more appropriate.

1450 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

1455 **MME LUBA SERGE:**

You talked about the Belvedere Soleil. You seem to have a strong, you're having strong reaction to it. Was it the access to it, was it the construction?

1460 **MME FRANCES DE VERTEUIL:**

The construction of it looks like garbage. It looks extremely tacky. We had visitors from away twice and I mean, they could not believe that such a beautiful. One of them had been in Montreal in the 60's, they could not believe that a structure like this had been put up in such a beautiful public park.

1465

MME LUBA SERGE:

So, it's not the idea of having something there?

1470 **MME FRANCES DE VERTEUIL:**

1475 Well, I think of having something there is terrible. It's at the narrowest part of the mountain. Very close. Very close also to the, not that far from the entrance for people to enter the Mont-Royal cemetery and I mean, it encourages cars to park on the pavement. You had the pedestrians trying to cross, the cyclists who didn't take on anything, you know, we had people dodging the pedestrians, the pedestrians dodging them, people running across and a lot of very

young people just occupied, this is fairly small. And the steep access was bad. I mean it's really inappropriate. I mean, that to me was the worst installation of the pilot project.

1480 **MME LUBA SERGE:**

Thank you.

1485 **LA PRÉSIDENTE:**

Well, thank you very much.

MME FRANCES DE VERTEUIL:

1490 Thank you and I will be sending in the rest tomorrow.

LA PRÉSIDENTE:

1495 J'inviterais maintenant monsieur Noah Stevens, please, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur, good evening.

M. NOAH STEVENS :

1500 Good evening. Good evening Mrs. Brodeur, good evening Mrs. Serge, good evening Mr. Lebeau. Thank you for according me this time to be able to address your commission. I would like to share with you, forgive me while I adjust the microphone.

1505 I would like to share with you and with the people present in this room, my feelings about the mountain and about the very ill-conceived proposal to block circulation on Remembrance Road / Camillien-Houde Way.

1510 First, a little history. My great-grandfather, Charles Frederic Stevens arrived from England as a young man in the 1870s. He was president of the then famous Mechanic Institute which survives today as the Atwater Library. He was also one of the founding aldermen of the nascent city of Westmount. Three of his children died in the typhus epidemics of the era. One within a year of birth, one within a month, one within a few days. These great-uncles of mine are buried in Mount Royal Cemetery.

1515 My grandfather, Frederic Moses Stevens was an accountant. He worked for the Robert Wreford company agents to the Cunard and White Star Lines. He and his wife Edith Hazelwood Bridges are buried in Mont-Royal Cemetery.

1520 My father, Charles Frederic Bridges Stevens was a flight lieutenant in the Royal Canadian Air Forces and a decorated veteran of World War II. A McGill graduate in chemistry, he became editor in chief of Pulp and Paper Canada, and important trade magazine.

1525 As a child and teenager in the 1920s, my father would climb Mount Royal with his skis on his shoulder. At the top, he would clip them on and ski down. His route would take him down through the streets of Montreal, pass horses and sleighs to the front door of his Durocher Street home. While playing university football in the 1930s, his team practised on Fletcher's Field, a part of Mont-Royal right behind the lions. Not to be confused with Jeanne-Mance Park, of course, which is across the street.

1530 This was the depression. At that time, there were still wolves to be seen on the mountain and homeless men. Mount Royal, as you can see, is a part of my family's history and it is in my blood. My childhood was full on Sunday's playing on the lions. I can still feel that sensation of cold iron on a fall day. Running through Fletcher's Field, skiing and tobogganing down the Beaver Lake Hill, skating on Beaver Lake, drinking hot chocolate in the chalet. We often walked to the Kondiaronk lookout and had something to eat in the Mount Royal Chalet which had a small snack bar in those days.

1535

1540 We used different routes. Sometimes, we parked at Smith House and walked. At other times, we started from Park Avenue and followed the road up past Molson Stadium. They were even occasions when we simply climbed straight up the mountain and like millions of other Montreal children, we tobogganed down Park Avenue slopes undoubtedly giving our parents chills as are garbage can top took us perilously close to traffic that laid just beyond the George-Etienne-Cartier Monument.

1545 Last Winter, I had the pleasure of teaching my two-year-old daughter to skate on the same Beaver Lake skating rink where 52 years ago, my father had taught me. The park we know, and love designed by fame landscape architect Frederick Law Olmsted...

LA PRÉSIDENTE:

1550 I am sorry...

M. NOAH STEVENS:

1555 Would you like me to wait?

LA PRÉSIDENTE:

No, keep on.

1560 **M. NOAH STEVENS:**

1565 The park we know and love designed by fame landscape architect Frederic Law Olmsted and inaugurated in 1876 was and is, for all Montrealer's, the rich, the poor, the old, the young, friends, lovers, families, frisbee throwers, walkers, stroller pushers, toddlers learning to walk, people leaning on canes and who can just barely walk at all, moms and dads leading and sometimes carrying, caravans of babies, toddlers, picnic baskets and even barbecues. And in winter, make that skis, sleds, babies, skates. Many, probably most, live too far away to walk.

1570 Montreal and Montreal Island is a large place. To ask them to come by bicycle is ludicrous. To ask them to come by bus is impossible. They can only come by car. And what of the cemeteries. The Jewish cemeteries. Notre-Dame-des-Neiges cemetery, Mount Royal cemetery, to state the obvious, although these grounds are made available to everyone, their visitors, the bereaved are predominately the aged and the infirm. To ask them to come by bicycle is ludicrous. To ask them to come by bus is impossible. Not only do they need their automobile to get to the cemetery, they need them also to get from the cemetery gate to the graveside they have come to visit.

1575 So, to be clear. To close Camillien-Houde Way and Remembrance Road to through traffic will have consequences. And those consequences will be to close off the park and the cemeteries to Montrealers with this exemption of cyclists. In effect, you will be turning the mountain into a private preserve of cyclists. It will cease to be a public park. The cemeteries will become inaccessible to their users. This was not the wish of the city fathers who commissioned the park and cemeteries a century and a half ago. It was not the vision of Montrealers who supported them. It was not the visions of Frederick Law Olmsted. And, as citizens of this city are fully aware today and have known for months, it is not the desire of the majority of Montrealers. The number of petitions signed against this foolish and unjust measure far, far, outstrip those who think differently.

1590 If madame Plante and monsieur Ferrandez were present, this is what I would like to say to them. They are not present, but I am confident that my words will make their way to them in the report that you are going to submit. Madame Plante, Monsieur Ferrandez, you need to understand something: we live in a democracy. In it, the citizens come first, not the politicians. You need to remember that you work for us, not the other way around. Mount Royal belongs to all Montrealer's. It is not your personal property. It is not yours to make of what you wish. You have been elected to be, among other things, its caretakers. It is therefore your job to make sure all Montrealer's, those who do and do not ride bicycles, those who come from both near and far, the young and old, the mobile and the not, have equal access to Mount Royal. Our mountain is a public treasure. It is for all. It is most certainly not the exclusive preserve of cyclists or anyone else.

1600 You need to permanently restore through traffic on Camillien-Houde Way and
Remembrance Road. You need to respect this mountain. The people for whom the park and the
cemeteries were made and most of all, the people of generations past who made it possible.
Those who bequeath to us this beautiful, priceless legacy. This jewel and the crown of our city.
They lie at rest on the mountain's slopes reminding us of our past and as they witness what you
are doing to prevent people from enjoying this enchanting place, they weep.

1605

Thank you.

LE PRÉSIDENT:

1610

Merci beaucoup, monsieur Stevens de votre mémoire, au fond qui était une sorte
d'hommage à la montagne à partir de l'expérience de vos ancêtres, de vos parents, de votre
enfance. Alors, on aurait peut-être quelques questions à vous poser.

MME LUDA SERGE, commissaire :

1615

One of the issues is really this idea of cohabitation that... you talked about accessibility
and we are talking about people who will come by car, people who will come by bike, people
who walk, how, can you see any ways to improve that, how it could be used by everybody?

1620

M. NOAH STEVENS:

1625

I certainly can and that has been the message since I began speaking. To make traffic
on Camillien-Houde Way and Remembrance Road through and unimpeded. That is how I see
access being improved. Beyond that, I have been a user of Mount Royal since, as long as I can
remember, and I don't see any problems with accessing Mount Royal. People can access it any
way they want. I don't see that as being an issue.

MME LUBA SERGE, commissaire :

1630 So you don't see any problems, for example, of cars side by side with bikes. Pedestrians trying...

M. NOAH STEVENS:

1635 Yes, I do. But not necessarily for the reasons you are implying. I see a huge problem with bicycles who don't respect the rules of the road. I see, as a driver, I am obliged by the law to stop at a stop sign. To take enormous care when the light turns green, to watch out for pedestrians and many other things, as anyone with a driver's licence knows. And the consequences for not respecting those laws can be serious, they can be serious legally, they
1640 can be serious in human terms.

I have rarely seen on the mountain or elsewhere in the city, cyclists use the road with anywhere near the consciousness of the consequences of their very careless actions. Cyclists rarely stops à stop signs. But to talk about the mountain, on the mountain itself, just last
1645 weekend, I walked from Smith House to the belvedere, the Kondiaronk Belvedere, and cyclists were weaving in and out of pedestrians on a snow filled path with children on sleighs in an extraordinarily irresponsible way.

When we finished our walk, we got back in our car in Smith House and drove on down
1650 towards Park Avenue. We came down to the light which I believe in on the corner of Côte-Sainte-Catherine and something I have seen so many times, a cyclist came down the right-hand side and stopped just in front of the light with a car to his left and has the light turned green, the cyclist jump on his pedals and swooped right in front of the car to his left. It must have given the driver of that car an enormous start and a great fear because when that happens, you ask
1655 yourself, "what if I hit that cyclist, even if I am in the right". That could traumatize someone for the rest of their life.

And the cyclist culture in the city is typical of the things that I have been describing. So to answer your question, to improve safety, I would call upon all cyclists in Montreal, starting right

1660 now to commit themselves to following the rules of the road and respecting law as much as
drivers do in the city and that will improve safety immeasurably and it will do so instantly.

MME LUBA SERGE, commissaire :

1665 Thank you.

LA PRÉSIDENTE:

1670 Je vous remercie beaucoup, Monsieur.

M. NOAH STEVENS :

Thank you.

1675 **LA PRÉSIDENTE :**

You will be leaving us a copy of your... you don't have a copy. O.K., thank you very
much.

1680 Alors, avant de conclure, j'aimerais savoir si la ville a une rectification à faire, madame
Villeneuve? Est-ce que vous en avez ce soir? Non.

1685 Alors la soirée donc, se termine. Après les séances d'audition, mes collègues et moi ainsi
que je vous l'ai mentionné, de même que notre analyste, commencerons à analyser
l'information que nous avons reçue, les opinions qui nous ont été communiquées, que ce soit
par le biais des questionnaires, de la plateforme de consultation, des ateliers créatifs, des
ateliers en ligne, des opinions en ligne plutôt, de vive voix et surtout à travers les mémoires.

1690 Le rapport de la commission comme je vous l'ai indiqué en début de séance sera transmis par la présidente aux élus municipaux au printemps et sera rendu public deux semaines plus tard.

1695 La commission, je vous le rappelle, a un rôle consultatif. Ce n'est pas l'Office qui prend les décisions concernant le projet sur lequel vous avez été consulté... vous êtes consultés. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus de la Ville de Montréal.

1700 Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, Madame la Sténographe, le responsable du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie aussi les représentants de la Ville. Je vous suis reconnaissante aussi à tous ceux et celles qui sont venus présenter leur mémoire, qui ont pris la peine d'en préparer un, de l'écrire et de même que toutes les personnes qui se sont déplacées pour assister à cette rencontre.

Je tiens à saluer votre courtoisie et votre patience.

1705 I thank you very much for your courtesy and your patience.

1710 La prochaine séance d'opinion aura lieu demain après-midi à 13h. Comme je vous l'indiquais, il y en aura une autre aussi lundi à 13h et une troisième lundi soir à 17h de même que le lendemain, 4 décembre en après-midi à 13h et une autre en soirée et ça sera la fin des auditions.

Alors je vous souhaite une bonne soirée.

1715 Have a good evening. Thank you.

AJOURNEMENT

1720

Je, soussignée, SARAH OUELLET, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de la preuve et du témoignage pris dans cette cause au moyen de la sténotypie.

1725

Le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

1730

Sarah Ouellet, s.o. (317491-3)
Commissaire à l'assermentation (213945)