

**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 4**

---

Séance tenue le 3 décembre 2018, 13 h  
1550, rue Metcalfe  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 3 DÉCEMBRE 2018 .....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

<b>M. Raphaël Massé, Mme Sophie Lanctot, Mme Valérie Huot, TCAÎM, Société Logique et le RUTA.....</b>	<b>4</b>
---	----------

M. Marc Harrison, CAA-Québec .....	19
------------------------------------	----

Mme Marie-Josée Tassé, citoyenne .....	32
--	----

M. Joseph-Émile Plante, citoyen .....	37
---------------------------------------	----

M. Fabrice Weill, citoyen .....	44
---------------------------------	----

M. Daniel Boothby, citoyen .....	53
----------------------------------	----

M. René Houde, citoyen .....	65
------------------------------	----

Mme Jennifer Crane, citoyenne .....	76
-------------------------------------	----

M. Richard Lafontaine, citoyen .....	89
--------------------------------------	----

<b>MOT DE LA FIN .....</b>	<b>99</b>
----------------------------	-----------

### AJOURNEMENT

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5            Bonjour, Mesdames et Messieurs. 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 Nault qui est à la droite, 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 who will prefer to address the Commission in English may do so.

20            Nous accueillons cet après-midi 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.

25            Je veux juste simplement vérifier, est-ce qu'on m'entend bien à l'arrière? Je vais approcher le micro et c'est une chose que je vais conseiller à toutes les personnes qui viendront à l'avant, parce qu'il y a une réunion à côté et la séparation physique ne nous donne pas une étanchéité sonore.

30            Alors, je disais donc que les représentants de la Ville ne participeront pas aux échanges.

              Au total nous tiendrons sept séances d'audition des opinions, soit les quatre premières séances qui ont eu lieu la semaine dernière, c'est-à-dire les trois séances plutôt, le 28 novembre en soirée, le jeudi 29 novembre en soirée, vendredi le 30 en après-midi.

35 Aujourd'hui le 3 décembre en après-midi et en soirée, et mardi demain le 4 décembre en après-midi et en soirée. Donc, au total ça veut dire sept séances d'audition.

Nous aurons entendu à la fin de toutes les séances, 64 citoyens et représentants d'organismes. La commission a également reçu plus de 485 opinions.

40 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 qui les concernent.

45 Les consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie qui est disponible à la table d'accueil à l'entrée.

50 Quant au déroulement de la séance de cet après-midi, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouons une vingtaine de minutes à chacun et à chacune, soit dix minutes environ pour présenter leur opinion et dix minutes pour un échange avec les commissaires.

55 Je serai assez stricte sur la durée compte tenu du nombre de personnes qui ont demandé à présenter leur mémoire.

60 Je voudrais rappeler aussi à ceux et à celles qui ont déposé un mémoire et qui nous le présenteront que nous avons lu attentivement tous les mémoires et qu'en plus nous nous sommes réunis cet avant-midi pour en discuter. C'est pourquoi je vous invite à présenter les éléments essentiels de vos mémoires de façon à laisser le plus de temps possible pour que la commission puisse échanger avec vous sur ce que vous avez à dire à la commission.

65 Les mémoires sont rendus publics sur le site Internet de l'Office le lendemain de la dernière séance d'audition, soit durant la journée du 5 décembre, mercredi qui vient. La dernière journée d'audition comme je vous le disais c'est demain le 4.

Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information, des opinions et des mémoires.

70           Compte tenu de la quantité importante de documentation et d'opinions que nous avons reçues et que nous devons traiter et analyser, nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps.

75           C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier qui remettra le rapport aux élus municipaux et sera rendu public dans les quinze jours suivant son dépôt. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus comme vous le savez.

80           Vous noterez la présence dans la salle de madame Cindy Lavertu, qui est à ma gauche, et du responsable de la sonorisation qui est à la droite, monsieur Yvon Lamontagne. 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.

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

90           La séance d'aujourd'hui devrait prendre fin vers 17 h 15, 17 h 30, si tout se déroule comme prévu. Nous prendrons une pause d'une quinzaine de minutes à mi-parcours.

95           Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat de cette rencontre demeure serein. Je rappelle que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation d'autrui ne seront pas reçus.

100          Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos qui seront tenus cet après-midi, les représentants de la Ville pourraient user de leur droit de rectification. C'est la présidente, c'est moi-même qui leur accorderai cette possibilité d'exercer ce droit à la toute fin de la séance seulement. Il s'agira bien entendu de rectifier des faits ou des données et non pas d'émettre un commentaire ou un avis de la part de la Ville.

Je voudrais aussi mentionner qu'il se pourrait qu'un photographe de l'Office circule

105 parmi nous durant les auditions. Si vous ne souhaitez pas être photographié, je vous prierais de le mentionner à la table de l'accueil. Le motif de ces photographies c'est que l'Office s'en sert dans sa documentation, mais uniquement à des fins internes.

110 Photos will be taken during the, could be taken, during the auditions. If you do not wish to be photographed, please mention it at the entrance desk.

115 Alors, j'appellerais maintenant, avec leur accord, comme les représentants du club automobile CAA Québec ne sont pas encore arrivés, monsieur Raphaël Massé de la Table de concertation des aînées, de la Société Logique et du regroupement des Usagers du transport adapté et accessible à Montréal.

115 **M. RAPHAËL MASSÉ :**

120 Madame et Monsieur les commissaires, bonjour. Mon nom est Raphaël Massé. Je représente la table de concertation des aînées de l'île de Montréal pour présenter ce mémoire aujourd'hui qui s'intitule « améliorer l'expérience piéton, les voies Camillien-Houde et Remembrance pour un aménagement universellement accessible des chemins d'accès au mont Royal. Je vais être accompagné de collègues du RUTA, madame Valérie Huot et de société logique, madame Sophie Lanctot.

125 Alors, avant de vous présenter nos observations, principales analyses et recommandations, quelques mots. D'abord, vous mentionner que le mémoire aujourd'hui qu'on vous présente s'intéresse principalement aux aménagements piétonniers du tronçon fermé à la circulation transit dans le cadre du projet pilote.

130 Pour faire cette analyse, on a utilisé deux méthodes. D'abord, on a réalisé une marche exploratoire avec des aînées et des participants qui avaient des limitations fonctionnelles. Et on a aussi procédé à un audit passage que ma collègue va pouvoir vous présenter brièvement à la fin de la présentation.

135 Puisque notre propos est à l'effet qu'un réaménagement complet doit être effectué, dans notre mémoire on vous illustre concrètement des problèmes d'accessibilité des parcours piétons, mais nos recommandations sont beaucoup plus générales. Elles sont donc moins détaillées, parce que notre objectif ce n'est pas de demander des mesures

140 d'appoint, au contraire, c'est de demander un réaménagement complet et en profondeur de la voie Camillien-Houde Remembrance.

145 Alors, plus précisément, notre position est à l'effet que les aménagements proposés dans le cadre du projet pilote sont en plusieurs points déficients et ne contribuent pas nécessairement à faciliter l'accès ni à assurer une meilleure convivialité des parcours piétons, et ce pour tous les usagers. En d'autres termes, les aménagements ne sont pas universellement accessibles.

150 Donc, la fin du transit sur les voies Camillien-Houde Remembrance n'a été accompagné que de mesures mineures pour pallier le fait que celles-ci à la base sont conçues pour la voiture. Ayant pour résultat que chacun des utilisateurs, que ça soit les piétons, les automobilistes ou les cyclistes ne semblent pas vraiment savoir quel comportement on s'attend d'eux lorsqu'ils circulent dans ces infrastructures-là.

155 Donc, en somme qu'il y ait ou non pérennisation de ce projet pilote, un réaménagement total des voies d'accès doit être réalisé pour assurer une accessibilité universelle des lieux et aussi donner une marchabilité et donner à ce joyau des aménagements à sa hauteur.

160 Alors, pour illustrer notre propos on a émis 16 recommandations qui sont divisées en trois thématiques. La première porte sur l'aménagement du transport collectif. La seconde sur la configuration du cheminement piétonnier et la dernière sur la gestion de la circulation des véhicules.

165 Et je vais demander à ma collègue de présenter le premier élément.

**Mme VALÉRIE HUOT :**

Bonjour.

170 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Madame.

175 **Mme VALÉRIE HUOT :**

Donc par rapport aux aménagements du transport collectif, on a mis un peu des photos, des exemples de problématiques qu'on a retrouvées sur le chemin analysé.

180 Donc, on a retrouvé des arrêts qui ont été déplacés comme la première photo. Puis ça a fait en sorte qu'il y a un trottoir qui est inutilisable parce qu'il ne mène nulle part. Puis de l'autre côté on a l'arrêt de la ligne 11 qui s'en va en direction est et qui est aussi placée sur le coin est. Donc, ce n'est pas un aménagement qui est vraiment logique. Donc, ça peut être difficile de repérer cet arrêt-là pour les personnes qui ont une déficience visuelle.

185 Ensuite, il y a les arrêts près de la cavalerie du SPVM où il manque des bateaux pavés à des endroits stratégiques pour pouvoir aller jusqu'à l'arrêt. Les arrêts ne sont pas aménagés non plus. Donc, il n'y a pas d'abris bus, il n'y a pas de banc. Il n'y a pas les horaires ni des surfaces suffisantes pour atteindre et monter dans l'autobus.

190 La photo du centre aussi montre que l'aménagement réduit la visibilité à côté d'un arrêt d'autobus. Donc, il y a beaucoup de circulation piétonne à cet endroit-là, puis on peut ne pas bien voir les piétons.

195 Ensuite, on a constaté que certains arrêts ne sont pas reliés adéquatement au parcours piéton. Donc, ça crée une problématique dans les cheminements piétons vers les arrêts d'autobus. Mais mon collègue va en parler juste un petit peu plus tard des cheminements de piétons en général.

200 Pour ce qui est du transport adapté. On a le débarcadère au pavillon du Lac-des-Castors. Celui-là est bien aménagé. Donc, on n'a pas retracé de problème. Par exemple, à la maison Smith, le débarcadère en fait se fait dans le stationnement. Donc, le débarquement et l'embarquement se font dans le stationnement. Étant donné qu'il y a des pots de fleurs aux abords du trottoir à côté de la maison Smith ou sinon des véhicules.  
205 Donc, ce n'est pas sécuritaire pour les personnes quand ils embarquent en plein milieu du stationnement ou qu'ils débarquent en plein milieu du stationnement.

Donc, les recommandations qu'on a formulées par rapport au transport collectif. En

210 fait, la première c'est une recommandation qui est plutôt globale, qui touche tous les aspects. C'est d'inclure un principe d'accessibilité universelle, transversale à toutes les étapes et échelles du projet s'il y avait un projet de réaménagement.

215 Ensuite, par rapport au transport. Travailler de concert avec la STM à l'amélioration de l'offre de transport collectif accessible à tous sur le site.

220 Ensuite, la troisième, s'assurer que tous les arrêts d'autobus qui sont situés sur le chemin Camillien-Houde et Remembrance respectent les critères d'accessibilité universelle.

225 Recommandation 4. Aménager des parcours vers les arrêts d'autobus qui sont sécuritaires pour les piétons sans obstacle et comportant des bateaux pavés aux endroits stratégiques.

230 S'assurer que les parcours vers les arrêts d'autobus intègrent des éléments qui permettent à tous incluant les personnes ayant des déficiences visuelles de les repérer et de s'orienter vers ceux-ci.

235 Puis assurer un aménagement optimal et sécuritaire des débarcadères de transport adapté aux points d'intérêts sur la montagne et coordonner son élaboration avec la STM en respectant les critères d'accessibilité.

**M. RAPHAËL MASSÉ :**

240 Alors, notre deuxième angle d'analyse qui est celui de la configuration des cheminements piétonniers. Premièrement, les aménagements piétons cyclistes. On constate que le partage, plutôt le repartage de la route dans le cadre du projet pilote n'est actuellement pas sécuritaire, au contraire. Puisqu'outre les trottoirs, il n'y a pas de délimitation ni démarquage sur la chaussée Remembrance entre le parcours des cyclistes et celui des piétons. Et nécessairement, les piétons auront à un moment donné à traverser, donc à passer au travers du chemin dédié aux cyclistes. Et à ces endroits-là, bien il n'y a pas de passage pour les piétons.

Aussi, un des rares éléments qui visent à encadrer les différents usages de ces

secteurs-là. Bien, ce sont les pots de fleurs. Ce mobilier-là est nécessaire, par contre le  
245 choix des pots de fleurs peut être discutable, puisqu'on a fait le test avec la végétation c'est  
beaucoup trop haut. Ce qui fait en sorte qu'on voit difficilement une personne qui serait aux  
abords desdits pots de fleurs.

Deuxième chose, c'est les questions de repère d'orientation. À plusieurs endroits on  
250 voit que la chaussée et les trottoirs ne sont pas toujours très bien délimités. Ici, à droite on a  
un exemple qui est aux abords de l'entrée des véhicules pour le cimetière Mont-Royal. Une  
personne qui aurait une limitation visuelle, bien pourrait, croyant toujours cheminer sur le  
trottoir, se ramasser au milieu de la rue. Puisqu'il n'y a pas de dénivellation.

Toujours par rapport aux repères d'orientation aux abords des ateliers municipaux, le  
255 tronçon en fait n'est pas rectiligne, il a plutôt une espèce de forme de S. Ce qui fait en sorte  
qu'encore une fois, une personne avec une limitation visuelle pourrait, croyant se diriger  
vers le trottoir, en réalité marcher en plein milieu de la rue. Et l'image que vous voyez c'est  
le résultat justement du test qu'on a fait à cet effet.

260 Troisième élément, aménagement des sentiers. Si l'essentiel de notre analyse portait  
surtout sur les voies d'accès. On n'a pas eu le choix de regarder les sentiers, parce que  
dans certains cas, pour aller à des points d'intérêt, on n'a pas le choix de passer par les  
sentiers qui sont soit asphaltés ou non.

265 Alors, à droite vous avez un exemple de sentier qui peut-être aurait besoin d'un  
meilleur entretien, et à gauche on a un sentier asphalté qui mène vers le pavillon du Lac-  
aux-Castors, qui lui a un obstacle en plein milieu. Donc, une personne pourrait tout  
simplement ne pas être capable d'y accéder, mais d'autres personnes, par exemple des  
270 personnes avec des limitations visuelles pourraient carrément s'y blesser.

Avant dernier point sur les cheminements piétonniers. La reconfiguration des  
parcours piétons. Bien voilà, il y a un grand besoin de reconfiguration des parcours piétons  
des 40 coins, des coins de rue recensés. Il y en a la moitié qui n'ont pas de bateaux pavés.  
275 Pour ceux qui en ont, aucun ont une dalle podotactile et la majorité ont un ressaut qui est  
soit trop faible ou trop prononcé ou ont des dimensions qui sont insuffisantes pour  
personnes avec une aide à mobilité de pouvoir manoeuvrer.

280 Aussi, sur les 29 endroits où il est possible de traverser la rue à un croisement, plus du tiers de ces endroits-là ne comportent pas de passage piéton.

285 Et finalement, comme ma collègue a abordé la question tout à l'heure, aux abords de cavalerie il y a une pente pour permettre de traverser d'un côté à l'autre des chemins. Or, cette pente-là elle est totalement impraticable, elle est même dangereuse pour une personne qui a soit une aide à la mobilité ou tout simplement une personne âgée qui, par exemple l'hiver risque d'y chuter tellement la pente est abrupte.

290 Et finalement, la question du mobilier urbain. On constate qu'en fait il y a très peu de mobilier urbain de type banc ou du mobilier urbain pour se reposer. Particulièrement sur le tronçon entre la maison Smith et le pavillon du Lac-aux-Castors. C'est quand même un tronçon de 400 mètres sur lequel il n'y a absolument aucun banc. Or, c'est le chemin principal pour faire la marche entre les deux.

295 Donc, dans un premier temps qu'il y ait des bancs, et deuxièmement que ces bancs-là soient accessibles. C'est-à-dire qu'ils sont déposés sur des dalles de béton et que ces dalles de béton là rejoignent le trottoir pour être accessibles à toutes et à tous.

300 Alors, je vais passer sur les recommandations, parce qu'elles étaient implicites à mes observations, pour laisser le temps à ma collègue de parler du dernier point.

**LA PRÉSIDENTE :**

305 Je m'excuse. Est-ce que pour les fins de sténographie on pourrait avoir le nom de madame du RUTA.

**Mme VALÉRIE HUOT :**

Oui. Valérie Huot.

310 **LA PRÉSIDENTE :**

Valérie Huot. Madame, identifiez-vous avant de commencer à parler.

315 **Mme SOPHIE LANCTOT :**

Sophie Lanctot de Société Logique. Moi je vous parle de la gestion de la circulation des véhicules, parce qu'on parle d'un tronçon qui est fermé, mais ce n'est pas vrai qu'il n'y a plus de véhicule sur ce tronçon-là.

320

Il y a les véhicules, il y a les autobus de la STM. Il y a les Coachs des visiteurs, des organisations, puis il y a aussi tous ceux qui ne comprennent pas ce qui se passe comme signalisation puis qui continuent à passer là.

325

Donc, gérer la circulation des véhicules c'est vraiment important. Puis ce qu'on a constaté c'est que les mesures de gestion sont un, pas comprises des gens qui sont là, autant des piétons et des automobilistes. Puis on amène les gens à prendre des décisions comme automobiliste à des endroits où on amène les piétons à traverser.

330

La façon que c'est organisé, on est venu, on pense, amplifier les conflits à certains endroits à cause de la signalisation qui n'est pas claire et des chicanes qui sont installées.

335

Donc ça, il faut porter dans le cas d'une fermeture définitive vraiment une attention particulière pour que ces décisions-là soient prises par les automobilistes à l'extérieur des zones où les piétons circulent puis les piétons traversent. Sinon on ne règlera pas le problème.

340

Donc ça, c'est un élément. Les mesures temporaires ne sont pas bien comprises. Et comme vous voyez sur les images qu'on a eues, la signalisation qui est utilisée, la façon qu'elle est installée, elle pose un danger entre autres pour les usagers qui ont une déficience visuelle.

345

Je rajouterais, puis ça on ne l'avait pas écrit dans notre mémoire. Cette gestion de la circulation là elle se fait au début puis à la fin du tronçon fermé, mais les entrées des cimetières sont à l'intérieur du tronçon fermé. Ça fait qu'on amène quand même des automobilistes qui veulent aller au cimetière dans la zone qui devrait être piétonne et cycliste.

350           Donc, c'est pour ça que nous on prône un réaménagement complet de ces espaces-  
là, si on veut fermer. Puis que ce réaménagement-là tiennent compte de ces éléments-là.  
Donc, qu'on soit capable vraiment de séparer la circulation véhiculaire, piéton et cycliste  
dans une réallocation de l'espace qui est majeur.

355           C'est nos deux recommandations. Puis je voulais finir en vous parlant, Raphaël vous  
a mentionné qu'on a fait une marche exploratoire avec des personnes qui nous ont permis  
d'identifier la plupart des problèmes qu'on vous a présentés. Et on a fait aussi un audit  
passage qui est une méthode qu'on a développée chez nous qui vient, qui permet de  
ramasser des données objectives quantitatives sur les aménagements.

360           On a audité 10 tronçons, non 8 tronçons, 10 intersections et on a recueilli environ,  
selon une centaine de critères, et ces informations-là sont versées à une banque de  
données qui pourrait être utilisée ensuite pour vraiment détailler l'information. C'est venu  
confirmer ce que les personnes nous avaient dit de façon implicite. Parce qu'on a eu  
vraiment beaucoup de difficulté à faire la marche exploratoire avec nos personnes. On avait  
365 des personnes qui se déplaçaient en fauteuil roulant et on ne pouvait pas suivre les trottoirs  
pour faire, pour relier le stationnement de la maison Smith au stationnement du Lac-des-  
Castors, parce qu'on n'a pas de parcours continu. On n'a pas de trottoir. Quand on en a, on  
n'a pas de bateau pavé pour y aller. Puis autrement, on traverse à des endroits qui sont  
dangereux.

370           On a vraiment eu de la difficulté à faire faire ce parcours-là dans le cadre de la  
marche exploratoire. Puis dans un contexte de fermeture, bien, c'est ce qu'on demande  
aux gens de faire. Ils stationnent à un endroit ou ils arrivent en transport en commun à un  
endroit. On leur demande de cheminer à pied pour aller visiter l'autre partie du mont Royal  
375 et ce n'est pas possible comme piéton. Ce n'est pas une expérience qui est satisfaisante.

          Donc, notre propos c'est qu'il y ait fermeture ou qu'il n'y ait pas de fermeture, les  
parcours piétons sur le mont Royal ont besoin d'amour. Il faut que ça soit réaménagé. C'est  
ça ma conclusion.

380           Je vous dirais que ça a été tout un exercice de faire ça à trois organisations. On a  
essayé d'être cohérent.

385

**LA PRÉSIDENTE :**

390

Je vous félicite pour cette coordination puis cette mise en commun à la fois des préoccupations et des intérêts. Je vous dirais aussi, vous disiez que vos recommandations valaient en situation de transit et non transit. Je vous dirais aussi que vos recommandations valent pour toutes les personnes qui vont sur le mont Royal à partir de celles qui ont des besoins plus fins, plus spécifiques, pour l'ensemble de la population.

395

Juste une première question qui est technique avant que je cède la parole à mes collègues. Dans votre première recommandation, je m'excuse, j'essaie de la trouver, c'est qu'il y a une expression que je ne connais pas, qui est sans doute technique due à vos disciplines respectives. Quand vous dites : « Inclure l'accessibilité universelle de façon transversale. » Qu'est-ce que ça veut dire le mot « transversale » ici?

400

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

405

On ne peut pas dire, il faut penser à tout ce que l'aménagement permet de faire sur le mont Royal. Il ne faut pas penser juste de réaménager des trottoirs puis de respecter l'accessibilité universelle. Si nos sentiers qui vont aux installations ne le respectent pas, ça ne marchera pas. Si nos arrêts d'autobus ne fonctionnent pas, ça ne marchera pas. Si les bâtiments on ne peut pas y aller ou qu'on ne peut pas se promener puis fréquenter les lieux, l'expérience des gens ne sera pas satisfaisante. Si on ne donne pas l'information pertinente aussi à ce moment-là, sur la performance des lieux ou ce qu'on peut faire dans les lieux ou les distances de marche à faire pour se rendre d'un lieu à l'autre, ça ne sera pas une expérience qui va être agréable, puis qui va être complète pour les usagers.

410

Donc, le transversal ce n'est pas de travailler les choses en silo, mais c'est d'arrimer tout ce qu'on...

415

**LA PRÉSIDENTE :**

De façon globale.

420

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

De façon globale.

425

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, je passerai la parole à Luba ou Gaétan.

430

**LE COMMISSAIRE :**

Mais comme l'a dit ma collègue, madame Brodeur, moi aussi je tiens à vous remercier pour votre présentation.

435

En ce moment, nous on est dans un marathon lecture accélérée, parce qu'on a eu 485 mémoires. Je pense, c'est un record Guinness. Alors, on a lu vos trucs. J'ai lu votre mémoire très attentivement, mais j'avoue que je vais le relire encore plus lentement après, parce qu'il y a tellement d'informations là-dedans, utiles. Il faut vraiment s'abreuver à ça.

440

Alors, je vous remercie de votre présentation, parce que c'était un point de vue que d'autres ne peuvent pas avoir. Je pense que vous, vous avez une expertise particulière dans ce domaine-là. Vous l'avez très bien illustré. C'est important de l'illustrer comme vous l'avez fait, parce qu'une description avec des mots ne rend pas justice comme vous avez pu le faire avec des photos.

445

Moi je voulais vous demander. J'ai été surpris de l'ampleur des problèmes que vous avez trouvés, parce qu'un bien portant - Je ne sais pas si c'est la bonne expression - ne voit pas ces choses-là nécessairement. C'est l'utilité de votre présentation.

450

Est-ce que c'est partout pareil ou si Montréal est pire, le mont Royal est pire qu'ailleurs?

**Mme VALÉRIE HUOT :**

455

Ça dépend des endroits, je dirais. Je ne sais pas. On n'a pas analysé partout...

**LE COMMISSAIRE :**

460

Je vais reposer ma question autrement. Est-ce qu'il existe des normes, il doit exister des normes d'aménagement sur tous les points que vous soulevez là. Comment ça se fait qu'il y a tant de déficience que ça?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

465

Je vais vous répondre. L'accessibilité universelle là, ça existe. Les premiers écrits qu'on a vus là-dessus c'est 1985. La Ville a une politique depuis 2011, a un guide sur comment aménager les trottoirs de façon performante depuis l'an dernier.

470

Ce qu'on a vu comme aménagement au mont Royal, c'était là en 1985. Ce n'était pas dans les préoccupations des gens quand ils construisaient ou qu'ils concevaient à cette époque-là. Donc, on a un très gros rattrapage à faire sur tout ce qui a été conçu puis construit dans les décennies précédentes. Parce que ça ne tenait pas compte des besoins des gens qui avaient des limitations fonctionnelles ou des besoins des gens qui vieillissaient ou des familles qui se déplaçaient avec poussette.

475

Aujourd'hui on s'en rend compte, on en tient compte, mais on a un gros rattrapage à faire.

480

Ça fait que le mont Royal il est pire peut-être que certains secteurs de la Ville, puis il n'est pas pire que d'autres par contre. Mais il a besoin d'un petit réaménagement.

**LE COMMISSAIRE :**

485

Donc, c'est une bonne occasion de faire la discussion et que ça peut servir ailleurs.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

490

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

495

Le code de construction a été amendé ça fait longtemps à Montréal, le code d'habitation. Et aussi les normes concernant les bateaux pavés. C'est dans le milieu des années 70. J'ai été surpris de constater qu'il y avait encore des retards à ce point-là.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

500

Concernant la réglementation de construction. C'est la même chose avec les normes d'aménagement des rues puis des trottoirs. La réglementation de construction là, c'est comme le salaire minimum. Au Québec on ne travaille pas en bas du salaire minimum. Bien, on ne construit pas en bas du code de construction. C'est notre minimum pour que ça soit sécuritaire puis que ça marche. Mais il n'y a personne qui veut travailler au salaire minimum puis vivre décentement.

505

Ça fait qu'il faut faire plus, mais ce n'est pas dans nos réflexes de faire plus. Puis la Ville, avec sa politique d'accessibilité universelle, elle s'est engagée à faire plus. Maintenant, il faut saisir les occasions d'en faire plus. Quand on fait des interventions pour d'autres raisons, comme là fermer un tronçon puis réaménager les choses. Bien, il faut en profiter pour améliorer puis bonifier.

510

**LE COMMISSAIRE :**

515

Parlant de bénéfice, si on veut aller voir des endroits qui sont vraiment bien aménagés, est-ce que vous en connaissez qu'on pourrait aller voir à Montréal?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

520

C'est des petits secteurs. Le réaménagement de l'entrée de ville Bonaventure par exemple, qui a été fait dans le Vieux-Montréal.

**LE COMMISSAIRE :**

525

Il est récent, très récent.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

530

Qui est récent. Ça, ça fonctionne très bien. La place Vauquelin, c'est un exemple fantastique qui a été réalisé il n'y a pas très longtemps. Donc, il en existe. L'intersection de la rue Pie-IX et de la rue Sherbrooke, il y a un réaménagement qui a été fait, ça fonctionne aussi très bien. Puis de plus en plus dans les arrondissements on voit des réaménagements pour ralentir les voitures, il y a des saillies de trottoir, et cetera. Bien ça, ça intègre de plus en plus les principes d'accessibilité universelle.

535

**LE COMMISSAIRE :**

C'est vrai.

540

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

Ça fait qu'il y a beaucoup de réaménagements qui sont intéressants.

545

**LE COMMISSAIRE :**

Donc, c'est des bonnes nouvelles. Je vais aller, j'ai une dernière question. Pour les personnes à mobilité réduite qui se présentent au mont Royal, avez-vous une idée des proportions de type de véhicules ou de modes de transport utilisés pour aller au mont Royal, taxis...

550

**Mme VALÉRIE HUOT :**

Bien, on n'a pas de chiffre, mais en général il y a beaucoup de personnes qui se déplacent en transport adapté, étant donné que le transport en commun il n'est quand même pas super accessible encore.

555

Donc, je dirais que oui il y en a beaucoup qui peuvent justement prendre des taxis

560 accessibles ou des taxis ou des bus. Mais je n'ai pas de chiffre en tant que tel sur le nombre de personnes qui y vont.

565 Mais c'est pour ça que c'est important de faire autant pour le transport régulier, mais aussi pour le transport adapté, les aménagements qui sont nécessaires pour que les personnes puissent s'y rendre dans les deux cas. Puis s'ils veulent utiliser le transport régulier ou adapté.

**LE COMMISSAIRE :**

570 Merci. J'imagine que la STM service de transport adapté pourrait nous répondre à ça.

**Mme VALÉRIE HUOT :**

575 Oui. Bien, eux autres ils doivent avoir les chiffres. Bien, en fait, ils peuvent savoir combien de personnes utilisent le transport adapté pour se rendre à ces adresses-là. Pour le transport régulier, on ne le sait pas vraiment, étant donné que ce n'est calculé.

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

580 Il faut penser aux stationnements aussi, parce qu'il y en a beaucoup qui ont leur propre véhicule puis qui y vont par leur propre moyen.

**LA PRÉSIDENTE :**

585 Les exemples que vous nous donniez tout à l'heure, Madame, concernant des aménagements qui pourraient être modèles, que vous trouvez remplir les critères que vous avez identifiés. Ils sont quand même des espaces ou qui sont plus restreints ou encore qu'ils sont plus monolithiques, si je peux utiliser cette expression-là.

590 Si on prend l'ensemble des propositions que vous avancez pour le réaménagement du mont Royal, on peut imaginer que ça va prendre un certain nombre d'années. Si vous aviez à identifier je dirais deux ou trois priorités de choses qui pourraient être faites à court terme, oui à court terme puis dans un délai raisonnable. Qu'est-ce que vous suggèreriez?

**M. RAPHAËL MASSÉ :**

595

Je laisserai ma collègue peut-être en mentionner un deuxième. Le premier, bien déjà, peut-être focusser sur le secteur justement qui est fermé dans le cadre du projet pilote. C'est-à-dire entre la maison Smith et le pavillon du Lac-aux-Castors. Parce que les gens qui ont des enjeux de mobilité ou différents handicapes, à priori ils ne vont pas, à partir de l'avenue du Parc monter jusqu'en haut.

600

Donc, déjà eux, le lieu qu'ils vont prendre c'est qu'ils vont se rendre probablement en transport jusqu'au stationnement de la maison Smith ou de l'arrêt d'autobus qui est là, puis à ce moment-là se promener, marcher dans ce secteur-là.

605

Donc, s'il y a un secteur sur lequel il faudrait miser, ça serait celui-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

610

Et à l'intérieur de ce secteur-là, qu'est-ce que vous feriez, si vous étiez en charge?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

615

Bien moi, pour commencer je ferais du marquage pour les traverses piétonnes, pour que les piétons sachent où traverser puis où les autos s'en rendent compte aussi. Ensuite, je ferais des bateaux pavés, même si tout n'est pas, les trottoirs ne sont pas fantastiques, je ferais des bateaux pavés de part et d'autre de ces traverses piétonnes là, pour que tous les utilisateurs puissent suivre le parcours piéton, puis je rajouterais des bancs.

620

**LA PRÉSIDENTE :**

Des bancs?

**Mme SOPHIE LANCTOT :**

625

Des bancs, pour que les gens puissent se reposer dans le courant de leur cheminement. Ça fait qu'à court, court terme, c'est ça. Mais j'essayerai de trouver des façons plus permanentes ou en tout cas, qui fonctionnent mieux de bloquer l'accès aux

630

véhicules puis de faire comprendre aux automobilistes que non, ils ne peuvent pas passer tout droit. Il faut soit qu'ils stationnent, soit qu'ils rebroussent leur chemin quand ils arrivent à la section fermée.

**LA PRÉSIDENTE :**

635

Merci. Alors, il me reste à vous remercier de votre présentation et d'avoir pris la peine de nous envoyer un document bien étoffé, bien illustré aussi. Merci beaucoup.

640

J'inviterais maintenant pour l'organisme CAA-Québec, monsieur Philippe Saint-Pierre, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Saint-Pierre.

**M. MARCO HARRISON :**

Je ne suis pas monsieur Saint-Pierre. Monsieur Saint-Pierre est resté à Québec.

645

**LA PRÉSIDENTE :**

Et vous êtes monsieur?

650

**M. MARCO HARRISON :**

Mon nom est Marco Harrison.

655

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que je pourrais vous demander de présenter vos collègues aussi.

660

**M. MARCO HARRISON :**

Oui, dans l'allocution du mémoire.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez faire ça. Parfait. Très bien, merci beaucoup. Allez-y. On vous écoute.

665 **M. MARCO HARRISON :**

Alors, Madame Brodeur, Madame Serge, Monsieur Lebeau, bonjour. Mon nom est Marco Harrison, je suis spécialiste en sécurité routière et directeur de la fondation CAA-Québec.

670

D'abord, merci de nous donner l'occasion de nous exprimer sur l'avenir de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance.

675

Je vous présente mes deux collègues, madame Isabelle Godbout, analyste recherchiste et madame Annie Gauthier conseillère en communication et porte-parole de CAA-Québec.

680

Je m'exprime aujourd'hui au nom de CAA-Québec, un organisme qui représente 1.3 million de membres et pour qui la sécurité routière a toujours été la grande priorité.

Vous vous doutez bien que c'est un dossier qui interpelle beaucoup nos membres. C'est vrai que la majorité des automobilistes, mais particulièrement à Montréal, nos membres sont automobilistes, piétons et cyclistes.

685

Nous devons tenir compte de cette réalité. Nous ne dirons pas aujourd'hui « fini le vélo, élargissons la route à quatre voies ». Plus que jamais mobilité active, partage de la route, protection des usagers vulnérables sont parties intégrantes non seulement du discours, mais aussi depuis des années ou cette année je devrais dire, du code de sécurité routière.

690

Montréal adhère à la vision zéro et je veux vous mentionner que nous aussi.

695

J'aimerais vous prouver que nous pouvons représenter des automobilistes dans un esprit d'ouverture que nous pouvons parler de partage de la route et de sécurité routière pour tous les usagers de la route.

Dans ma présentation, je vais vous dire ce qu'on a remarqué sur le terrain pendant le projet pilote. Je vais ensuite expliquer notre vision pour le mont Royal qui se décline en

sept recommandations.

700

Dans mon ancienne vie, j'étais policier à la Sûreté du Québec. J'en ai vu de toutes les couleurs. Des accidents et des drames qui n'auraient jamais dû arriver. Nous serons tous d'accord pour dire que la mort du jeune cycliste Clément Ouimet en octobre 2017 fait partie de ces drames.

705

Nous sommes tous d'accord également pour dire qu'il faut agir. Par contre, attention aux solutions faciles ou aux solutions portées sur l'exclusion davantage que l'inclusion.

710

Quand le projet pilote a été mis en place, nous avons fait nos devoirs. Nous avons envoyé deux experts en sécurité routière sur le terrain le 4 juillet dernier. Ils sont revenus avec un rapport inquiétant. Premièrement, les aménagements ne sont pas adéquats. Le meilleur exemple c'est l'accès au belvédère Camillien-Houde. Le stationnement est accessible d'ouest en est seulement.

715

C'est difficile à comprendre, c'est frustrant et la tentation devient forte de faire des manoeuvres interdites et dangereuses. Le coroner Jean Brochu a d'ailleurs signalé cette lacune dans son rapport d'enquête.

720

Deuxièmement. La signalisation est aussi déficiente. C'est surtout le recours à des panneaux écrits en français seulement qui pose problème. Le mont Royal est une attraction touristique majeure, recevant une multitude de visiteurs qui ne parlent pas français. L'automobiliste qui a happé Clément Ouimet d'ailleurs était un touriste américain.

725

Troisièmement. Les aménagements et la signalisation ont de quoi confondre n'importe quel automobiliste qui s'y rend pour la première fois. Même Google map s'est mêlé. Sur place on a dû aussi faire les guides touristiques à maintes reprises.

730

Quatrièmement. Les comportements à risque sont nombreux. À plusieurs reprises nos experts ont observé des cyclistes qui circulaient à des vitesses dangereuses, omettaient des arrêts obligatoires, circulaient à contresens, bafouaient des priorités de passage et roulaient en plein centre de la voie.

Chez les automobilistes on a vu des virages interdits, des voitures qui s'immobilisent,

735 qui font des demi-tours, qui contournent des bollards, qui circulent à contresens.

740 Cinquièmement. L'interdiction de la circulation de transit ne règle pas les problèmes de sécurité et de cohabitation. Nous avons vu des gens braver l'interdiction, changer d'idée, reculer ou carrément faire demi-tour. Même certains véhicules identifiés aux couleurs de la Ville de Montréal ont été aperçus en train de commettre une infraction.

745 Voilà qui m'amène à la partie centrale de la présentation, nos recommandations.

750 Premièrement. Nous recommandons d'autoriser la circulation de transit en tout temps sur le mont Royal. Vous l'avez vu venir, mais j'aimerais quand même insister sur quatre arguments.

755 Premièrement. L'interdiction de transit ne règle pas le problème de cohabitation auquel on fait face. La Ville a elle-même reconnu que les problèmes persistent.

760 Deuxièmement. On peut parler d'une perte de temps importante et j'y reviendrai.

765 Troisièmement. Ce ne sont pas les navetteurs qui posent des problèmes de sécurité routière. Ces gens-là savent où ils vont. Ils ne cherchent pas leur chemin. Ils ne s'arrêtent pas en cours de route, ne font pas demi-tour, ne circulent pas à contresens.

770 Quatrièmement. Et ici j'insiste. Il existe des moyens simples, efficaces et peu coûteux de s'attaquer aux problèmes de cohabitation que nous vivons sur le mont Royal.

775 Voilà qui respecte la vision zéro contrairement à la situation actuelle. Sur le mont Royal actuellement on préconise une approche traditionnelle où on installe des panneaux et on présume que les usagers vont les voir, les comprendre et les respecter.

780 Dans la vision zéro, la responsabilité de la sécurité routière est partagée entre tous les utilisateurs du réseau et ses concepteurs. Pour aider les concepteurs, nous avons six autres recommandations.

785 Notre deuxième recommandation est cruciale. Il s'agit d'aménager des minis carrefours giratoires à l'entrée et à la sortie du belvédère Camillien-Houde. Nous sommes

770 convaincus que ces minis giratoires vont régler de gros, gros problèmes. Vous allez  
comprendre dans cette vidéo.

**- PROJECTION DE LA VIDÉO -**

775 Actuellement, quand on arrive de cette direction-là, il est très difficile d'entrer sur le  
stationnement du belvédère.

780 À la sortie actuellement le virage à gauche est interdit. Ce qui fait en sorte que plus  
loin les gens vont faire demi-tour. Avec le carrefour giratoire, les gens pourraient sortir et se  
diriger vers la gauche directement. Ce qui éviterait les demi-tours interdits plus loin où  
l'accident s'est produit d'ailleurs.

785 Donc, comme vous l'avez vu, il s'agit de petits ronds-points très utilisés en Europe.  
Au milieu, le bouton est en bitume et est un peu surélevé deux à trois mètres de diamètre.  
Ce qui permet aux véhicules plus gros, comme les autobus de la Ville par exemple ou un  
camion qui passerait par là, qui n'est pas capable de négocier la courbe, il passe  
directement par-dessus, comme ça se fait en Europe.

790 Donc, cet aménagement-là a plusieurs avantages. Donc, vous l'avez vu, permet de  
faire un demi-tour en toute sécurité, mais surtout en toute légalité. Permettrait aussi d'entrer  
et de sortir du stationnement du belvédère dans les deux directions. Donc, à coup sûr ça  
viendrait éliminer la plupart des virages en U interdits.

795 C'est aussi sécuritaire pour les cyclistes. L'INSPQ dans une étude parle d'une baisse  
de 21% des accidents avec traumatisme chez les cyclistes quand le carrefour giratoire est  
utilisé plutôt qu'une intersection normale. En plus, il existe plusieurs types d'aménagements  
pour renforcer la sécurité des cyclistes.

800 Comme ça tourne très serré, normalement on ne peut pas prendre ça à plus de 10  
kilomètres/heure. Et comme vous l'avez vu dans la vidéo, on présume qu'une zone tampon  
150 mètres à l'est jusqu'à 150 mètres à l'ouest du belvédère, 30 kilomètres/heure ferait en  
sorte qu'on pourrait négocier facilement le rond-point de façon sécuritaire.

Notre troisième recommandation concerne la signalisation. Donc, ce qu'on propose.

805 Les panneaux écrits en français seulement, il s'agirait de les remplacer par des panneaux à pictogramme standard qui sont compris par tout le monde.

810 Bien indiquer l'entrée et la sortie du belvédère. Indiquer qu'une circulation conjointe se fait. Donc, automobiles et vélos sur la portion de route étroite qui est située juste à l'ouest de l'entrée du belvédère. On sait, il y a des caps de roche à cet endroit-là, puis la chaussée et un peu plus étroite.

815 Placer la signalisation sur les poteaux à la bonne hauteur. On a un vidéo d'observation où il y a des panneaux de signalisation qui sont tellement hauts, qui ne sont même plus dans le champ de vision d'une personne qui conduit un véhicule.

Concernant le belvédère temporaire. Nous recommandons d'installer une signalisation avancée de traverse piétonnière en plus des panneaux standards de traverse dans les deux directions. Et de bien maintenir en état le marquage sur la chaussée.

820 Voici en rafale nos quatre dernières recommandations. Vous trouverez d'ailleurs plus de détails dans le mémoire que nous avons déposé et publié sur notre site Web.

825 Quatrième recommandation. Uniformiser la limite de vitesse à 40 kilomètres/heure sauf, et c'est la cinquième, dans la portion que vous avez vue sur le vidéo, 150 mètres à l'ouest à 150 mètres à l'est de la zone du belvédère où la vitesse devrait être de 30 kilomètres/heure.

830 Sixième recommandation. Interdire à tous véhicules de s'immobiliser. Pour être bien certain, on pourrait installer des panneaux surdimensionnés aux entrées, donc au bout de Remembrance et de Camillien-Houde. J'avais un blanc, excusez-moi. Et après ça, le long du trajet à tous les 150 mètres.

835 Septième et dernière recommandation. Élaborer un plan d'action pour l'accès au mont Royal. L'idée ici c'est de trouver la meilleure façon de faire connaître et de faire respecter les règles par tout le monde.

On a aussi mené un sondage auprès de nos membres pour connaître leur opinion sur le projet pilote. En gros, le projet pilote a eu des effets négatifs chez le coeur des

840 répondants. En grande partie, on parle d'une augmentation du temps de déplacement. En  
moyenne 21 minutes de plus. Ça veut dire qu'on vient d'allonger le temps de trajet moyen  
de 68%. Ces gens-là viennent accroître la congestion sur Côte-des-Neiges, Côte-Sainte-  
Catherine, du Parc, des Pins, et nommez-les, des artères qui sont déjà à certains égards  
problématiques.

845 En terminant, voilà ce que CAA-Québec est venu vous dire aujourd'hui. Il y a de la  
place pour tout le monde sur le mont Royal et fermer les voies à la circulation de transit ne  
règle pas le problème de cohabitation auquel il faut s'attaquer.

850 Maintenant, la question que nous posons. Est-ce qu'on essaie de trouver des  
solutions innovantes qui vont s'attaquer réellement aux problèmes ou on abandonne tout  
espoir de cohabitation et on exclut un groupe d'usager. Le mont Royal c'est un site  
magnifique et c'est pour ça qu'il doit demeurer accessible à tous en tout temps.

855 CAA-Québec est loin de demander aujourd'hui la souveraineté automobile sur le  
mont Royal. Ce qu'on vous demande par contre c'est de garder espoir, de garder espoir  
qu'une cohabitation harmonieuse sur la route oui c'est possible. Il suffit de la concevoir à  
cette fin. C'est le fondement de la vision zéro, une vision systémique qui inclut tous les  
usagers de la route. La Ville y adhère et nous aussi.

860 Je vous laisse sur une citation des fondateurs Suédois de la vision zéro qui résume  
très bien notre argumentaire : « Dans toutes les situations où l'erreur est humaine, le  
réseau routier lui n'a pas droit à l'erreur. » Autrement dit, on doit penser le réseau routier en  
fonction des gens au lieu d'exiger des gens qu'ils s'adaptent à un réseau imparfait.

865 Au nom de la fondation CAA-Québec, de CAA-Québec et de ses membres, je vous  
remercie chaleureusement pour votre écoute aujourd'hui. Mes collègues et moi serons  
heureux de répondre à vos questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

870 Merci, Monsieur Harrison. Alors, une première question.

**LE COMMISSAIRE :**

875

Alors, Monsieur Harrison, j'ai beaucoup apprécié votre mémoire. Je dois dire quand j'ai vu l'idée des mini-giratoires je suis tombé en bas de ma chaise. Il y a vraiment des gros problèmes de sécurité au belvédère, il y en a aussi au canyon pas loin. Puis c'est parmi les nombreux problèmes de sécurité auxquels je pense qu'il faudrait s'attaquer là-dedans. Qu'il y ait transit ou pas d'ailleurs, à la fin, il y a des gros problèmes qui devront être réglés. Alors, le mini-giratoire, ça m'apparaît très intéressant comme idée.

880

885

Maintenant, est-ce que, j'imagine que vos experts quand ils ont été, ils ont pris les mesures puis ils sont convaincus que ça rentre. Ma question c'est est-ce que, s'il y a une piste cyclable dans l'emprise actuelle, si on sépare les voies entre les véhicules, les vélos puis j'espère les piétons, est-ce que tout ça, ça rentre dans le mini-giratoire?

**M. MARCO HARRISON :**

890

Bien, écoutez, vous parlez d'une piste cyclable aménagée. Moi je vais vous ramener au code de sécurité routière où on dit qu'un cycliste peut circuler en bordure et qu'il y a des distances sécuritaires à respecter pour les automobilistes dépendamment de la limite de vitesse.

895

Si on élimine les véhicules qui s'immobilisent en bordure, on laisse le côté droit de la chaussée dans les deux directions disponibles pour que les cyclistes puissent circuler de façon sécuritaire. Les automobilistes qui respecteront les distances nécessaires... et dans le carrefour giratoire, c'est un aménagement, comme le disait l'INSPQ qui réduit le nombre de blessures de 21% chez les cyclistes par rapport à une intersection normale.

900

Donc, il y a de la place pour les différents types d'usagers dans le mini carrefour giratoire. Et à 30 kilomètres/heure et moins, je vous dirais que le risque de collision ou le risque de mauvaise cohabitation n'est pas présent. Il y a de la place pour tout le monde.

905

Puis je vous dirais même qu'on l'a regardé sous l'angle d'une compétition cycliste d'un critérium ou du grand prix cycliste de Montréal. Et les cyclistes professionnels sont habitués de négocier ce genre d'aménagement là partout en Europe. Et comme le bouton central est très bas, même un cycliste qui malheureusement passerait dessus, il y a peu de

910 danger de chute, parce que ce n'est vraiment pas élevé. Un autobus à plancher bas passe par-dessus sans accrocher sans problème.

**LA PRÉSIDENTE :**

915 Ad hoc là-dessus, puis je vais redonner la parole à mon collègue. Je pense, entre autres que si on va d'ouest en est, je comprends ce que vous dites, ce que vous décrivez. Cependant, si on est dans la montée, est-ce qu'un cycliste ou des cyclistes vont faire le giratoire où en haut c'est très, très difficile, ils continuent à monter, ça brise l'élan ça?

**M. MARCO HARRISON :**

920 Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

925 Non?

**M. MARCO HARRISON :**

930 Le giratoire est tellement petit que non, ça ne brise pas l'élan.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah bon, O.K.

935 **M. MARCO HARRISON :**

940 Ce qui est important de comprendre c'est que dans tous carrefours giratoires, que ce soit un mini-giratoire comme on propose ou un carrefour giratoire de plus grande envergure, qu'on peut voir dans certaines villes. Ce qui est important pour l'ensemble des usagers c'est de signaler l'intention du mouvement qu'ils veulent faire.

Si on entre dans un carrefour giratoire puis qu'on veut prendre la branche à droite pour sortir du carrefour, il faut signaler. Que ce soit l'automobiliste, que ça soit le cycliste, il

945 faut signaler notre intention. Moi si j'arrive en arrière d'un véhicule à vélo puis il a signalé son intention de virer à droite ou de sortir du carrefour giratoire, c'est certain que je vais doubler de prudence, parce que je suis plus petit. Ça se peut qu'il ne m'ait pas vu, c'est très possible. Mais au moins s'il signale son intention, je vais avoir une bonne idée de ce que le véhicule veut faire.

950 Donc, le carrefour je vous dis, d'après tout ce qu'on a regardé, c'est l'aménagement qui rehausse la sécurité et qui fait en sorte aussi que les manoeuvres qui sont aujourd'hui interdites, pourront se faire de façon sécuritaire et en toute légalité.

955 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**LE COMMISSAIRE :**

960 Oui, puis en effet, plusieurs personnes concluent que s'il y a eu un accident avec Clément Ouimet, le véhicule, le gars avait, bien il n'avait pas le choix, s'il veut revenir sur son chemin, il est obligé de faire un U-Turn à quelque part.

965 **M. MARCO HARRISON :**

970 Quand on regarde le rapport du coroner Brochu, je pense que c'est bien dit dans le rapport que le touriste n'ayant pas le choix de tourner à droite en sortant du belvédère, a tourné à droite et probablement que s'il y avait un appareil quelconque dans le véhicule qui lui disait « tu ne t'en vas pas dans le bon sens, c'est par là-bas il faut que tu t'en ailles où tu veux aller ». Bien la minute qu'il a eu la chance de le faire après les jerseys en béton dans le centre, il s'est tassé à droite puis pendant qu'il effectuait son demi-tour interdit, il y a eu la collision.

975 **LE COMMISSAIRE :**

C'est ça. Il faut des aménagements structurants qui aident à la bonne conduite. L'autre question que je voulais vous poser c'est là, on pose deux minis-giratoires. Un petit peu plus loin, vous savez il y a le canyon. Et puis là beaucoup, bien un certain nombre de

980 personnes proposent quelque chose qui nous semble intéressant aussi, c'est des lumières, des feux alternés. Donc, chacun passe à son tour vers l'est ou vers l'ouest.

Est-ce que c'est compatible avec les minis-giratoires ça? Est-ce que ce n'est pas trop près?

985 **M. MARCO HARRISON :**

Ce que vous appelez le canyon c'est la portion où il y a les caps de roche qui est plus étroite où on dit de mettre de la signalisation de circulation conjointe?

990 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Il y a des gens qui proposent de mettre des feux alternés comme sur les chantiers de construction routiers.

995 **M. MARCO HARRISON :**

1000 Bien, ce qu'il faut penser, les feux alternés ça pourrait être une solution. Mais ce qu'on propose nous comme solution c'est d'avoir une signalisation qui fait en sorte que les gens sont conscients qu'il y a un partage de route à faire. Partage de la route d'ailleurs qui est dans les nouveaux principes du code de sécurité routière.

1005 Puis le fait que la vitesse est à 30 kilomètres/heure, la portion de 150 mètres, le canyon, la portion plus étroite est dans ce bout-là. Ça fait en sorte qu'à 30 kilomètres/heure si la limite de vitesse est respectée, le partage de la route est plus facile, on s'entend. Un vélo normalement, un bon cycliste va circuler dans cette portion-là probablement à 15, 20 kilomètres/heure.

**LE COMMISSAIRE :**

1010 O.K. Mais est-ce que vous dites ça parce que vous pensez qu'il y a un problème à rajouter des feux en plus des giratoires ou ce que vous dites ce n'est nécessaire?

**M. MARCO HARRISON :**

1015

Les giratoires aident à la fluidité de la circulation. La circulation en alternance va faire en sorte que dans une direction ou dans l'autre, à un moment donné la circulation va être complètement arrêtée. Et là, si vous tombez dans une période où il y a beaucoup de circulation, une grosse période de touriste, comme l'été, est-ce que le fait que la circulation va être arrêtée dans une direction ou dans l'autre, surtout la direction où les véhicules vont s'accumuler devant le belvédère. Est-ce que ça, ça ne pourrait pas causer problème.

1020

**Mme ISABELLE GODBOUT :**

1025

Puis en fait, pour les cyclistes qui vont sur le mont Royal, qui vont là pour s'entraîner, ce n'est pas monsieur puis madame tout le monde qui s'en va avec leur BIXI sur le mont Royal. Puis j'imagine que si on met un feu de signalisation à cet endroit-là, c'est sûr que l'endroit devient moins intéressant pour les cyclistes.

1030

**LE COMMISSAIRE :**

O.K. Mais certains nous convient, c'est une autre question qu'on ne règlera pas aujourd'hui, mais certains nous convient à choisir entre la sécurité et la fluidité.

1035

**Mme ISABELLE GODBOUT :**

Mais on peut avoir les deux. Parce que nous, notre point de vue c'est qu'avec le mini-giratoire ça devient plus sécuritaire pour tous les types d'usagers.

1040

**LE COMMISSAIRE :**

O.K. Vous parlez et je terminerai là-dessus, vous parlez de 40 kilomètres/heure sauf la zone de 30. Pourquoi pas 30 partout?

1045

**M. MARCO HARRISON :**

Bien écoutez, je pense que la section qui était plus problématique c'est la section où est le belvédère. En montée ou en descente d'un côté ou de l'autre à 40 kilomètres/heure,

1050

on pense que c'est une vitesse qui est raisonnable. Et surtout, je vous dirais que dans les observations qui ont été faites par nos spécialistes, en descente des cyclistes, beaucoup de cyclistes descendaient à cette vitesse-là, entre 30, 35, 40 kilomètres/heure. Donc, si on réduit la limite de vitesse, il faut qu'elle soit respectée par tout le monde.

1055

Ça fait que là, les gens vont là, comme Isabelle disait, les cyclistes c'est des cyclistes plus de hauts niveaux qui vont faire... c'est la seule place qu'ils peuvent faire une montée, de la montée puis de la descente à Montréal, à peu près, d'un bon calibre, pour s'entraîner.

1060

Ça fait que là, si on met ça encore plus lent, on n'est pas certain que c'est approprié pour les deux portions qui sont en montée, descente.

**LA COMMISSAIRE :**

1065

Je voulais simplement une précision. Pour les mini-giratoires, s'il y a un vélo et une voiture qui s'en viennent au même moment, est-ce que un doit passer avant l'autre ou les deux peuvent y aller, le vélo à côté et la voiture vers le centre?

**M. MARCO HARRISON :**

1070

Les deux peuvent être dans le carrefour en même temps. Ce qu'il faut penser, un carrefour giratoire c'est que le véhicule ou l'utilisateur qui est dans le carrefour a la priorité sur un véhicule qui arrive et qui voudrait entrer dans le carrefour.

1075

Donc, si un usager est en train de faire, par exemple un demi-tour, bien le véhicule ou l'autre usager qui arriverait pour rentrer dans le carrefour doit lui donner la priorité.

**LA COMMISSAIRE :**

1080

Alors, ça veut dire que si c'est une voiture qui arrive en deuxième, elle doit respecter le droit du vélo de continuer?

**M. MARCO HARRISON :**

Oui. Et ça, c'est le principe de partage de la route encore qui s'applique. Le premier

1085 arrivé dans le carrefour a une priorité par rapport à celui qui n'y ait pas. Et celui qui arrive en deuxième dans le carrefour bien doit toujours s'assurer du mouvement de celui qui le précède, puis de lui donner la priorité. Il est devant.

**LA COMMISSAIRE :**

1090 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1095 Alors, il me reste à vous remercier de votre présentation.

**M. MARCO HARRISON :**

Merci beaucoup.

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur. J'inviterais maintenant madame Marie-Josée Tassé.

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1105 Merci de nous recevoir, je suis très contente.

**LA PRÉSIDENTE :**

1110 Bonjour, Madame.

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1115 Alors, moi je représente l'humain qui adore la montagne. Alors, j'ai fait mon papier en forme de poème.

La montagne c'est ma campagne, c'est mon champagne, été comme hiver. N'y touchez que pour la rendre plus campagne, plus sauvage, plus odoriférante et plus belle.

1120 La nature c'est notre grand, grand luxe. Une campagne au milieu d'une grande ville qui grandit, grandit, grandit, c'est notre poumon. Un joyau qui donne encore et encore à tous ceux qui marchent, joggent, font de la bicyclette, et que dire de ceux qui pique-nique l'été avec leurs enfants et pour qui c'est la seule campagne.

1125 Moins il y aura d'émanations de voiture qui généralement transportent trois sièges vides, plus elle se fera pure et exhalera tout cet air si recherché qui apporte calme, grandeur d'âme, équilibre et santé à tous les niveaux.

Ma campagne elle donne gratuitement, généreusement, élégamment, humblement. Elle est si nourrissante pour nous Montréalais. Oui, nous tous pouvons en profiter.

1130 Et les touristes, ils peuvent monter en autobus, faire un tour d'autobus, mais oui. Ils n'ont pas besoin de voiture. On n'a pas besoin en plus des voitures des touristes.

1135 Ma campagne elle est d'abord pour nous humains et non pour les voitures. De grâce, n'en faites pas un transit. N'en faites pas une souveraineté pour l'auto, mais pour l'humain.

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1140 Alors, merci beaucoup, Madame. Peut-être deux questions. Quelles sont vos habitudes d'utilisation de la montagne et la seconde, qui est votre expérience du projet pilote. En gros, décrivez-nous l'avant et l'après à partir de votre expérience personnelle.

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1145 O.K. Moi l'hiver je gare mon auto, parce que j'ai mon chauffeur de métro et d'autobus pas très loin. Alors, je gare mon auto. Et quand je vais sur la montagne j'y vais en transport en commun, et je suis très contente qu'il n'y ait trop d'autos.

1150 Maintenant, l'autre question c'est mon expérience.

**LA PRÉSIDENTE :**

1155

Ce que vous faites sur la montagne quand votre chauffeur vous dépose à la porte?

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1160

Ce que je fais sur la montagne. I enjoy. J'en profite. Je respire. Je regarde les enfants jouer, les chiens se promener, les gens qui sont heureux d'être là. Une montagne en pleine ville, quel joyau. Ne faisons pas de notre montagne que ça devienne une autoroute pour les autos.

1165

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si j'en conclus c'est que votre expérience, c'est une expérience de marcheuse?

1170

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1175

Oui.

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1180

Mais j'ai déjà fait le transit en auto. Je l'ai déjà fait comme tout le monde. Mais moi quand il y a eu le projet pilote j'ai dit « ah », que j'étais contente, que j'étais contente, parce qu'on peut encore aller à la montagne avec nos chars ou en autobus. On n'a pas besoin d'une autoroute, non. Qu'on aménage autour de la montagne pour que la circulation se fasse mieux pour le transit des gens qui traversent, qui le prennent comme transit.

1185

Parce que n'oubliez pas, comme je vous ai dit, la majorité des voitures traîne trois sièges vides.

**LA PRÉSIDENTE :**

1190

Est-ce qu'il y a eu une différence dans votre expérience de marcheuse avant la période de transit et pendant la période de transit? Ou si la montagne...

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1195

Bien oui, bien oui, bien oui, bien oui. Mais c'est sûr que la montagne est encore là quand il y a le transit. Mais plus on va la rendre sauvage la montagne, plus ça va être notre campagne pour nous Montréalais. Comprenez-vous. Puis avec les voitures qui augmentent, on sait que les voitures augmentent de semaine en semaine ou de jour en jour. Alors, à un moment donné il va falloir faire justement des giratoires puis augmenter la route.

1200

Est-ce qu'on va mettre de l'argent pour les autos ou pour les humains? Moi, tout est là. Tout est là. C'est notre joyau la montagne, c'est extraordinaire d'avoir une montagne en plein Montréal. Tant de monde s'en servent, tant de monde aiment ça aller là. N'en faisons pas bientôt une autoroute.

1205

**LA COMMISSAIRE :**

1210

Les gens qui sont venus à date ont parlé de problèmes de transport en commun. Est-ce que vous en avez vécu?

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1215

Jamais. Moi jamais. Moi, je vais vous dire, je reste dans Côte-des-Neiges, mais je vais souvent sur le Plateau, parce que je prends des cours. Je traverse avec mon bus. Je n'ai jamais eu de problème, jamais. Ça va très bien le bus, c'est merveilleux. Tu t'assois là puis tu regardes la montagne.

1220

**LA COMMISSAIRE :**

Et la fréquence, le fait que ce n'est pas fiable?

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1225

Ah pas du tout. C'est aux demi-heures par exemple. C'est aux demi-heures. C'est sûr que j'aimerais mieux que ça soit au 10 minutes, mais je m'adapte. Oui, c'est aux demi-heures.

1230

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous devez prendre deux autobus ou un seul autobus surtout à partir de chez vous?

1235

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1240

De chez moi, je marche comme un kilomètre pour me rendre au 11, à Ridgewood et Côte-des-Neiges. Puis là, j'arrive au métro Mont-Royal, puis là, je peux prendre mon métro ou marcher pour aller où je veux. C'est extraordinaire. Puis je vois plein de touristes qui arrivent en bus puis ils ont l'air contents. Puis les chauffeurs d'autobus sur le 11, ils sont comme des guides. Bon, c'est ici le Lac-aux-Castors, la, la, la, puis ils crient dans l'autobus. Ils sont extraordinaires les chauffeurs d'autobus sur le 11.

1245

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup, Madame Tassé, de nous avoir fait part de votre expérience.

1250

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

Merci.

1255

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame.

**Mme MARIE-JOSÉE TASSÉ :**

1260

Merci beaucoup et je souhaite que ça continue le projet pilote. Merci, au revoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

1265

Bon après-midi. J'inviterais maintenant monsieur Plante s'il est parmi nous? Oui.

**M. JOSEPH-ÉMILE PLANTE :**

1270

Madame la présidente, Madame et Monsieur les commissaires.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Monsieur.

1275

**M. JOSEPH-ÉMILE PLANTE :**

1280

Bonjour. Mon nom est Joseph-Émile Plante. J'aurais bien voulu que ma première partie de mon intervention, j'aurais aimé qu'elle soit un fort applaudissement à ce que le CAA vient de vous présenter. Moi je suis automobiliste. Effectivement, je suis membre du CAA. Je suis aussi propriétaire du mont Royal. Je suis Montréalais, je suis né à Montréal. Septuagénaire, j'habite Notre-Dame-de-Grâce. J'ai une copine sexagénaire qui elle habite le Plateau Mont-Royal. On est séparé par le mont Royal.

1285

Oui, j'aurais aimé ça vous faire une présentation écrite ou diapositive, et cetera. Ça aurait été formidable, mais ce n'est vraiment pas nécessaire. Je pense que mon vécu est là pour vous expliquer ce que j'ai vécu dans cet exercice qu'on a fait récemment de limiter l'accès au transit sur le mont Royal.

1290

Je me souviens d'une petite étude qui avait été faite par une station de radio. Je pense que c'est 98.5 FM, qui à un moment donné avant qu'on ferme le mont Royal, l'accès, a fait une étude à savoir combien ça prenait de temps si on traversait Notre-Dame-de-Grâce au Plateau Mont-Royal versus si on faisait une traversée, mais en faisant le tour par Docteur Penfield, avenue des Pins, et cetera. Il y avait une différence d'une minute.

1295            Cette étude-là ne tenait pas compte du fait que tout était ouvert à ce moment-là. Ils n'ont pas fait la même étude une fois que le tronçon a été fermé. Ça aurait pris beaucoup plus de temps, parce qu'effectivement le trafic aurait été redirigé vers un côté ou l'autre de la Ville, c'est-à-dire de la montagne.

1300            Alors là, ce n'était plus une minute. Et moi je l'ai vécu cette année à plusieurs reprises. Alors, la trajectoire que je faisais régulièrement pour aller voir ma copine, ne pouvant plus emprunter le mont Royal, l'alternative pour moi était de prendre Docteur Penfield. Malheureusement, Docteur Penfield tout l'été a été incarossable, absolument incarossable. Alors, ce n'est plus une minute de plus que ça prenait, mais ça m'a pris  
1305 jusqu'à une heure, une heure et demie de plus pour me rendre de chez moi, Sherbrooke et Cavendish jusqu'à Papineau et la rue Mont-Royal.

                 On pourrait peut-être parler, je ne sais pas, d'écologie. On parle souvent d'écologie de ce temps-là. Alors, le fait que j'ai voyagé une heure et demie pour me rendre au même  
1310 endroit que j'aurais fait en une heure, évidemment mon véhicule a utilisé beaucoup plus d'essence et devenait encore pire pour l'ensemble de l'écologie, santé et un peu tout le monde.

                 Mais l'aspect qu'on semble oublier, c'est qu'une fois que le tronçon, une fois que le  
1315 mont Royal est fermé au transit, comme moi je suis à la retraite, très souvent je me plais à prendre des touristes que je rencontre à l'église, que je rencontre dans le centre-ville ou que je rencontre n'importe où, et leur faire voir mon mont Royal, ma ville. Et je prends plaisir à les amener avec moi, sans jamais leur charger un sou, pour leur montrer jusqu'à quel point c'est beau chez nous.

1320            Et dans le tour que je leur fais faire, je les amène toujours sur le mont Royal d'un bout à l'autre. Évidemment, en bout de ligne on se ramasse à l'oratoire Saint-Joseph. Ça fait partie de mon petit circuit à moi, pour encourager les gens à bien vivre la Ville de Montréal.

1325            J'ai réalisé un jour qu'après qu'on ait eu fermé l'accès ou le transit, ce que je faisais finalement c'est que je prenais un touriste que je rencontrais à la cathédrale Notre-Dame. Je l'amenais pour monter jusqu'au belvédère du côté est. Alors, avec mon auto je montais

1330 jusque-là, puis là, je pouvais me rendre éventuellement, après mon détour, me rendre au belvédère.

1335 Mais j'ai réalisé que finalement avant j'aurais pris l'ouest vers l'est et là, j'aurais fait tout le mont Royal, mais je l'aurais traversé une fois et non pas deux fois comme je fais présentement. Parce que si je veux montrer les deux côtés à mon touriste, je suis obligé de monter et de ressortir. Alors, ce qui fait que le transport, l'utilisation de mon véhicule il est doublé. Donc, par conséquent, doublement la pollution qu'il y aurait eu si j'avais tout simplement fait le transit.

1340 Pourquoi personne en parle jamais de ça. Mais c'est un fait, c'est une réalité. En tant que septuagénaire, je ne peux plus faire de vélo. Je ne peux plus marcher deux, trois, quatre kilomètres. Ma copine 60 ans, elle est toute jeune. Elle le fait facilement, les yeux fermés.

1345 Mais souvent aussi, qu'elle me disait tantôt, un plaisir qu'elle a dans la vie aujourd'hui à son âge c'est de prendre son auto et à bord de son véhicule faire un petit trajet quelconque. Et pour elle c'est un repos que de passer et de traverser le mont Royal. Le simple plaisir pour elle de conduire son véhicule à elle, sans nécessairement marcher ou être en vélo, et cetera.

1350 Il faut dire qu'elle a une habitude qui moi je n'ai pas. C'est qu'elle visite sa défunte mère au cimetière de façon régulière. Alors qu'elle habite le Plateau Mont-Royal, il faut qu'elle se rende au cimetière. Mais là, il faut qu'elle fasse un détour si elle veut se rendre jusque-là, et de façon régulière.

1355 Moi je visite aussi mes ancêtres qui sont là, mais moins régulièrement qu'elle. Toutefois, elle le fait et ça lui occasionne des déplacements additionnels, ça lui occasionne plus de temps et plein, plein de raisons.

1360 Pourquoi est-ce qu'on doit limiter l'accès à ce parc qui est aussi le mien qu'à un certain groupe. Parce qu'eux l'utilisent, utilisent cette fameuse montée-là bien plus comme un terrain d'exercice, comme un gymnase pour se prouver leur capacité de cycliste ou de Dieu sait quoi.

1365 Le fait d'avoir fermé n'a pas empêché ceux qui aiment faire, les piétons qui aiment  
monter le mont Royal. D'ailleurs il y a plein, plein de sentiers à travers les bois, j'imagine.  
Moi je ne les ai jamais faits. Je ne l'ai jamais marché ni les sentiers, ni le chemin Camillien-  
Houde. Mais ceux qui sont capables de le faire, Madame qui s'exprimait tantôt, tant mieux.  
Mais ça ne change pas le fait qu'il y a des véhicules sur la route, ça n'empêche pas  
1370 un peu partout là-dedans.

Alors que moi ma seule façon maintenant de me déplacer c'est vraiment en  
automobile, avec mon auto. Oui je pourrais prendre l'autobus, mais non, dans les chaleurs  
excessives je ne peux pas me tenir sur un coin de rue. J'ai eu un problème cardiaque alors  
1375 que j'avais 37 ans, aujourd'hui que j'en ai 73. Pourquoi risquer plus loin. Alors que c'est ça.

Non. On ne peut pas se permettre de fermer, de limiter l'accès, un accès libre qu'à  
un certain groupe. C'est à la totalité de nous que ça appartient, comme toutes les  
installations qu'on a ici au Québec ou qu'on a à Montréal.

1380 Madame la commissaire, je vous demande, Madame la présidente, de bien étudier  
puis je n'avais jamais aucune idée avant que le CAA ne fasse sa présentation tantôt, même  
moi je n'avais pas pensé au carrefour giratoire. Alors, que j'ai beaucoup visité l'Europe.  
Alors, qu'un peu tous nous autres qui sommes allés en France, allés à Paris, le plaisir  
1385 d'essayer de rentrer l'Arc de triomphe et d'en ressortir. On a appris vite c'était quoi,  
comment est-ce qu'on fait, qui a la priorité. Quand tu en sors, c'est d'un côté puis quand tu  
rentres c'est d'un autre côté.

Je pense que notre société est aussi capable, aussi bien que les cyclistes. D'ailleurs,  
1390 là-bas, puis on parle vraiment d'un carrefour giratoire. Là, c'est du professionnel quand tu  
parles de quatre à six voies de large. Moi je n'ai jamais vu d'accident là. Oui, j'ai fait le tour  
du carrefour à quelques reprises avant d'être capable d'en sortir, mais tout de même, les  
gens, dans très peu de temps, apprennent très vite à fonctionner avec ces choses-là.

1395 Vraiment je salue le CAA pour l'initiative et la présentation qu'ils vous ont faite. Je  
pense vraiment que c'est une solution pour faire en sorte qu'il n'y en a pas d'exclusion de  
qui que ce soit.

1400 Et j'aimerais pouvoir m'adresser directement aux élus puis leur dire tout simplement :  
« Il s'agissait de penser. » Ça appartient à tout le monde. Donc, par conséquent tout le monde devrait pouvoir l'utiliser à temps plein.

1405 Et ce que je vous demande, de pencher vraiment dans ce sens-là lors de votre présentation. J'aimerais pouvoir voir des concitoyens, des concitoyennes alentour de moi m'appuyer dans une démarche quelconque. On n'aura pas besoin de gilet jaune pour venir imposer quoi que ce soit alors que l'intelligence est là, alors que, comment dire, le bon sens, c'est bien utilisé finalement, le bon sens d'un carrefour giratoire.

1410 Merci, Madame la présidente. Le bon sens, je pense, répondrait à notre situation ici. Bravo pour le groupe qui a présenté les aménagements, qui a fait une présentation sur les aménagements, mais j'ai remarqué que dans toute leur présentation il n'y a que la dernière phrase qui m'a touché, qui dit : « Que ce soit ouvert ou fermé. » C'est la seule fois qu'on parle du fait que le tronçon serait ouvert.

1415 Mais effectivement, ils ont raison, ça prend des aménagements pour embellir, pour faciliter pour bien des gens. Mais on ne peut pas se permettre de limiter l'accès à qui que ce soit ou à quelque forme de transport. Parce que c'est utile pour tout le monde, ne serait-ce que pour Renata d'aller voir sa bonne mère au cimetière de façon régulière ou moi d'aller voir Renata de l'autre côté.

1420 Merci, Madame la présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

1425 Merci de votre présentation. Monsieur Plante, une des questions que j'aimerais vous poser concerne effectivement votre, vous le disiez vous-même, votre expérience de conducteur de voiture, en terme de cohabitation avec les piétons et avec les cyclistes sur la voie Remembrance, Camillien-Houde?

1430 **M. JOSEPH-ÉMILE PLANTE :**

Madame la présidente, j'ai plus de facilité à cohabiter avec les piétons qu'avec les cyclistes. Parce qu'à date, de ce qu'on peut voir à travers Montréal, les cyclistes ont de

1435 moins en moins de respects pour autant les piétons que les automobilistes. Souvent, souvent à plusieurs reprises je vois, que ça soit à Notre-Dame-de-Grâce ou une rue qui est dangereuse pour soi, c'est bien St-Urbain au coin de l'avenue des Pins, alors qu'il y a une voie pour les cyclistes qui est là, puis ils ont même un feu rouge, puis ils filent à travers le feu rouge qui est là que pour eux. C'est malheureux, pourquoi? Je ne sais pas.

1440 Pourquoi? Est-ce qu'on a peut-être trop mis l'accent depuis quelques années sur l'idée de protéger les cyclistes, protéger les cyclistes, protéger les cyclistes. Moi je protège tout le monde quand je conduis, les autres automobilistes également, autant que les cyclistes. Mais il y a une mentalité qui s'installe de plus en plus chez un certain groupe et malheureusement ce sont les cyclistes.

1445 Si on regarde, Madame la présidente, le petit bonhomme qui s'est fait tuer, n'ai-je pas lu dans La Presse un peu après l'accident qu'il avait lui-même enlevé les freins sur son vélo pour lui permettre... peut-être monsieur le commissaire...

1450 **LE COMMISSAIRE :**

Je pense que ce n'est pas exact, mais c'est vrai que ça existe. Ce n'est pas exact dans son cas, je pense, mais c'est vrai que ça existe.

1455 **M. JOSEPH-ÉMILE PLANTE :**

1460 Alors, pourquoi? Pourquoi faire ça? Alors, déjà c'est un manque de respect de la circulation en général. Et ils ne respectent même pas sa propre vie. À savoir je vais m'arrêter d'une façon ou d'une autre. Alors, pour économiser du temps ou pour atteindre une plus grande vitesse enlèvent certaines pièces d'équipement qui sont essentielles.

Mais vous me voyez, ou vous, vous voyez vous avec votre auto sans frein, même le frein d'urgence s'impose.

1465 En fait, la question, Madame la présidente, est-ce que c'est le cycliste qui a de la difficulté avec l'automobiliste ou c'est moi l'automobiliste qui a de la difficulté avec le cycliste. Mais il y a définitivement un manque de respect. Il y a une éducation à faire là aussi, et on ne voit pas vraiment grand-chose là-dessus. On pleure les cyclistes qui sont

décédés à cause d'un accident avec un véhicule. Mais est-ce qu'on pleure celui aussi...

1470

Un exemple, récemment je fais mon arrêt sur la rue Monkland. La lumière, je suis la troisième voiture depuis le feu. Alors, je fais un arrêt et tout d'un coup ça me rentre dans la porte d'auto. C'est un cycliste. Il y avait une personne qui était là, elle stationnée. Ouvre sa portière et le cycliste pour l'éviter, ne l'évite pas, la frappe et rentre dans mon auto. Alors, j'y perds mon rétroviseur. J'appelle la compagnie d'assurance, la compagnie d'assurance : « Monsieur, vous allez devoir payer le déductible. – Pourquoi? – Ah, ce n'est pas un accident contre un autre véhicule, c'est un cycliste qui vous a rentré dedans. Vous payez le déductible. » J'ai dû m'obstiner avec eux autres. Écoutez bien, je ne suis pas responsable. Mon assurance me protège.

1475

1480

Enfin, ils ont fini par accepter. Toutefois, ça m'a fait réaliser une chose, c'est que même la dame qui avait ouvert la porte derrière elle pour débarquer alors qu'elle est stationnée ne l'avait pas vu, mais moi non plus je ne l'avais pas vu le cycliste. Et on a fini par réaliser que le fameux cycliste venait d'une rue transversale et a tourné très vite pour passer entre les deux voitures, alors que sa porte à elle était déjà ouverte.

1485

Alors lui, le cycliste manque de respect envers son voyageant, il manquait de respect envers tous les autres, parce qu'en faisant son détour ne pouvait pas, quand il tourne le coin de rue à une vitesse excessive, ne pouvait même pas savoir que le feu était rouge devant nous ou que cette dame-là avait une porte ouverte.

1490

Alors, il y a une éducation à faire là aussi. Pourquoi continuelle blâmer? De toute façon moi je ne veux pas blâmer ni gauche, ni droite, ni le centre. Tout ce que je veux c'est de garder mon mont Royal, de garder l'accès à chez nous, je suis né là.

1495

Madame la présidente, c'est avec beaucoup de respect que je vous parle, Madame et Monsieur le commissaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

1500

Alors, merci beaucoup, Monsieur Plante. Là-dessus on prendrait 15 minutes de pause.

**PAUSE ET REPRISE**

1505

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Monsieur.

1510

**M. FABRICE WEILL :**

Bonjour, Madame. Fabrice Weill.

1515

**LA PRÉSIDENTE :**

On vous écoute, Monsieur Weill.

1520

**M. FABRICE WEILL :**

Oui. Comment procède-t-on.

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

1525

**M. FABRICE WEILL :**

1530

Mais déjà un premier avis c'est que je suis personnellement, totalement contre la fermeture de la voie Remembrance et Camillien-Houde. D'abord, en tant qu'utilisateur, en tant que citoyen habitant à Montréal, habitant à la limite de Westmount et NDG, ayant des enfants qui vont à l'école à Outremont. Donc, j'ai fait le test pendant l'été, déposer les enfants lorsque Camillien-Houde était fermé et comparé aux deux années précédentes.

1535

Donc, je ne sais pas très bien comment commencer, mais la première chose c'est que, ayant habité dans de nombreuses villes, donc plus récemment New York, le trafic et la fluidité est quelque chose à laquelle je suis sensible dont j'ai pu faire l'expérience. Pour moi fermer Camillien-Houde c'est comme si vous fermiez la route qui sépare Est Side de West Side à Central Park au milieu, vous couper la ville en deux.

1540 La géographie c'est quelque chose avec la montagne qu'on ne peut pas changer. Et  
en fait, en coupant Camillien-Houde vous empêchez toutes les personnes qui sont à NDG  
et Westmount d'aller acheter leur bagel à Saint-Viateur ou d'aller se promener sur le  
Plateau. C'est un élément, de manière empirique, tous les matins je croise à peu près les  
mêmes voitures, les mêmes parents avec les mêmes enfants derrière que l'on voit.

1545 Et donc, ce n'est pas une question de gain de temps, c'est vraiment une question de  
rendre en ce qui nous concerne le chemin de l'école plus plaisant.

1550 En ce qui me concerne, passer par Camillien-Houde prend plus de temps que de  
passer par Decelles, chemin de la Côte-Sainte-Catherine ou autre, mais par contre c'est  
beaucoup moins stressant, c'est un plaisir. C'est en fait une voie ouverte d'un côté de la  
ville vers l'autre.

1555 Je dois avouer que le moment où Camillien-Houde était fermé, je ne suis plus allé,  
mon épouse ni moi, sur le Plateau. Il y a certains moments où j'ai dû aller sur le Plateau, j'ai  
quasiment dû passer par René-Lévesque pour aller sur le Plateau à cause des travaux, la  
circulation, la fluidité.

1560 Donc, il n'y a aucune concertation faite pour le déplacement des citoyens dans la  
ville. Je sais qu'il y a plusieurs considérations sur la fermeture de Camillien-Houde. J'essaie  
d'exprimer une idée. Je ne sais pas si vous avez des questions ou pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

1565 Écoutez, faites votre intervention et je m'excuse, j'avais mal saisi votre question.  
Faites votre intervention, faites valoir votre point de vue et quand vous aurez terminé, on  
engagera un échange et les commissaires vous poseront des questions de clarification.

**M. FABRICE WEILL :**

1570 D'accord. Ensuite, il y a des éléments de sécurité. Lorsque je vais déposer les  
enfants à l'école, si je ne passe par Camillien-Houde, je passe devant – je les ai tous écrits  
pour ne pas les oublier – HEC, Université de Montréal, la sortie du métro de l'Université de  
Montréal qui est extrêmement achalandée, Bréboeuf, Cepsum, Sainte-Justine, le

pensionnat du Saint-Nom-de-Marie.

1575

Si je passe par Camillien-Houde, je, entre guillemets, risque de ne renverser personne, parce que j'ai beaucoup moins de gens sur mon chemin.

1580

J'ai entendu des choses. Il y a une chose, alors ça, c'est un commentaire par rapport à Montréal en particulier, que j'ai mentionné plusieurs fois au City Hall à Westmount. Parce que j'habitais dans les grandes villes à Paris à Londres à New York et maintenant Montréal. J'étais cycliste, automobiliste et piéton dans chacune des villes y compris New York où j'ai habité 18 ans. Et pour moi si on ferme Camillien-Houde à cause des cyclistes, c'est quelque chose qui me rend absolument furieux, parce qu'il y a une petite minorité de cyclistes qui sont totalement inciviques, qui n'ont aucun respect ni pour les piétons ni pour les automobilistes et qui sont en fait un véritable danger pour la Ville. On le voit d'ailleurs avec le cimetière qui interdit l'accès aux cyclistes désormais.

1585

1590

C'est un élément qui pour moi est de nature à me faire penser que la maire Valérie Plante se rapproche plus d'une action à la Donald Trump ou Doug Ford que d'une concertation dans une ville où il fait bon vivre.

1595

Donc ça, c'est un élément, je passe à côté. Moi j'ai grandi dans un environnement où piétons, cyclistes et automobilistes partageaient la route. Ici c'est la seule ville dans laquelle je me suis fait doubler par des cyclistes alors que je respectais la limite de vitesse. Ils me doubleraient, donc ils allaient plus vite que la limitation de vitesse et en plus, je me faisais engueuler.

1600

C'est la seule ville où je me suis arrêté à un passage piéton que ce soit sur Remembrance ou d'autres, pour laisser passer des piétons et nous avons tous les deux été dépassés par un cycliste à grande vitesse, largement au-delà de la vitesse limitée à l'endroit où on était, et qui a failli renverser les piétons. À tel point que je l'ai coursé, rattrapé pour essayer de lui expliquer ce qu'il avait fait.

1605

Pourtant je suis cycliste. J'ai fait du vélo à New York. Par contre à New York vous comprenez que vous savez que vous n'êtes pas en carrosserie, en ferraille, et cetera. Donc, vous faites attention à ce qu'il y a autour de vous et vous ne vous sentez pas plus fort que vous n'êtes.

1610 Pour revenir à Camillien-Houde. Il y a d'autres éléments que j'ai entendus en termes de pollution. Quand on regarde la carte de toute façon, d'un côté vous avez les cimetières. Donc, le passage protégé en fait, vous longez. Je pense qu'il y a beaucoup plus de pollution qui vient de l'avenue du Parc ou de l'autre côté que de Camillien-Houde.

1615 En tant qu'habitants de la ville, quand Camillien-Houde est fermé, nous ne sommes pas allés nous promener sur le belvédère. On ne pouvait pas y accéder par le côté ouest.

1620 J'imagine que c'est la même chose pour les gens sur le Plateau. Si vous allez au Lac-aux-Castors, vous ne pouvez pas y accéder, vous arrêtez à l'autre parking. Du coup, quand vous êtes avec des enfants, et cetera, vous n'allez pas au Lac-aux-Castors.

1625 Donc, pour moi la fermeture de Camillien-Houde c'est une mesure démagogique qui affecte négativement les gens qui sont dans les deux, trois quartiers autour de la montagne, qui ne change rien de la vie de tous les gens qui sont soit à l'est de la Ville, soit l'ouest qui coûte un peu d'argent et de l'argent des contribuables qui pourrait être utilisé bien mieux ailleurs à améliorer le quotidien des gens qui en ont besoin plutôt qu'un truc de socialiste privilégié.

1630 Voilà. J'essaye de faire à peu près tout, un petit peu décousu, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, je vois que vous avez des notes écrites.

1635 **M. FABRICE WEILL :**

Quelques idées, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1640 Est-ce que je peux vous inviter à les déposer auprès de l'Office, madame Nault pourrait...

1645 **M. FABRICE WEILL :**

Je peux lui donner. D'abord, je les ai écrites en anglais, parce que j'étais entre deux choses en train de travailler en anglais ce matin.

1650 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a des citoyens anglophones et francophones qui déposent leur mémoire dans les deux langues. Alors, je vous invite à le faire si vous le souhaitez, c'est votre décision.

1655 **M. FABRICE WEILL :**

Mais ce sont des notes. Ce n'est pas vraiment bien rédigé, mais je le partage avec grand plaisir.

1660 **LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que ça peut être utile, ça fait partie de la documentation de l'Office et ça consigne. Vous avez vu qu'on a pris des notes pendant que vous parliez, mais ça permet de consigner publiquement votre intervention.

1665

Alors, il y a des questions qu'on voudrait vous poser. Madame... Luba.

**LA COMMISSAIRE :**

1670

Est-ce que j'ai bien compris. Vous dites que ça vous prend plus de temps de prendre Remembrance et Camillien-Houde que...

**M. FABRICE WEILL :**

1675

Alors, s'il n'y a pas de trafic, mon trajet est de 14 minutes en passant par Decelles, HEC, et cetera. En passant par Remembrance et Camillien-Houde ça me prend 17 à 18 minutes. Mais c'est 17 à 18 minutes de paix au lieu de 14 à 15 minutes de stress.

**LA COMMISSAIRE :**

1680

Alors c'est vraiment le fait que c'est beaucoup plus relaxant?

**M. FABRICE WEILL :**

1685

C'est un centre, c'est une richesse que vous avez de la Ville. Sauf que pour avoir habité uniquement dans des villes, il n'y a rien d'écologique à arrêter la circulation là, compte tenu de la fluidité et de la géographie de Montréal. Justement, vous y accédez, l'hiver quand il fait froid vous allez en voiture, vous avez l'équipement, si vous y allez l'hiver avec les enfants pour patiner, et cetera, plus vous avez d'enfants plus vous avez de sacs dans la voiture. Il n'y a pas de transport en commun qui soit particulièrement pratique pour y accéder. Et de toute façon, en ce qui me concerne, il n'y a pas de transport en commun pour aller de Westmount à Outremont.

1690

1695

Donc, je suis malheureusement otage d'une organisation de la Ville qui n'est pas faite pour une vie inter quartier entre les quartiers qui sont autour du mont Royal.

1700

Et donc, je pense que c'est ça en fait qui est important. D'abord, j'ai entendu plusieurs personnes aux réunions municipales à Westmount se plaindre. Est-ce que ce sont des gens qui prennent la peine de venir ici? Je ne suis pas sûr. Je ne peux pas prétendre être leur porte-parole, mais je peux vous dire qu'il y a beaucoup de gens autour de moi qui sont des gens qui habitent de part et d'autre Outremont, le Plateau, le Centre-ville, et cetera, et Westmount voire NDG, qui se plaignent beaucoup en tant que riverain de cette fermeture.

1705

Il y a un autre élément que j'avais noté là aussi. La manière dont la concertation a été faite, d'imposer la fermeture pendant que vous êtes en train d'organiser une concertation. Je trouve ça totalement anti démocratique.

1710

Ensuite, il n'y a aucune considération pour les riverains. J'aurais compris que vous fermiez Camillien-Houde du 30 juin au 24 août, avant la rentrée scolaire, mais le faire jusqu'en octobre, après la rentrée scolaire, vous avez vu les premiers jours de la rentrée scolaire, c'était absolument incroyable la circulation qu'il y avait à Montréal.

1715 En fait, vous créez un stress et ce stress-là, puisque je suis obligé de passer devant tant d'écoles et d'hôpitaux pour enfants, un jour vous allez avoir un accident. C'est inévitable. Et en fait, vous créez des conditions de congestion, d'embouteillage qui vont un jour créer un accident grave que vous pouvez éviter.

1720 Je suis très pragmatique. Justement, ça fait 20 ans que je suis Amérique du Nord, j'ai vu un peu des choses dans différentes villes, et pour moi il y a des choses où si vous voulez améliorer la qualité de vie, il faut améliorer la fluidité pour tout le monde, automobiliste, cycliste et piéton.

1725 **LA COMMISSAIRE :**

Une des considérations, un élément qu'on regarde entre autres et que les gens reviennent, nous parlent, c'est la cohabitation vélo, auto, piéton sur ce chemin-là. Je ne sais pas si vous avez des idées, étant donné que vous connaissez assez bien.

1730 **M. FABRICE WEILL :**

1735 J'étais assis avec la ceinture puisqu'en fait j'ai entendu à la radio monsieur Ferrandez quand j'étais en train de descendre Camillien-Houde et j'aurais pu tomber de ma chaise, mais heureusement j'étais bien accroché. Quand il a expliqué en réponse à Gravel le matin, que si on mettait des ralentisseurs sur la descente, les cyclistes allaient voler dans les arbres. Je me suis dit « à quelle vitesse ils décollent, à quelle vitesse ils décollent ». C'était limité à l'époque à 50, maintenant c'est limité à 40. Moi je prends ma bicyclette je roule à 40, je ne m'arrête pas sur le ralentisseur. Je lève un petit peu, mais il ne se passe rien. Je ne décolle pas.

1740 Donc, ce que je veux dire c'est que je finis par être remonté contre les cyclistes depuis que je suis à Montréal. Alors, que je suis cycliste moi-même et que je l'ai fait dans de nombreuses villes à la fois avec mon panier devant pour faire les courses que le siège arrière comme à Amsterdam pour les enfants, et cetera. Donc, je pense que le vélo a beaucoup d'utilités, c'est très agréable. Maintenant, quand vous êtes une famille et vous avez plus d'un enfant, vous ne pouvez pas être à vélo avec deux ou trois enfants.

1745 Donc, Montréal, pour arriver de New York, est une ville qui est extrêmement agréable

1750 avec des enfants. Donc, des choses que j'entends comme ça, oui, ça me rend encore plus mécontent de la décision qui est prise à mon sens envers et contre tous pour des raisons idéologiques. Et moi j'ai un problème avec les décisions qui sont prises pour des raisons idéologiques et pas des raisons pragmatiques.

1755 Mais sinon, oui j'étais effaré justement dans la descente de Camillien-Houde où je roule à 50. Je le vois, je suis à 50 le pied sur le frein et je me fais doubler par les vélos. Le pire c'était dans la montagne en descendant Peel, un jour où il y a la largeur pour plus de deux voitures et un cycliste qui roulait à 40 quand c'est limité à 50, qui ne voulait pas que le dépasse. Je suis en voiture. Le pire qu'il m'arrive moi, c'est une petite trace sur ma carrosserie. Lui, il peut se tuer. Et j'étais en train de me dire, mais il est complètement fou.

1760 Je suis en voiture, moi. Physiquement moi je ne risque rien, c'est lui qui risque. En fait, c'est significatif d'un état d'esprit.

1765 Moi j'ai grandi dans un environnement où on apprenait à partager la route. Et partager la route ça veut dire qu'en tant qu'automobiliste vous faites toujours attention s'il y a un vélo. Si je vois un vélo qui veut se glisser entre une voiture garée et moi, je vais m'écarter un petit peu. J'ai confiance que quand on est à vélo il faut savoir regarder dans le rétroviseur de chaque voiture pour être sûre que vous ne voyez pas une tête et que la portière ne va pas s'ouvrir. Mais si vous savez ça quand vous êtes au volant de votre voiture, vous vous écarterez pour être sûr que le vélo puisse s'écarter suffisamment pour ne pas se prendre une portière quand elle s'ouvre.

1770

1775 Il y a un certain nombre de choses comme ça où en fait l'éducation partager la route ça commence très tôt, et il faut que tout le monde fasse sa part. Et pas un groupe qui va faire du lobby plus qu'un autre au détriment de l'autre. Je pense qu'il y a de la place pour tout le monde.

1780 Vous avez en plus à Montréal des éléments qu'il n'y a pas dans d'autres villes, qui sont les éléments météorologiques, l'hiver il fait froid, c'est verglacé, il y a de la neige. Donc, ce n'est pas une ville dans laquelle vous pouvez faire du vélo toute l'année. Peut-être que si vous avez 25 ou 30 et que vous êtes un passionné et que vous n'avez pas de famille, si vous êtes marié avec des enfants, vous devez aller à l'école, même si vous le voulez, ce n'est pas possible.

1785            Donc, il y a une réalité géographique qui fait qu'avec toute la bonne volonté du monde l'automobile a encore sa place dans un certain nombre de quartiers, parce qu'il n'y a pas d'autres moyens que ça.

**LE COMMISSAIRE :**

1790            Moi je veux vous remercier. C'était intéressant, original. Le fait que vous avez pu vivre cette expérience-là dans d'autre grande ville, beaucoup plus grande que Montréal, c'était intéressant aussi que vous nous apportiez ces remarques.

**M. FABRICE WEILL :**

1795            Mais c'est ce dont je me suis aperçu. En fait, j'ai fait la réflexion à la maire de Westmount il y a six mois. J'ai commencé à aller au conseil municipal en début de cette année. C'est là que je me suis aperçu qu'en fait ici par rapport à d'autres villes, par rapport à New York ou Paris, il n'y a, à mon sens, absolument rien de fait pour le partage de la route. Alors, c'est une question d'éducation, de bon sens et de politesse entre citoyens.

1800            Et donc ça, c'est une des pistes à voir qui faciliterait grandement la cohabitation notamment sur Camillien-Houde et Remembrance.

1805            **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup, Monsieur Weill, et comme je vous disais, je vous invite à déposer votre document.

**M. FABRICE WEILL :**

1810            Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

1815            J'invite maintenant monsieur Daniel Boothby, en espérant que je prononce votre nom Boothby, c'est ça?

**M. DANIEL BOOTHBY :**

1820

C'est exact. J'aurai comme la personne précédente, beaucoup à dire sur la cohabitation des camions, voitures, vélos et piétons à Montréal. Comme j'ai 10 minutes et pas mal de choses à dire sur les voies d'accès à Montréal. Je vais me limiter à certains sujets.

1825

Je m'appelle Daniel Boothby, j'habite la rue Jeanne-Mance juste un peu au nord de Montréal. Donc, je suis en diagonale du parc du Mont-Royal. D'avril à octobre, je pars au moins trois jours par semaine en vélo monter Camillien-Houde, descendre Remembrance, rarement le contraire. Je marche sur le mont Royal souvent, je fais du ski de fond et de la raquette sur le mont Royal. En hiver donc, je suis un utilisateur du mont Royal de longue date d'ailleurs, depuis 40 ans que j'habite à côté du mont Royal.

1830

Je vais parler de trois sujets. Ça rentre bien dans le micro?

1835

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Ça va très bien. Continuez, oui.

1840

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Vous m'entendez, d'accord. Premièrement, les problèmes de sécurité en vélo, deuxième la circulation de transit, troisième, la circulation piétonnière. Dans chaque cas, je vais essayer de voir ce que je vois comme des éléments de solution à ce que je soulève comme des problèmes.

1845

Donc, commencer avec les problèmes de sécurité de vélo que selon moi comme cycliste il n'y a aucune amélioration depuis la fermeture de la voie d'accès au milieu du parcours. Quels sont ces problèmes? Les virages illégaux sur Camillien-Houde, soient les virages en U et soit le virage illégal à gauche pour rentrer dans le belvédère de Camillien-Houde.

1850

Les arrêts et les stationnements sur la côte nord qui sont un problème de sécurité

1855 pour deux raisons. Primo, les gens repartent souvent sans avertissement, deuxièmement ça force les vélos de virer subitement dans le chemin des autos.

1860 Le rétrécissement de la voie après le belvédère, la qualité de la surface, les nouvelles structures en haut après le rétrécissement, l'espèce d'estrade ajoute des problèmes en rétrécissant la surface disponible en introduisant des problèmes de visibilité pour voir des piétons. Et finalement, une qui était là avant, la vitesse des autos et des vélos dans les descentes, soit sur Remembrance, Côte-des-Neiges, soit sur Camillien-Houde.

1865 Ce que je vois comme des voies de solution pour la sécurité à vélo. Pour les virages illégaux, étant les barrières qui ont déjà été étendues, en bas le feu de circulation, juste en haut à l'entrée du belvédère, plus loin que ça, le rétrécissement rendait impossible d'avoir des barrières. Mais de toute manière, il n'y a pas grand danger de virage en U dans cette partie entre les deux espèces de falaises.

1870 Une signalisation claire interdisant l'arrêt sur les accotements. Là où la voie se rétrécit en haut, de mettre une signalisation et comme par exemple des clignotants jaunes sur un panneau en losange, qui avertit qu'il peut y avoir des vélos.

1875 Un problème dans le rétrécissement. Il y a assez de place là pour un vélo qui ne roule pas vite. Et je me suis déjà fait dépasser par un autobus là, sans problème. Mais c'est à cette condition que l'asphalte soit en condition pour rouler dessus, et ce n'est souvent pas le cas. On est forcé dans la voie des voitures, et cetera. Donc, voir à l'asphaltage.

1880 La nouvelle structure qui est là - je reviendrai là-dessus, sur la partie qui concerne le passage piétonnier - mais c'est selon moi, mes observations, c'est très peu fréquenté. Comme je dis, ça cause à mon esprit des problèmes de sécurité. Je l'enlèverais partout.

1885 Et finalement, une vitesse limite partout à 30 kilomètres/heure avec des dos d'âne. Je dirais comme le précédent, un dos d'âne, un vélo passe à 30 kilomètres/heure sans aucun problème, à 40 kilomètres/heure. Pour se faire lancer par un dos d'âne, il faut vraiment rouler assez vite, merci.

La circulation de transit. Pour moi le point de départ c'est que le parc du Mont-Royal est avant tout voué à l'utilisation de tous les Montréalais, non seulement un groupe en

particulier. Et secondairement, une attraction touristique.

1890

Dans les discussions de transit de Montréal, il faut distinguer entre des utilisateurs de Montréal qui montent d'un côté, s'arrêtent, font une activité, descendent de l'autre côté, et ceux qui passent simplement comme commutateur.

1895

Je pense que l'expérience de 2017, de l'été 2017 en particulier a été un peu particulier pour le deuxième groupe des commutateurs pour une raison très simple. On travaillait à la fois sur Penfield, des Pins, sur la Côte-des-Neiges et sur Côte-Sainte-Catherine, ce qui a hautement fait énormément de volume de transit là, et il ne faut pas prendre ça comme la norme.

1900

Selon moi c'est un constat, mais je dirais plutôt une opinion basée sur les observations que l'interdiction de passage tel qu'il a été mis en place, en effet défavorise l'utilisation du parc par les familles montréalaises et par les touristes en auto quant à ça. Je ne peux pas le prouver. Je soumettrai qu'une façon de le démontrer ou de l'examiner serait de regarder si la fréquentation puisque le stationnement à Montréal collecte de l'argent des parcomètres. On pourrait facilement vérifier si l'utilisation des parcomètres a baissé dans l'été 2018 par rapport à l'été 2017. Selon moi le cas serait oui.

1905

1910

Mais pour donner un exemple de pourquoi je pense que ça nuit à l'utilisation par les familles montréalaises. Une famille dans l'est qui n'a pas le bonheur comme moi d'être situé directement sur la ligne d'autobus 11, qui voudrait faire des activités au Lac-des-Castors ou inversement comme on a entendu parler ceux qui voudraient aller à la maison Smith à partir de l'ouest de la montagne.

1915

Un autre exemple. Touriste cette fois. Un qui voudrait faire le tour des belvédères, Westmount, stationner en haut du mont Royal et aller au belvédère du chalet, aller par la suite au belvédère de Camillien-Houde, c'est impossible avec l'interdiction.

1920

Moi personnellement je n'aurais aucune objection à revenir à une réouverture complète à la circulation. Mais si on revenait à une restriction à ce niveau-là, j'ai une série de possibilités qui permettraient, qui amoindrieraient à mon avis l'effet sur l'utilisation par les Montréalais tout en diminuant potentiellement le passage sans arrêt sur le mont Royal.

1925 La première serait de rendre, d'avoir un sens unique aux heures de pointe dans la direction qui va contre la prédominance du trafic. Serait selon moi, mais je n'ai pas des mesures de comptage de trafic dans le matin d'est en ouest, dans l'après-midi d'ouest en est. Sinon fermeture, mais aux heures de pointe seulement. Sinon, plus sévère encore la fermeture les jours ouvrables, mais pas en fin de semaine quand il y a beaucoup moins de trafic, de passage de commutateurs.

1930 Et si au moins on ferme complètement le passage du mont Royal, pour permettre aux gens d'aller, qui viennent de l'est, d'aller stationner au Lac-des-Castors et vice et versa. Utiliser la voie qu'on a laissé tomber parce qu'on a plus deux voies dans chaque direction, mais une voie dans chaque direction dans ce qui était avant le côté pour la circulation à l'est. Ce qui laisse deux voies où on pourrait circuler entre les deux pôles de maison Smith et Lac-des-Castors.

1940 Finalement, pour ce qui est de la circulation piétonnière sur Camillien-Houde et des structures pour l'encourager. Je trouve une aberration complète, la Ville a investi dans des très belles structures et sentiers sur la pente en bas de Camillien-Houde, qui permettent de se rendre au belvédère et du belvédère on peut monter sur l'escalier qui est là. Je ne comprends pas pourquoi quelqu'un qui voudrait marcher, qui saurait que ces sentiers sont là, il irait marcher sur Camillien-Houde de préférence. Je veux bien. Mais ces sentiers sont très mal indiqués. Ils sont bien connus des gens comme moi qui sont des utilisateurs fréquents du parc, mais pour l'utilisateur occasionnel, le touriste c'est presque impossible de deviner qu'ils sont là.

1950 Donc, pour moi la solution évidente c'est de s'arranger pour très bien indiquer la présence de tous ces sentiers, comme au Jardin botanique, avec des cartes détaillées qui montrent la présence de ces sentiers, fixées à différents endroits, différents points d'accès du parc, et avec des affiches qui indiquent les sentiers, des flèches. Comme par exemple on a déjà pour les sentiers de ski de fond.

1955 Et finalement, à ce moment-là les structures qu'on a érigées en haut de Camillien-Houde n'ont pas de raison d'être. En fait, il y a sur la voie qui fait le tour en haut de Montréal, un très bel endroit où on a exactement la même vue d'encore plus haut. Et comme je dis, facilement accessible à pied. À la limite, on pourrait mettre une petite plateforme là si on voulait.

1960                   Finalement, je conclus là. Je trouve la petite installation au belvédère de Camillien-Houde bien sympathique. Le petit genre de resto. Et voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

1965                   Bien, alors je vous remercie beaucoup, Monsieur Boothby. Je vous remercie aussi de vos notes qui donnent le plan de votre intervention.

J'avais une question de clarté. D'abord, le belvédère, ce dont vous parlez ce n'est pas le belvédère soleil, c'est plus le restaurant sur Camillien-Houde?

1970

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Le restaurant est au belvédère Camillien-Houde. Ça, je trouve bien.

1975

**LA PRÉSIDENTE :**

Intéressant, mais vous trouvez moins...

**M. DANIEL BOOTHBY :**

1980

Mais l'autre en haut, après le rétrécissement, je ne sais pas exactement. Je dois dire où arrête Camillien-Houde et où commence Remembrance.

**LA PRÉSIDENTE :**

1985

Mais c'est celui qui en haut qu'on appelle le belvédère soleil, qui donne sur...

**M. DANIEL BOOTHBY :**

1990

Ah c'est ça qu'on l'appelle, oui, exact.

1995

**LA PRÉSIDENTE :**

Celui-là, vous êtes un peu plus critique, c'est ce que je comprends?

2000

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Oui, beaucoup.

2005

**LA PRÉSIDENTE :**

Beaucoup critique même.

2010

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Parce que comme je dis il y a un plus beau point encore juste en haut de la falaise qui est facilement accessible à pied. Et pour moi ça représente en plus un problème de sécurité.

2015

**LA PRÉSIDENTE :**

En plus, oui.

2020

**LE COMMISSAIRE :**

Bien, pendant qu'on parle de ça, qu'est-ce que vous n'aimez pas là-dedans? Parce qu'il y a un très beau point de vue sur les couchers de soleil, qu'on ne trouve pas ailleurs. Est-ce que c'est la structure que vous n'aimez pas, la façon dont ça a été fait?

2025

Est-ce que si la Ville en ayant plus de temps qu'ils en ont eu pour faire ces structures temporaires, si la Ville érigeait là un bel espace qui serait agréable. Est-ce que vous, vous dites ça n'a pas sa place quand même?

Est-ce que ma question est claire?

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2030

Oui, oui. La question est abondamment claire. Il y aurait certainement moins de problèmes avec ça, à mon esprit, si un il était moins laid. Je le trouve laid. Question de goût, mais je le trouve laid. Deuxièmement, il y a les problèmes de sécurité que ça induit. Tel qu'il est, il bloque la vue des rares piétons qui passent. Il n'est pas du tout clair où devraient passer les vélos, s'ils passent à l'intérieur des cônes qu'on a mis. Le risque de collision avec les piétons qu'on ne voit pas venir est assez élevé, merci. S'ils passent à l'extérieur, ils bloquent carrément les autos, et cetera.

2035

**LE COMMISSAIRE :**

2040

O.K.

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2045

Des réaménagements de structure. J'en ai plus... c'est relié à l'idée de monter Camillien-Houde à pied que, comme j'ai dit je trouve il y a un manque d'intérêt là. Si on voulait faire une structure avec cette vue, je trouverais, à côté du chemin qui fait le tour en haut, plus approprié que là où il est. Le sol plus que je vois c'est de cette voie-là, c'est l'accès par autobus.

2050

**LE COMMISSAIRE :**

Là, il y a beaucoup de problèmes de sécurité liés à l'emplacement actuel. Beaucoup de monde le dit. C'est certain qu'il va falloir agir là-dessus.

2055

Mais on essaye de voir nous qu'est-ce que vous n'aimez pas. Comme d'autres personnes, est-ce que c'est la structure actuelle ou si c'est l'emplacement?

**LA PRÉSIDENTE :**

2060

À date, Monsieur, j'ai cru comprendre que l'emplacement vous apparaît mal choisi. Vous avez proposé de le faire à un autre endroit, mais je n'ai pas bien saisi où.

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2065

Oui. Si vous passez juste en face de là, du côté sud...

**LA PRÉSIDENTE :**

2070

Vous le feriez de l'autre côté, du côté du belvédère Camillien-Houde?

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2075

Mais il y a une espèce de falaise en haut de là, il y a un emplacement qui est directement accessible par le chemin qui fait le tour, qui va à l'accès aux antennes par exemple, et cetera.

**LA PRÉSIDENTE :**

2080

O.K. Je comprends bien.

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2085

Si j'étais pour faire une plateforme, une facilité, c'est là que je le ferais. Moins en estrade, pour répondre à votre question, là c'est ma préférence personnelle, mais moins en estrade plus en plateforme, avec une attention aux problèmes de sécurité. Si c'était le choix, je n'aurais pas des objections très fortes. Sauf que moi pour la vue je continuerais d'aller en haut.

2090

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça a été suggéré effectivement, par un autre intervenant.

**LA COMMISSAIRE :**

2095

Je veux juste vérifier. Selon vous, les dos d'âne ne seraient pas un problème pour les vélos si...

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2100

Ça dépend de la vitesse. C'est vrai que si on frappe les dos d'âne actuels qui sont à peu près dessinés pour que si une voiture passe dessus à 30 kilomètres à l'heure, on ne se fait pas trop brasser. Ce genre-là de dos d'âne, par le genre site de construction temporaire où là ça brasse vraiment la voiture. Là, un vélo passe très facilement à 30, 40 kilomètres à l'heure sans problème. C'est sûr que si on le frappe à 80 kilomètres à l'heure, on va se faire lancer dans l'air. C'est aussi vrai que si on frappe un trou dans l'asphalte, ce qui n'est pas un phénomène inconnu à Montréal, on se fait lancer à 80.

2105

Un bon descendeur pourrait probablement atteindre 80 kilomètres à l'heure sur la descente de Camillien-Houde.

2110

**LA COMMISSAIRE :**

Quand vous, vous faites le vélo, est-ce que vous montez et vous descendez Camillien-Houde?

2115

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Rarement, descend, parfois. Mais ça m'arrive de descendre Camillien-Houde, oui.

2120

**LA COMMISSAIRE :**

Et qu'est-ce que vous faites pour ne pas descendre Camillien-Houde? Est-ce que vous faites le tour?

2125

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Mon petit tour personnel c'est de monter Camillien-Houde, descendre Remembrance fait un petit bout de Côte-des-Neiges, monte Westmount, redescend, fait un autre bout de Camillien-Houde, monte le chemin de la Poly, descend dans la rampe de l'Université et je reviens par Outremont. Mais ça, c'est mon petit circuit personnel.

2130

Mais il m'arrive de descendre par Camillien-Houde, mais comme beaucoup de

cyclistes, je dépassais des fois les 50 kilomètres en descendant là.

2135

**LA PRÉSIDENTE :**

Moi j'aurais une question. À la fin, le chapitre de votre document où vous vous intéressez à la circulation piétonnière. Le premier point qui s'appelle « aberration – la Ville investit dans travaux sentier qui monte au belvédère puis il y a un escalier aussi qui va jusqu'à... en hauteur ». Où est l'aberration là-dedans? Qu'est-ce que vous trouvez aberrant?

2140

**M. DANIEL BOOTHBY :**

D'encourager les gens de marcher sur Camillien-Houde. Quand on marche à côté d'une route, c'est sûr que c'est moins sécuritaire. C'est pas claire...

2145

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Prendre les sentiers ou les escaliers.

2150

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Tandis qu'on a investi dans des très beaux sentiers.

2155

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Ce que vous indiquez, c'est que vous ne voyez pas pourquoi on ferait des allées piétonnes le long de Camillien-Houde quand il y a plein d'autres endroits où marcher si on veut marcher?

2160

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Pourquoi marcher dans les échappements d'autos quand on peut marcher dans le bois.

2165

**LA PRÉSIDENTE :**

2170

C'est vrai.

**LE COMMISSAIRE :**

2175

Mais je vous comprends. Actuellement Camillien-Houde, depuis les années 50, qui a été élargi, c'est une autoroute.

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2180

Si je pouvais revenir en arrière, on n'aurait jamais touché au plan d'Olmsted. On n'aurait pas construit le Royal Vic, on n'aurait pas construit les résidences de McGill. On n'aurait pas dynamité à travers le mont Royal.

**LE COMMISSAIRE :**

2185

Mais plusieurs personnes suggèrent de revégétaliser, planter des arbres à nouveau, des arbustes, rétrécir la voie, la rendre plus étroite. Bref, si c'était beaucoup plus agréable de monter sur Camillien-Houde que maintenant et moins dangereux. Est-ce que vous garderiez le même jugement ou vous pourriez nuancer votre jugement?

2190

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Ça serait un tout autre projet. Je ne serais pas nécessairement contre ça.

2195

**LE COMMISSAIRE :**

Parce qu'il y a des beaux points de vue que vous avez sur Camillien-Houde que vous n'avez pas dans les sentiers ailleurs, en forêt. Camillien-Houde offre une perspective.

2200

**M. DANIEL BOOTHBY :**

Où?

**LE COMMISSAIRE :**

2205

Bien, en montant un peu partout, près d'où il y a le belvédère en ce moment, par exemple.

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2210

Non, le belvédère...

**LE COMMISSAIRE :**

2215

Bien non, mais je parle du belvédère soleil.

**M. DANIEL BOOTHBY :**

2220

Ah. Mais comme je dis on a exactement la même vue de plus haut, de l'autre côté de Camillien-Houde en haut. Je me suis arrêté beaucoup de fois là, pour précisément cette vue. Maintenant, si je croyais vraiment qu'il y a énormément plus d'accès avec quelque chose, à cause de l'arrêt d'autobus avec quelque chose de redessiner, ça serait autre chose. Comme ça serait autre chose si on renaturalisait. Mais là, je parle de Camillien-Houde tel qu'il est.

2225

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Boothby, de votre présentation.

2230

**M. DANIEL BOOTHBY :**

C'est moi qui vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

2235

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant, monsieur René Houde. Bonjour, Monsieur.

**M. RENÉ HOUDE :**

2240

Bonjour, Mesdames, bonjour, Monsieur. Alors moi ce n'est pas Camillien, mais c'est René.

**LA PRÉSIDENTE :**

2245

Pardon. Excusez-moi. Oui, oui.

**M. RENÉ HOUDE :**

2250

C'était le cousin de mon père.

**LA PRÉSIDENTE :**

2255

Vous pouvez vous assoir si vous voulez.

**M. RENÉ HOUDE :**

2260

Oui. Alors moi, mon nom c'est René Houde, je suis guide touristique avec mon permis. Et puis j'ai fait une carrière avant avec la compagnie 3M, une multi nationale américaine et j'ai pu retraiter assez jeune. Alors, j'ai fait ce qu'il fallait faire pour avoir mon permis et devenir guide touristique de la Ville de Montréal.

2265

Oui, c'est ça. Alors, je suis ici pour justement parler de fermer le mont Royal, qu'on a fait l'été passé. Alors, si on prend l'été d'avant là, avant l'été passé qu'on pouvait passer, c'était idéal pour pas beaucoup de guides. Parce que moi je suis un guide qui a des agences, on fait des tours privés. O.K.

2270

Alors, quand on a un tour de ville, la montagne c'est impératif, c'est un must. On ne peut pas faire... Maintenant, les touristes qu'on a, la montagne c'est nécessaire et de façon entière. Je vais vous dire beaucoup pourquoi. Alors, comme c'est là on était obligé de faire le côté ouest, parce qu'il y a des toilettes. Le belvédère Camillien-Houde on ne peut pas vraiment y aller, et quand on redescend par le côté est, et bien on peut voir la croix qui est là.

2275            Alors, c'est des touristes d'un certain âge qu'on prend soit au bateau, soit dans des  
hôtels en ville, et ces gens-là ils décident de payer un peu plus pour avoir un tour privé. Et  
souvent ils ont des problèmes de mobilité. Et plusieurs de ces touristes connaissent les  
principaux attraits de Montréal et de la montagne. Beaucoup me disent en partant qu'il y a  
2280 beaucoup de renseignements déjà sur la montagne.

                 Maintenant, pour nous de faire le côté de la croix après avoir fait le Lac-des-Castors,  
la façon dont c'était l'été passé, eh bien, ça représentait un détour qui était très punitif,  
qu'on ne pouvait pas vraiment faire.

2285            Alors, maintenant, tous les véhicules d'un, trois, jusqu'à huit passagers, parce qu'à  
neuf on peut passer, c'est ça. Alors, il y en a environ, durant tout l'été, il peut y en avoir un  
maximum de 60 durant tout l'été pas plus, probablement moins. Parce qu'on n'est pas  
beaucoup de guides à faire ce genre de tour de ville privé.

2290            Maintenant, pour gérer une permission comme ça, vous pouvez le faire avec le  
permis. Et ceci permettrait de vérifier si le permis est à date. Comme moi là, il est bon  
jusqu'au 31 décembre 2018. Mais au début janvier je vais aller me chercher de 2019. Alors  
nous, pour avoir ce permis, il faut réussir un cours. Le plus populaire c'est l'ITHQ, il faut  
2295 réussir. Ensuite, il faut passer, il faut réussir un test de la Ville de Montréal, que j'ai passé,  
et il faut payer 130 \$ par année.

                 Maintenant, ce 130 \$ on le paye. Mais pour dire que ça nous donne quelque chose,  
j'en vois pas. C'est sûr que la Ville dit qu'il faut avoir un permis pour être guide, mais on en  
voit aller-retour qui n'ont pas de permis. Alors, le 130 on est une centaine, ce n'est pas un  
2300 gros montant pour la Ville de Montréal. Ça, je comprends ça. Mais pour nous autres, bien  
on le paye, mais on a vraiment très peu en retour. Puis ce genre de touriste c'est des gens,  
comme je vous dis, qui connaissent un peu Montréal. Un autobus de 40 passagers, c'est  
des gens en voyage organisé. J'ai déjà dit à des gens dans un autobus qu'en face de  
2305 l'Hôpital Général : « There was the Tudor, l'architecture Tudor. » Il y en a un qui m'a dit qu'il  
trouvait pas ça beaucoup deux portes pour des grosses maisons comme ça. C'est différent.

                 J'ai lu quelque part que vous parlez aussi de faire un règlement à 30 kilomètres à

2310 l'heure. Ça, ça serait le paradis. Parce que les années antérieures, quand on faisait toute la montagne, on en avait qui nous poussaient dans le dos, qui allaient vraiment à une vitesse que t'sais. Alors, si c'était respecté le 30 kilomètres à l'heure, ça serait idéal pour nous autres.

2315 C'est pas mal ça qui est ma requête puis je pense que j'ai certains arguments qui ont du bon sens. Moi en plus avec mon nom, bien j'aime bien aller à l'observatoire Camillien-Houde. Et puis je sais pourquoi que la côte a été faite, parce que Camillien-Houde il disait que c'était impossible. Puis après ça, le maire suivant il en a fait une puis il l'a appelée Camillien-Houde.

2320 Ça fait que c'est des choses que j'aime beaucoup à dire, mais que je ne peux pas faire, parce que comme je vous dis, il faut aller d'abord au Lac-des-Castors pour les toilettes. Ça a-tu du bon sens mon affaire?

**LA PRÉSIDENTE :**

2325 C'est certainement utile que vous veniez nous en parler. Dites-moi une chose, est-ce que la fermeture du transit a eu beaucoup, je ne veux pas entrer dans les détails, mais beaucoup d'impacts à la fois sur vos revenus et sur... est-ce que ça vous a empêché de faire des voyages vous et pour ce que vous savez aussi des collègues qui ont un permis?

2330 **M. RENÉ HOUDE :**

Ça, c'est difficile à dire. Parce que vous n'appelez pas les gouvernements vous autres?

2335 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, non, non. On ne s'appelle pas le ministère du Revenu non plus.

2340 **M. RENÉ HOUDE :**

Ça peut avoir un effet sur le pourboire. Mais c'est quelque chose qui est difficile à déterminer. Mais ça peut.

2345 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans un été par exemple, ou dans une saison touristique. Combien de fois y allez-vous habituellement? Ce que ma question sous-entend, est-ce que la situation du projet pilote vous a empêché de faire des visites à la montagne avec des passagers?

2350 **M. RENÉ HOUDE :**

Ah non, ça, je ne peux pas dire que ça m'a empêché.

2355 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. Ça ne vous a pas empêché?

2360 **M. RENÉ HOUDE :**

Ça m'a nui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2365 Ça vous a nui, mais ça ne vous a pas empêché?

**M. RENÉ HOUDE :**

2370 Non. Ça là, non. Ça m'est arrivé une couple de fois qu'il y a des gens qui connaissent vraiment la montagne. Et eux, ils voulaient voir la maison Smith, le grabeau, parce que je ne sais pas si vous savez, mais dans la maison Smith on peut voir du grabeau. Alors, j'ai fait le tour de la montagne puis je suis revenu. Mais à part de ça, non. Comme je vous dis, ce n'est pas des centaines de voitures. Puis avec notre permis, je pense que ça permet, un permis permet de vérifier... Puis en même temps, s'il est obsolète, si le permis n'est pas à date, bien là, ils peuvent charger une amende, parce que ce n'est pas...

2375

Je l'ai fait une fois. J'ai dit « je vais essayer ». Je l'ai montré aux policiers puis non.

2380 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça n'a pas marché.

2385 **M. RENÉ HOUDE :**

Il m'a donné une belle amende. Puis j'ai dit : « Je regrette. Vous ne pourriez pas me donner une chance. » Puis il m'a offert un Kleenex, parce qu'il pensait que j'allais pleurer. J'ai dit : « Non, ce n'est pas nécessaire. »

2390 C'est pour ça que je suis ici, puis vous allez recevoir un avis de l'APGT dont je suis membre officiel. Parce que pour les vélos et les autobus, c'est vrai que c'est bien. C'est une bonne façon, c'est sûr. Mais pour les quelques autos... Parce qu'on pourrait dire que c'est les touristes haute gamme un peu. Parce que des fois je fais les autobus, une fois qu'on est sur la montagne ils regardent le bois puis ils regardent le cimetière.

2395 Ça fait que c'est pour ça moi j'aime bien faire ce genre de touristes. C'est plus intéressant. Ils parlent mieux l'anglais. Parce que ne sais pas si vous avez déjà fait des gens du Texas. Y'all.

2400 **LA COMMISSAIRE :**

Je voulais simplement quelques précisions. Vous avez dit que vous êtes une centaine qui sont membres de cet organisme?

2405 **M. RENÉ HOUDE :**

Oui. L'APGT on est 112.

2410 **LA COMMISSAIRE :**

Et quand vous parlez d'environ 60 par été, c'est 60 par personne?

**M. RENÉ HOUDE :**

2415

Ah non, non, non, total.

**LA COMMISSAIRE :**

2420

Total.

**M. RENÉ HOUDE :**

2425

Total. Comme je vous dis, on n'est pas beaucoup de guides qui font ce genre de tour.

**LA COMMISSAIRE :**

2430

Et quand les gens vous engagent et vous êtes en voiture de trois à huit personnes et vous êtes sur la montagne, est-ce que les gens débarquent et se promènent ou c'est vraiment un voyage, avant cet été, mettons, est-ce que les gens traversaient et vous faisiez le tour d'un bord à l'autre ou on s'arrêtait, on se promenait et là on continuait puis on s'arrêtait ailleurs?

2435

**M. RENÉ HOUDE :**

2440

Je dirais que, parce qu'on commence soit par le Vieux-Montréal et le Centre-ville, ou on commence au Centre-ville puis on fait la montagne. Alors, quand on arrive à la montagne, on a une heure et demie, deux heures de fait. Alors, c'est pour ça qu'on commence toujours par l'ouest pour les toilettes. Moi j'appelle ça un arrêt shakespearien. Vous connaissez Shakespeare, to pee or not to pee. Alors, c'est pour ça qu'on commence là.

2445

Et puis pour faire l'autre côté, bien là, c'est pour ça que je suis ici, pour essayer d'avoir une permission.

2450 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que les gens quand ils débarquent pour leur arrêt Shakespeare, se promènent aussi autour du lac?

2455 **M. RENÉ HOUDE :**

2460 Bien, oui, bien oui, le lac. Et puis juste pas loin du lac, je ne sais pas si vous avez déjà vu ça, il y a une, comment je dirais ça, c'est comme une petite sculpture en cuivre qui a toutes les montagnes, puis il y a la croix, puis tout ça. Puis moi, quand je fais la marche un peu le long du lac, bien je leur montre ça. C'est très bien fait. On appellerait ça une sculpture. Vous savez ce que je veux dire.

**LA PRÉSIDENTE :**

2465 Oui.

**M. RENÉ HOUDE :**

2470 Mais il y a des fois que je me disais « bien, t'es aussi bien de ne pas leur montrer, on leur montrera la croix ». Parce qu'elle est bien faite, on voit la croix.

**LA PRÉSIDENTE :**

2475 Merci.

**LE COMMISSAIRE :**

2480 Je ne veux pas m'éloigner des problématiques de la voie Camillien-Houde, mais votre permis là, il donné par votre association ou par la Ville de Montréal?

**M. RENÉ HOUDE :**

Par la Ville de Montréal.

2485

**LE COMMISSAIRE :**

Par la Ville.

2490

**M. RENÉ HOUDE :**

Vous avez le logo ici.

**LE COMMISSAIRE :**

2495

Puis il est reconnu par le ministère du Tourisme ou pas?

**M. RENÉ HOUDE :**

2500

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Aussi?

2505

**M. RENÉ HOUDE :**

Aussi. Parce que Tourisme Montréal, il faut montrer notre permis si on fait un tour de ville avec eux.

2510

**LE COMMISSAIRE :**

O.K.

2515

**M. RENÉ HOUDE :**

Non, non, on prend ça sur De Maisonneuve.

2520 **LE COMMISSAIRE :**

Puis quelqu'un peut se promener facilement sans permis comme ça, ramasser les touristes, prendre l'argent des touristes sans permis?

2525 **M. RENÉ HOUDE :**

Le pire de tout là, je ne sais pas si vous avez déjà remarqué l'amphibus?

2530 **LE COMMISSAIRE :**

Oui.

**M. RENÉ HOUDE :**

2535 C'est épouvantable. D'abord, moi j'ai déjà vérifié. J'ai dit : « Vous avez permis là-dessus? – Ah non, non. Il dit : Moi je suis... il m'a sorti un mot, en tout cas, il dit : « Je ne suis pas guide. » Et puis il passe sur la rue St-Jacques là où il y a une belle pancarte « les autobus ne peuvent pas passer ». C'est une question de goût. Bien moi, je trouve ça tellement laid, là. Puis il passe devant l'hôtel St-James.

2540

**LE COMMISSAIRE :**

Le permis, c'est un gage de qualité, mais est-ce que c'est lié à vos assurances aussi?

2545

**M. RENÉ HOUDE :**

2550 Non. On n'a pas vraiment besoin d'assurance, parce que les touristes qu'on fait ont des assurances. Dans l'APGT ça a été discuté si on devrait avoir des assurances. Moi j'ai eu un cas où un monsieur s'est tordu, quasiment cassé la cheville. Puis tout de suite ils ont dit : « On va appeler notre assureur. » Mais la Ville n'exige pas non qu'on aille des assurances.

Mais par contre l'APGT exige qu'on aille notre permis de la Ville.

2555

**LE COMMISSAIRE :**

La vitesse actuelle, avant c'était 50, c'est réduit à 40, en ce moment c'est 40. Si ça restait 40, vous vivez comment avec ça?

2560

**M. RENÉ HOUDE :**

Bien, je vais vous dire que 30, moi ça ferait mon affaire, parce qu'on ne va pas vite. Quand on passe devant les chevaux puis tout ça. Surtout quand il y a des chevaux à l'extérieur, les gens... puis si je diminue un peu, hey il y en a qui... t'sais. Ça fait que c'est pour ça que je suis ici aujourd'hui.

2565

**LE COMMISSAIRE :**

Vos voitures sont identifiées ou pas?

2570

**M. RENÉ HOUDE :**

Oui. J'ai une voiture avec un F.

2575

**LE COMMISSAIRE :**

Vous parlez de la plaque d'immatriculation?

2580

**M. RENÉ HOUDE :**

Oui. Non, ma voiture n'a pas de...

2585

**LE COMMISSAIRE :**

C'est banalisé.

2590 **M. RENÉ HOUDE :**

C'est banalisé, oui. Il n'y a rien dessus.

2595 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, le gars qui vous klaxonne en arrière pour aller plus vite, il ne sait pas nécessairement que vous êtes un guide touristique?

2600 **M. RENÉ HOUDE :**

Non. Non, non. Ça, non.

**LE COMMISSAIRE :**

2605 O.K.

**M. RENÉ HOUDE :**

2610 Je ne sais pas si ça pourrait se faire. En tout cas. Moi ce que je faisais, surtout dans le bout de l'étable des chevaux, je me tassais quand je voyais que...

**LE COMMISSAIRE :**

2615 Vous vous tassiez dans la place des cyclistes puis des piétons?

**M. RENÉ HOUDE :**

2620 Non. Il y a un bord qui n'a pas de... les cyclistes sont l'autre bord. Mais je respecte beaucoup, j'en fais moi-même du vélo, puis c'est vrai que c'est une belle place. Les vélos puis les autos puis les taxis puis les autos, puis les camions puis les autos à Montréal, ce n'est pas toujours facile. Non.

2625 **LE COMMISSAIRE :**

Moi j'irais faire un tour avec vous, il me semble qu'on aurait du fun.

2630 **M. RENÉ HOUDE :**

Oui, parfait. D'ailleurs, je suis reconnu pour ça. Il y a un terme anglais qui dit witty. Je suis reconnu pour ça. Maintenant, je ne suis pas aussi drôle que mon neveu, mais je peux faire rire un peu. Parce que mon neveu lui, il est millionnaire à faire ça, il s'appelle Louis-José.

2635

**LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Alors, il me reste à vous remercier de votre présentation et votre présentation visuelle aussi.

2640

Alors, si elle est présente parmi nous, j'inviterais madame Jennifer Crane, s'il vous plaît.

2645 **Mme JENNIFER CRANE :**

So, I'm going to make my presentation in English. Questions are happily received in French and response is given. So, basically I spoke to you in May when you had your first consultation at the hotel and...

2650 **LA PRÉSIDENTE :**

It was information.

2655 **Mme JENNIFER CRANE :**

Yes, information. I'm sorry. The citie's information session that people were allowed to comment on. So, I spoke to you about a couple of items at the time. On live on Mount-Royal, Ridgewood Avenue. I've lived there for ten years at the top of Ridgewood and a few

2660 of my neighbors have also been involved and being quite unhappy about this because I have a car. I am very lucky to have a car and a parking spot indoors. But a lot of people are limited to taking the bus. We have an issue that the bus doesn't come up our street.

2665 When the information session was given, when this pilot project was sort of, the announcement was sort of botched, but you know it was announced. We were informed by Sue Montgomery, our borough mayor, that she's spoken to Luc, meaning mister Ferrandez and there would be more buses.

2670 This hasn't happen, and in fact, there are fewer buses and information session was held with residents of my street. I advised certain senior citizens that this was happening because, for example, one of my neighbors is 83 years old. I frequently find him at the bottom of the street waiting for the bus and I pick him up and I bring him.

2675 So, I said this would be interesting for you to go and attend. So this happened. But the services has been cancelled on a number of occasions due to Cyclovias. We have here the first of the closures, I can show you. Comme ça? Oui.

2680 Okay. This is the bus stop right at the top of Ridgewood. This picture was taken on the 30th of May, so that would be two days before the pilot project took place. So basically, we see that the service was cancelled for a bicycle event. Then it was cancelled again. And we were told that it doesn't matter if you don't have transit access, because we're gonna have a much improved public transportation thing.

2685 This has not been the case. There's no buses after nine o'clock that go up the street. The bus that does come up the street, the 166 departs from the Guy-Concordia Metro station. Equally isn't frequently as the 11. So say between 20 and 30 minutes. So you can take a taxi up, I guest, if you want.

2690 So the pilot project has affected us as residents, it's a fact, because we weren't consulted. So, as residents of Mount-Royal, you have people that are in Outremont. You have people that are in Côte-des-Neiges, in Westmount and in Ville-Marie that actually have residents on... I don't count Plateau-Mont-Royal because there are no residents on the actual mountain.

2695 We weren't consulted in advance. We were not treated as natural historic  
neighbourhood even though we are people. People circulate that are residents, people that  
live on the mountain. Not just visiting. Coming riding their bicycles or picnicking. We live  
there, we go around, we visit other areas of the mountain to shop, to visit friends. I've used  
it for work, I work in politics. We had a byelection in Outremont. It was very convenient to go  
through Outremont to campaign. It's not any anymore.

2700 Shopping is no longer... I've taken the personal step simply because I'm extremely  
annoyed by this, of boycotting the Plateau-Mont-Royal and it's businesses for the duration  
of the project because I'm not taking an extra 20 minutes to benefit commerçants in mister  
2705 Ferrandez borough. That's a political, that's a personal issue that I have made, but I think  
that there are a lot of people that ended up doing that. It's not an official boycott, but people  
have said I don't go to Outremont anymore, I won't go to the Plateau, I won't do this, I don't  
go to restaurants now.

2710 I don't know if this is something that the administration finds helpful or beneficial at all  
to local businesses and... to living together basically. But it's... You know, it's created some  
situations.

2715 So, I'm also a user of the mountain in terms of the road. So I use it to get around, I  
walk on the mountain a lot. I live pretty much in Summit Park. So I leave Mount-Royal park  
on the weekends to people that need to, use their car to get there. But I've been able to  
frequent it quite a bit this summer simply because I am also a rights holder in the cemetery.  
So, I do have access. I can get in into the cemetery and that if I wanted to go back over  
Camillien-Houde, I've done that.

2720 And my observations this summer were that there were many fewer people there.  
The parking lots weren't full. I can show you some pictures of empty parking lots on  
occasions. These installations were brought up when the pilot project came out. So this was  
taken, I believe, on the first of June. I don't think that the city was quite prepared for the bad  
response it was gonna get. Petitions with over 38 000 people. And they seem to clamored a  
2725 put up installation to be interesting. So there's some hammocks that were constructed on  
the corner of Remembrance in the parking lot. There were trees that were wrapped in  
wood.

2730 **LA PRÉSIDENTE :**

Would you mind to repeat what intersection is that?

2735 **Mme JENNIFER CRANE :**

That is at the intersection of Remembrance and Camillien-Houde, right across from the Camillien-Houde gate of Mount-Royal Cemetery. So there's a bus stop there. There's always a bus stop there and the bus stop across the street. But at that particular corner, they constructed some hammocks in a wooden structure that people could sit in and build stuff around the tree. So there are a number of these things that were built and you know, obviously, it's a personal decision and a matter of personal taste, whether you like it or not. But they weren't very well received by users of the mountain.

2740  
2745  
2750 You know, this for example. This thing here, Destination Montréal. They had those at either end of the mountain when you would go in towards the Beaver lake entrance and then coming back from Camillien-Houde. I mean, I don't know. It's a personal thing, but for the most part, everybody that I have started talking to felt like it looked like a cheap low-rent resort and it's improvisation and it didn't do anything to add to the experience of the mountain. It's actually, visually offensive, a lot of the things. The structure that they built, the Belvedere Soleil, I've got some pictures of that, but... I'll speak to this some more after.

2755 Anyway. So getting to the structures, they built a lot of these structures sort of you know: tout à coup. I think, it was deemed that this wasn't gonna be a popular thing. So, we ended up having a large structure called the Café Suspendu that was built at the Camillien-Houde thing. And basically, if you're walking by, bicycling by, driving by, anything, you are faced with a big shipping crate with you know, kind of rods and stuff like that.

2760 So, one of your nicer views that you could see, you can no longer see. Okay, I'm gonna leave the pictures for now and just speak to this.

So, the other element, the other way that I use the mountain is as a rights holder of Mount Royal Cemetery, which is something that I raised at May, at the information session. And when I spoke to the city official about the cemetery, the access to the cemetery from

2765 the west and from the east, when I heard about this project I contacted David Scott who's  
the director general of the Mount Royal Cemetery and he was equally upset because he  
said that they had not been consulted and of course a lot of rights holders like myself, we  
weren't able - coming from the west - we weren't able to access the Camillien-Houde gate  
anymore. My family members are literally right beside the gate and it takes me ten minutes  
on the road to get there.

2770  
2775 So, I did a road test, you know similar times and everything. And I was on the road for  
a total of 40 minutes with their detour. The detour that was proposed... what ended up  
happening was Mister Scott was able to get some concessions so that Mount Royal rights  
holders and funeral processions would have, we were able to access the west, well the  
Camillien-Houde gate between nine o'clock and four o'clock every day.

2780 It was a bit complicated to get there, but there was a sign and I have a picture but I'm  
not gonna play around with this too much. It's complicated. But the sign was there. One  
afternoon, I went and I was grilled at length as to where I was going by a Stationnement  
Montréal guard. This was in August and he said, I indicated, I said: I'm going to the  
cemetery. He almost accused me of lying and I wasn't gonna back down and he said: Well  
you know, it's a... whatever, it's 20 to 4, you're not spending much time. I said: Are you  
gonna keep me from my grandparents? Then he said: You can grow through but you'll get a  
ticket of a 160 dollars. I think that this was a dissuasive thing. I mean, I knew that I could go,  
2785 I knew that if I was confronted by an SPVM agent at the top, that I have legitimate concerns  
I would have taken him to the grave site and it would have been problematic.

2790 I tweeted about this situation, I tagged Stationnement Montréal, the police, the City  
and I contacted the cemetery to let them know that there was some problems that people  
might be facing problems. They were appreciative because they can't keep people there all  
the time.

2795 But I don't know, you know if for example somebody who is a unilingual Anglophone  
senior citizen coming from the west, if they had been confronted by a bully parking guard  
like that, if they would have succeeded in getting to see their loved ones in the cemetery.  
And that is something, it's upsetting and we... a lot of people found that it was really  
unsympathetic to senior citizens.

2800 The administration seems to think it's simple for people to hop on buses that don't  
come to go to the cemetery, but you get to the cemetery - I went through there - these are  
very, very large spaces. So you know, it's difficult enough for somebody who's in generally  
good health to get around. But if you have any limited mobility, it's an issue.

2805 So, anyway. This was the other issue that we had. You know, discrimination against  
the elderly and senior citizens. So as the gentlemen I was speaking earlier talked about, a  
lot of people go there with families and cars with senior citizens to take them over. Could be  
patients, it could be visitors, it could be anything. But Montrealers who are the most  
vulnerable were not able to share our mountain this summer and it's... I don't understand  
how anybody could think that this was a good idea.

2810 I've come up with, you know, temporary installations. You've got my opinion on them.  
it's a subjective opinion. I taught they were extremely ugly. They did not benefit anybody.  
The belvedere Soleil, apparently was dangerous in the report because I personally saw  
cars parked there. I've never seen cars parked there before. But with a rainbow of plates,  
2815 clearly Americans, they don't understand the, what's un *accotement*. They don't understand  
any of that. So they're parked, oh we can park here. And you know, possibly hit somebody  
or who knows what. So, as the gentlemen mentioned before, there a nice little cliff up there  
with the same view, only it's a lot safer to get to.

2820 So, you know I don't think that the idea of having a stop there is a bad idea. Maybe  
even have a permanent stop for everybody. Not just for drivers, but for cyclists too. And you  
know, we went on a number of occasions this summer to do some field tests and to see  
what's going on and it was the same every time. Many fewer people would see cyclists  
winging by through the intersection at Camillien-Houde where the crosswalk is. If  
2825 somebody's walking there, if somebody is hit at 60 kilometers by a bicycle, they are gonna  
get hurt.

2830 Now, the city presented accident reports over the past few years, but it's only  
accidents involving cars and it could involve a small fender bender. But accidents can also  
happen with other users of the road and it would be nice to see statistics with that.

I think that some other problems that Montrealers have with this is that the  
methodology that was used doesn't seem to be consistent through sound. Seem that there

2835 was a predetermined, this is something that mister Ferrandez has wanted to do for ten years. He stated this clearly and it was done in a very preempted fashion with no consultation. Unfortunately, the administration has put you in an awkward position because there's been question of course as the neutrality. I have no doubts of your neutrality, I have doubts as to whether they will accept any type of recommendations or whether this is a done deal.

2840 The idea that this was claimed as any type of a success is astonishing to people who actually went to the mountain this summer. I have friends who are restaurant owners and business owners and they would love to have a successful business based on people walking by. You know, I mean, apparently I went to the Café Suspendu a million times because I happened to walk by it. I never went in, I never bought a tea, I never sat there.

2845 So this is very, very questionable. Now, they're talking about people on tour buses that are gonna be there any way. Unlike the gentleman who can't access with his tourists, but the big buses you know with the tourists, the double-decker buses. But I don't think that anybody really benefited from this, except for maybe a certain class of elite cyclists.

2850 And what's ended up happening is that Mount Royal cemetery, it's nothing to do with Camillien-Houde, but during the pilot project, they actually had to ban cyclists from our cemetery. And what's ended up happening is that now cyclists are coming up my street and racing down the street. They're training on a residential street.

2855 So, I don't think that it's helped with cohabitation. I'll find one last picture to show you and then you can ask me whatever questions you may have. But it's... There was... no, nevermind. Okay. At one point during the pilot project, there was something written, an obscenity written on the barrière ciment and it was written in English and French. It was a bilingual message that said - excuse my language: *Fuck vos chars*. And it was left there for weeks and weeks on, and this is not the image we want to give tourists that are coming to Montréal that first of all, that we use vulgar language and leave it on public installations.

2860 I mean, I did tweet the City about it, I've been very active, I've given a number of media interviews on this. It's not, and I was accused because I worked for the former mayor that this is what I'm unhappy about. But it has nothing to do with the former mayor, it has nothing to do with the current mayor. The former mayor would be getting the same

treatment from me if he tried to do this.

2870 It's wrong and I mean, you know... They say: Oh, it's okay because it's by the ghost  
bike. Well, it's not okay because by the ghost bike. It's unfortunate that somebody died on  
the mountain, but the comportement of everybody needs to be changed. I saw this morning,  
just before I got here, a report from CAA Québec and I put a couple of my  
2875 recommendations. Theirs are much better and I think les Amis de la Montagne had some  
good ideas of cohabitation. But the roundabout idea would keep everybody safer because I  
even, after the end of the pilot project, I saw somebody pulling a U-Turn up there to get, to  
go back up towards Smith House and a cyclist went by, shook his head but he wind through  
at 60 kilometers an hour. You know, judge somebody's behaviour, but misbehave yourself.

2880 Anyway, I hope this doesn't be made permanent. As a resident of the mountain, I  
think it's heart breaking that people were kept away from our mountain this summer. It was  
so sad to see empty parking lots and nobody there. I would like to see maybe a bit of  
comparison going back five years of sales receipts. Don't compare it to Montréal 2017. You  
know with the anniversary, if they say that the sales were up, let's look, let's go back five  
2885 years to a real comparative analysis and see what the real story is, because I cannot, I  
simply can't believe that the city is claiming this is any type of success. It was an  
unmitigated disaster in my opinion. That's it.

**LA PRÉSIDENTE :**

2890 That's it. Merci beaucoup, thank you.

**Mme JENNIFER CRANE :**

2895 You're welcome.

**LA COMMISSAIRE :**

2900 The 11 bus that you talk about and you wrote about, the people who live on  
Ridgewood, the people that you know depend on that bus to go down to Côte-des-Neiges  
and then go downtown or do they use it to cross...

2905 **Mme JENNIFER CRANE :**

Both...

2910 **LA COMMISSAIRE :**

How is that bus used? Is it used as a kind of a transport to get on the mountain or to sort of...

2915 **Mme JENNIFER CRANE :**

It's used in a lot of different ways. Some people will use it just to get down to the Côte-des-Neiges road, the intersection to catch the 165, either way to go downtown. Some people will take it over the mountain or some people take it to use the mountain. You know, if they want to go to the park or whatever, but a lot of people will take it to the Mount Royal Metro to get on there or to get into the Plateau, Saint-Laurent boulevard and get off... We are pretty fortunate because we always get a seat, but that bus is packed. If you are to get on, say at Smith House, you might not get a seat depending on what it is...

2925 **LA COMMISSAIRE :**

If you're going towards road Ridgewood?

2930 **Mme JENNIFER CRANE :**

No, towards the Plateau, to the other end... the terminus is at the very top of Ridgewood, which is close... that's the stop before my stop, which is where my building...

2935 **LA COMMISSAIRE :**

Right...

2940 **Mme JENNIFER CRANE :**

... And that goes all the way down to over the mountain, takes Mount-Royal Avenue and goes to the Mount Royal Metro, well goes just a bit past the Mount Royal metro station.

2945 **LA COMMISSAIRE :**

So, when you're getting on at Ridgewood, you wouldn't have a problem with too many people, I would think, it's more if you get off and then try to continue on towards Mont-Royal, is that...

2950 **Mme JENNIFER CRANE :**

Exact. You would have that because you have a lot of people that take, there's a lot of tourists that use the bus in the summer to get to the mountain. So often times, say for example, on a Saturday or a Sunday, if you were to take the bus, you might find a lot of people. The unfortunate thing, as I mentioned in my brief, there was no access on six Sundays because of the Cyclovia event. I asked the city, Craig Sauvé, city council about this on CJAD, straight out. I asked him clearly: Are you allowing these Cyclovias and he obfuscated and didn't answer. And then, they were permitted. In addition to this pilot project. It just seems maybe that it wasn't the best thing because I know my neighbor frequently goes on Sunday mornings, does her shopping in the Plateau. She couldn't do that.

2960 **LA COMMISSAIRE :**

2965 So people do depend on that bus a means of transport to get to shopping or to get to specific...

**Mme JENNIFER CRANE :**

2970 Or to work or to socialised with friends or anything. And often, people will just take it just to get to the end of the street, because the street is extremely steep and serpentine. So, you would have to be in pretty good physical condition to be able to walk up and down that street every day. Even if you work, you get just to a certain point and then it goes... So it's

15 percent to where I am. So.

2975 **LA COMMISSAIRE :**

Okay, yeah. Good, thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

2980

Je vais vous poser ma question en français. Vous répondiez à ma collègue qui vous demandait non, plutôt vous disiez entre autres toutes les utilisations que vous faisiez du chemin Remembrance, Camillien-Houde. Dans votre esprit, est-ce que vous considérez que tout en étant un chemin de transit qui permet d'aller, dans votre cas, d'ouest en est. Comment concilier ça avec une approche, ce qu'on a entendu, où on parle de ce chemin-là non pas comme une route de voirie ordinaire, comme Penfield ou les autres, Côte-des-Neiges, mais comme un chemin de parc.

2985

Comment vous voyez la différence et comment ça doit se traduire ça, cette différence-là?

2990

**Mme JENNIFER CRANE :**

Mais il y a deux choses. Parce qu'on entend souvent de la Ville que le chemin Remembrance et Camillien-Houde, c'est dans le parc. Ce n'est pas le cas. On a le parc ce côté-là puis on a des cimetières, c'est des propriétés privées, comme on a vu. Donc, c'est un chemin.

2995

Moi, ce que j'ai vu dans les dernières années, parce que je suis là depuis une décennie, j'ai vu beaucoup plus de circulation de transit comme des plombiers, des professionnels dans les petites fourgonnettes. Peut-être éviter, pare que ça c'est vraiment des gens en transit. C'est peut-être un short cut, je ne sais pas. Mais les résidents ils nous empêchent d'accéder notre grand quartier. Peut-être de diminuer la vitesse. Ça a bien marché pour les voitures que j'ai vues cet été, de 40. Ce n'est pas grave, ce n'est pas trop difficile.

3000

3005

Moi j'ai une petite voiture sport, mais je suis restée à 40 à l'heure. Ce n'est pas grave. On peut peut-être mettre des petits turns, des choses. Comme ils ont fait sur le sommet

3010 Westmount. Ils ont enlevé la chaussée puis ils ont remplacé avec de la gravelle, it's renaturalised, puis ils ont planté beaucoup d'arbres et c'est très, très beau. On n'a pas le droit de prendre une voiture pendant, je ne sais pas, 20 ans ou quelque chose comme ça.

3015 Mais c'est quelque chose beaucoup plus doux, c'est intéressant. Donc, si on peut réaménager Camillien-Houde comme ça, sans limiter juste aux cyclistes ou des piétons ou n'importe qui, mais il y a des choses qu'on peut faire. Et si on est vraiment, vraiment occupé avec la sécurité du monde, comme j'ai dit, j'ai une grande amie, c'est une triathlon, elle est vraiment comme Ironman. Elle m'a appelée, elle a crié : « If you go to the OCPM, you tell them it's the worst thing. It didn't help cyclists, it was worst. They acted terrible. You know, if they want to break their necks but it was no safer for us, it was worst. » That's from Kayla Segal. But this... you know.

3020 T'sais, on peut faire quelque chose de gens comme les Amis de la Montagne ils ont suggéré quelque chose très, très intéressant. Ce n'est pas plus vite pour prendre Camillien-Houde, c'est comme vraiment le plaisir. Et c'est comme j'ai mis dans ce bref.

3025 De temps en temps, moi je prends Camillien-Houde parce que ça fait du bien. Comme je pars le matin pour faire une réunion, je vois les chevaux, je vois des choses, et j'aime ça. Oui, je suis privilégié d'être dans un quartier avoisinant, mais quand même, est-ce que c'est terrible d'avoir, ce n'est pas nous qui a créé des résidences sur la montagne.

3030 Est-ce qu'on veut nous chasser de la montagne? C'est ça la suite, si ça a affaire avec ça. Ça, c'est le Social engineering.

3035 Ce n'est pas que les gens qui conduisent les voitures sont contre les cyclistes, mais ce genre d'affaires ce n'est pas la cohabitation, ce n'est pas les chars versus les vélos, les cyclistes versus les piétons. C'est tous les Montréalais ensemble. Ce n'est pas la cohésion sociale et ce n'est pas qu'on veut avoir la Transcanadienne sur la montagne. On est tous capable d'envisager quelque chose plus gentile, nice, nature like.

3040 I hope they listen to CAA because that was... avec les ronds-points ça serait idéal d'après moi.

3045 **LE COMMISSAIRE :**

Bien, moi j'aime ça vous entendre parler comme ça. Je comprends qu'un chemin, vous avez parlé, vous avez fait référence aux Amis de la montagne. Les Amis de la montagne ce qu'ils souhaitent comme chemin, ils appellent ça un chemin de plaisance.  
3050 Alors, ça semble vous rallier.

Et vous, avec un chemin comme ça, sans interdiction de transit, donc avec l'autorisation de transiter, ça ferait votre affaire. Vous vous ralliez à une position comme ça?

3055 **Mme JENNIFER CRANE :**

Oui. Et je pense que la plupart des résidents du quartier soit Blue Ridge Crescent Westmount, Ridgewood, notre quartier, si ça nous prend un peu plus de temps de transiter longtemps, ça me prend sept minutes actuellement. Si ça me prend 15 minutes, ce n'est pas grave, parce que c'est beau. Ce n'est pas comme être dans le trafic sur Côte-Sainte-Catherine pendant 15 minutes avec une manuelle. Ce n'est pas la fin du monde.  
3060

Actuellement, ce qu'on a vécu pendant l'affaire, ce que j'ai mis, ça a causé beaucoup plus de trafic dans notre quartier, le quartier près de l'Université de Montréal, comme Decelles, Gatineau, Côte-des-Neiges, beaucoup plus de voitures qu'on n'a jamais vue comme ça dans notre vie avant. Anyway.  
3065

Mais oui, c'est ça, un chemin de plaisance.

3070 **LE COMMISSAIRE :**

Un chemin de plaisance, oui.

**Mme JENNIFER CRANE :**

3075 That's not bad, hey.

3080 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Madame.

3085 **Mme JENNIFER CRANE :**

Merci à vous.

**LA PRÉSIDENTE :**

3090 J'inviterais maintenant, monsieur Richard Lafontaine.

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

Bonjour.

3095

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Monsieur Lafontaine.

3100 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

Richard Lafontaine.

**LA PRÉSIDENTE :**

3105

Oui.

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

3110 Je suis architecte à Montréal et je suis résident de la communauté Milton Park, donc au pied de la montagne.

3115 **LA PRÉSIDENTE :**

On n'a pas bien compris. Vous êtes président de?

3120 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

Je suis résident.

**LA PRÉSIDENTE :**

3125 Résident, excusez.

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

De la communauté Milton Park.

3130 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. De la communauté?

3135 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

Oui. Le quartier de coopérative entre le ghetto McGill et le Plateau Mont-Royal, donc au pied de la montagne. Et ma présentation est en tant que citoyen.

3140 Par contre je suis membre Docomomo Québec et j'ai été trésorier de l'organisation pendant presque 10 ans. Docomomo Québec c'est la succursale ou l'antenne québécoise d'une organisation non gouvernementale qui a 70 ou 75 antennes à travers le monde. Le siège social est à Barcelone maintenant, je crois, ou à Paris. Et Docomomo, pour documentation et conservation du mouvement moderne en architecture et en aménagement. Donc, essentiellement les construits patrimoniaux de l'après-guerre.

3145 Bien, la voie Camillien-Houde est un des mauvais coups en urbanisme et en paysage de ma chère modernité, non seulement à Montréal, mais à l'échelle du Québec. Et c'était

3150 une époque où l'auto, la circulation auto était une valeur de progrès, une valeur positive de progrès et d'autonomie. Et je me rends compte même s'il y a eu évolution, on regarde en 2018 il y a encore une valeur rattachée à ça avec les élargissements d'autoroutes qui sont annoncées, le troisième lien à Québec, les 35 000 signatures contre le projet pilote de l'été dernier.

3155 Donc, ma présentation, ma suggestion pour la voie Camillien-Houde, la circulation dans le parc, c'est de remplacer le caractère et les équipements autoroutiers du trajet pour trouver un aspect, un parcours plus approprié pour un parc, un environnement naturel de ce calibre.

3160 Le parc, conception d'Olmsted, je ne sais pas si on réalise la valeur patrimoniale de cet élément-là. Je pense que le parc a été pressenti pour faire partie du patrimoine mondial de l'UNESCO.

3165 Olmsted, un des créateurs les plus importants de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, sur la côte est, toutes disciplines confondues quant à moi. J'essaierais de nommer un peintre ou un sculpteur de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle sur la côte est, il y aurait Sargent ou Whistler qui me viendrait en tête, mais pas plus. Mais Olmsted par contre, oui, sa production est alive and well comme on dit.

3170 Donc, ma présentation touche au volet suivant, la circulation de transit, partage de la route, le chemin de parc, stationnement, nouveaux aménagements, élément de paysage, patrimoine et environnement. Je vais y aller... Ça va être à la pièce, tronçon par tronçon, à partir de l'intersection Mont-Royal et Camillien-Houde. C'est une panoplie de propositions et de suggestions d'aménagement ou de réaménagement.

3175 Donc, si on part. Je n'ai pas besoin d'avoir de pointeur, vous connaissez bien le trajet, je crois. Donc, pour l'intersection Mont-Royal et Camillien-Houde ça serait de la reconfigurer en une intersection simple, sans bretelles d'accès. Il y a une espèce de petite bretelle d'accès à l'intersection sud-ouest qui est parfaitement inutile, qui fait de Mont-Royal à Camillien-Houde.

3180 Des trottoirs de chaque côté des deux rues à l'intersection, et branchement de la piste cyclable à venir. Je vais vous décrire. Avec les pistes en place sur le Mont-Royal, je

pense qu'il y en a une.

3185

Ensuite, la voie Camillien-Houde, le tronçon de la voie Camillien-Houde entre le boulevard Mont-Royal et l'intersection du stationnement maison Smith, entrée du cimetière Mont-Royal.

3190

Donc, pour ce tronçon-là, ce que je recommande c'est une piste cyclable en site propre, des trottoirs de chaque côté. En ce moment il n'y en a pas du tout. On marche dans l'accotement sur tout le trajet, jusqu'à l'intersection du stationnement Smith. Et l'emprise de la voie fait 15 mètres en moyenne. Alors que ça prend sept mètres pour deux voies de circulation dans les deux directions. Donc, il y a de la place pour trottoirs des deux côtés et une piste cyclable en site propre.

3195

Ensuite, remplacer – bien j'ai utilisé le terme jersey en béton. Le terme français, j'imagine, ce sont les garde-fous, les garde-fous en béton, les garde-fous métalliques qui sont sur le côté et les clôtures Frost. Pour un design à la hauteur de la qualité du parc et qui a un langage non autoroutier. Évidemment, plus d'accès au parc de part et d'autre pour les piétons.

3200

Ensuite, le tronçon entre le stationnement, l'entrée du stationnement de la maison Smith et l'entrée du cimetière Mont-Royal et le Lac-aux-Castors. Là, on est sur le chemin Remembrance.

3205

Donc, moi ça serait de conserver seulement l'emprise des deux voies direction ouest et de supprimer les deux voies actuelles direction est, qui ont été repavées l'été passé. On ne comprend pas trop pourquoi.

3210

Ensuite, végétaliser les espaces qui sont libérés par cette opération-là et les rattacher au parc de même que les terre-pleins actuels qui sont entre les deux voies.

3215

Ensuite, retrouver une piste cyclable en site propre et des trottoirs des deux côtés du chemin. Reconfigurer le stationnement Smith et son accès, le ramasser davantage. Et végétaliser les espaces qui sont ainsi libérés et les rattacher au parc. Des trottoirs le long de l'accès et au périmètre du stationnement.

3220 Ensuite, la reconfiguration du stationnement du Lac-des-Castors, de son accès et l'accès aussi des services municipaux. Végétaliser encore une fois les espaces libérés et les rattacher au parc. Des trottoirs le long de l'accès et au périmètre du stationnement.

3225 Ensuite, des dos d'âne à intervalle régulier. Un arrêt à l'intersection Smith cimetière, à l'écurie du SPVM et à au moins un autre endroit sur le tronçon pour les piétons.

3230 Ensuite, pour le tronçon chemin Remembrance entre le Lac-aux-Castors et l'intersection avec le chemin Côte-des-Neiges. Encore une fois, conserver seulement l'emprise des deux voies direction ouest. Supprimer les deux voies actuelles direction est, végétaliser les espaces libérés et les rattacher au parc, et de même que le terre-plein actuel. Une piste cyclable en site propre, des trottoirs des deux côtés du chemin. En ce moment il y en a seulement un du côté nord de la voie direction ouest. Il n'y en a pas pour la voie direction est et il n'y en a pas du côté sud de la direction ouest. Des dos d'âne à intervalle régulier, arrêt au Lac-des-Castors et à au moins deux autres endroits sur le tronçon pour les piétons.

3235 Ensuite, la fameuse intersection Côte-des-Neiges Remembrance. Bien, évidemment supprimer l'échangeur autoroutier, le remplacer par une intersection au sol sans bretelles d'accès vers le chemin Remembrance. Végétaliser les espaces libérés, les rattacher au parc. Piste cyclable en site propre, trottoirs de chaque côté de Remembrance et Côte-des-Neiges. Et partout sur le trajet 30 kilomètres/heure maximum. Nous sommes dans un parc. Surveillance radar et faire le ménage dans les panneaux de rue qui sont confus. Il y a des 50 kilomètres maximum, j'ai vu un 40 kilomètres maximum, puis il me semble qu'il reste un 70 à quelque part. Pour l'avoir fait à deux reprises au complet à pied en mars et en juin dernier.

3245 L'interdiction de la circulation de transit peut être remise en vigueur. Mais je suis pas mal persuadé qu'avec ces modifications-là, elle disparaîtrait d'elle-même, parce que le trajet serait trop long pour les gens qui veulent l'emprunter pour aller plus vite.

3250 Je me rappelle dans mon jeune temps d'avoir déjà roulé à 100 kilomètres/heure sur ce trajet-là et 70 kilomètres/heure, c'était comme un stunt de jeune. J'espère que cette mode-là est disparue.

3255 Et à ces opérations-là, je l'ai tracé, vous le voyez sur l'illustration. Ça serait chouette d'ajouter à ces milliers de mètres carrés le long du flanc nord du parc, ça pourrait être conjugué avec l'ajout au parc de milliers de mètres carrés sur le flanc sud, avec la végétalisation des anciens stationnements de l'Hôpital Royal Victoria. Et le tout ferait une très belle opération à la fois environnementale, paysagère et patrimoniale.

3260 Voilà. Si vous avez des commentaires.

**LA PRÉSIDENTE :**

3265 Oui. Alors, merci beaucoup. On vous a sans doute invité à déposer votre mémoire.

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

Oui. À monsieur Vézina, oui.

3270 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, on va peut-être commencer avec une question.

**LE COMMISSAIRE :**

3275 Je vais commencer par votre fin. Vous avez terminé en disant végétaliser le stationnement de l'hôpital. Mais plusieurs personnes proposent d'enlever beaucoup d'espace au stationnement de la maison Smith, qui effectivement, tous les comptages démontrent que c'est beaucoup trop grand pour rien, sauf les après-midi de fin de semaine. Et utiliser plutôt des stationnements justement de l'hôpital et/ou d'autres stationnements en périphérie.

3280 Alors, je suis surpris. Ce n'est pas une mauvaise idée, je ne sais pas, mais je suis surprise que vous précisiez ça. Oui, allez-y, je vous écoute.

3285 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

Il y en a beaucoup trop. On pourrait enlever la très grande partie puis il y en aurait

3290 encore en masse pour les usages hospitaliers qui restent autour et l'Université McGill qui s'en vient. Je ne sais pas si vous l'avez vu récemment c'est à perte de vue.

3295 Et je crois que dans l'opération avec le départ du Royal Victoria, il y a des terrains qui vont être remis à la Ville de Montréal pour agrandir le parc du Mont-Royal. Donc, ça serait une belle opération, conjuguer les deux ensembles, à la fois au flanc sud, au flanc nord. De diminuer l'emprise de l'auto sur la montagne. Ça serait symboliquement fort.

**LE COMMISSAIRE :**

3300 Donc, un n'empêche pas l'autre de ce que je comprends?

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

Non.

3305 **LE COMMISSAIRE :**

On peut végétaliser une partie puis utiliser l'autre partie pour des stationnements genre incitatif plus ou moins.

3310 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

3315 Vous proposez 30 kilomètres/heure les vitesses partout?

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

3320 Oui, oui. C'est un parc. Et contrairement à ce qu'on entend, à ce qu'on a entendu et lu, c'est un parc, c'est dans le milieu d'un parc. Le cimetière Mont-Royal, le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, propriétés privées, c'est de l'espace vert. On s'entend, il y a de la biomasse.

3325 **LE COMMISSAIRE :**

En tout cas, c'est dans le milieu de la montagne.

3330 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

C'est ça. C'est vert de part et d'autre.

**LE COMMISSAIRE :**

3335 Vous proposez des dos d'âne à intervalle régulier sur les deux côtés en montant puis en descendant. C'est ça?

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

3340 Non. Pas dans la section, ça serait imprudent, pas dans Camillien-Houde qui descend à la scie. Ça, non. Ça serait vraiment dans la section plate, c'est-à-dire entre le chemin, l'intersection chemin Côte-des-Neiges et la maison Smith.

**LE COMMISSAIRE :**

3345 Parfait. Merci.

**LA COMMISSAIRE :**

3350 Vous proposez la voie Camillien-Houde entre Mont-Royal et la maison Smith, qu'on aménage un trottoir et la piste cyclable. J'imagine le trottoir des deux côtés?

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

3355 Hum, hum.

**LA COMMISSAIRE :**

Piste cyclable des deux côtés aussi? Juste un côté?

3360

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

Mais ça, il y a huit mètres de disponibles environ. Je le verrais seulement d'un côté, dans les deux directions. Mais je n'ai pas touché la question de la sécurité. Je pense que pour l'avoir marché, les cyclistes dévalent, c'est une piste d'entraînement, c'est bien ça. Les cyclistes le dévalent et n'utiliseraient pas une piste cyclable. J'entends piste cyclable pour les gens comme moi, les cyclistes ordinaires. Mais pour ceux qui s'entraînent, ceux et celles qui s'entraînent ça serait de leur permettre d'avoir un horaire le week-end par exemple où la piste serait, la voie Camillien-Houde deviendrait la piste d'entraînement.

3365

3370

Mais c'est deux usages distincts, entraînement et balade.

**LA COMMISSAIRE :**

Un des endroits où on a un problème, c'est le canyon où c'est très étroit. Qu'est-ce qu'on ferait rendu là?

3375

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

Il y a moins de place là.

3380

**LA COMMISSAIRE :**

Oui.

3385

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

Je ne pense pas qu'il y ait 15 mètres. L'accotement est beaucoup plus... Et c'était pénible de le marcher en mars et en juin dernier, effectivement. Il faudrait rogner dans la falaise des deux côtés pour permettre la continuité des trottoirs et piste cyclable, effectivement.

3390

Mais disons que c'est une des pires, ce creusement dans le mont Royal est une des

3395 pires balafres environnementales sur l'île de Montréal. Impensable de nos jours. Je veux dire, l'auto est encore très faveur, mais quelqu'un arriverait, pure hypothèse, et voudrait remplacer les anciens tunnels et dynamiter la montagne comme il a été fait en 58 ou 56. Pour moi c'est un autre monde. C'est une autre époque.

3400 **LA COMMISSAIRE :**

Et je vais simplement poser la question quand vous parlez de trottoir et la marche. Est-ce que vous faites cette marche sur Camillien-Houde assez souvent ou bien c'est plutôt les sentiers?

3405 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

3410 Ça a été la première fois de ma vie en mars dernier que j'ai fait Camillien-Houde et Remembrance à pied. On n'est tellement pas porté à faire ça, compte tenu du caractère rébarbatif et autoroutier du trajet, que c'est la première fois à 53 ans que j'ai fait ce trajet-là, alors que je suis résident de Montréal depuis 98 en continu et on and off depuis 83, entre 83 et 98, et je connais bien la montagne, mais c'est rébarbatif. On marche dans l'accotement pour la moitié du trajet. Et pour l'autre moitié du trajet, il y a un trottoir de cinq pieds de large, d'un côté seulement. Et on arrive à Côte-des-Neiges, l'échangeur autoroutier qui est là, qu'on va s'abstenir de qualifier. Voilà.

3415 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

3420 **LA PRÉSIDENTE :**

Sur le trajet vous proposez une surveillance radar sur toute la longueur du trajet, c'est ça?

3425 **M. RICHARD LAFONTAINE :**

Je ne sais pas quels sont les dispositifs technologiques qui le permettent aujourd'hui, mais ça serait vraiment... Moi, si on veut limiter la circulation de transit qui est louable, tout

3430 à fait. Il suffit d'un changement d'administration au niveau de la Ville pour enlever les barrières puis c'est revenu et on oublie ça.

3435 Tandis que ce que je pense que je propose fait en sorte que la circulation de transit disparaîtrait d'elle-même. Maintenant, des incitatifs pour ralentir, donc pour rendre ça moins attrayant pour le transit, ça serait les dos d'âne, le 30 kilomètres/heure et la surveillance radar.

**LA PRÉSIDENTE :**

3440 La surveillance radar, oui. Puis vous proposez un maintien, des reconfigurations des terrains de stationnement de Smith et du Lac-des-Castors aussi.

**M. RICHARD LAFONTAINE :**

3445 Oui. Bien, Smith c'est extravagant, l'espèce de boucle. Puis avant il me semble qu'il y avait comme une espèce de... ça a été supprimé par l'administration Tremblay, mais il y avait une espèce de boucle ou j'ai rêvé ça. En tout cas, la direction Est s'éloignait de la direction ouest. En tout cas, c'était overbord.

**LA PRÉSIDENTE :**

3450 Je vous remercie beaucoup, Monsieur Lafontaine, de votre présentation puis de votre diapositive. Merci.

3455 Alors la séance de cet après-midi s'achève. Alors, avant de terminer, de conclure je devrais proposer aux collègues de la Ville une rectification s'il y avait lieu? Ça va. Il n'y a pas rien.

3460 Donc, après les séances d'audition qui se termineront demain, mardi le 4 décembre en fin de journée, mes collègues et moi de même que notre analyste, madame Nault, commenceront à analyser l'information reçue et les opinions qui nous ont été communiquées que ce soit par le biais par des questionnaires, de la plateforme de consultation, des ateliers créatifs, des opinions en ligne, de vive voix ou encore à l'aide des mémoires.

3465 Le rapport de la commission, comme je vous l'ai indiqué, sera transmis par la présidente de l'Office madame Ollivier, aux élus municipaux au printemps prochain, et sera rendu public deux semaines plus tard.

3470 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 êtes consultés. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus de la Ville de Montréal.

3475 Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, la sténographe, le responsable du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie aussi le représentant de la Ville.

Je suis reconnaissante aussi enfin à tous ceux et celles qui sont venus présenter leur mémoire, qui ont pris la peine d'en écrire un, de même que toutes celles qui se sont déplacées pour assister à cette rencontre. Je veux saluer votre courtoisie et votre patience.

3480 I thank you for coming this afternoon and also for your courtesy and your patience.

3485 Alors, la prochaine séance d'audition aura lieu ce soir à 19 heures et comme je le disais il y en aura une autre demain matin à 10 heures, non à 13 heures de l'après-midi, je m'excuse. C'est nous qui nous réunissons à 10 heures. Et de même que demain en fin de journée à 19 h.

Alors, je vous souhaite une bonne fin de journée. Have a good end of the afternoon.

Thank you. Merci beaucoup.

3490

**AJOURNEMENT**

\* \* \*

3495

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

3500