

LA PRÉSIDENTE :

2165

Alors, je vous remercie beaucoup, Madame, d'avoir pris le soin de présenter un mémoire obtenu de votre expérience personnelle.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

2170

C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2175

Monsieur Michael Kary, s'il vous plaît.

M. MICHAEL KARY :

2180

Bonjour, Mesdames, bonjour, Monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

2185

Bonjour, Monsieur. Est-ce que je peux vous demander, rapidement avant que vous entriez dans le cœur de votre présentation, de nous donner un petit résumé sur ce qui en est de l'association *Ad Hoc Bicycle Advisory Group*.

M. MICHAEL KARY :

2190

Qui nous sommes?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, nous en parler un peu.

2195 **M. MICHAEL KARY :**

C'est une idée pour la fin. Si je peux revenir à la fin...

2200 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est très bien, vous nous en parlerez à la fin alors. Merci.

M. MICHAEL KARY :

2205 Comme 10 minutes ne sont pas beaucoup, pour aujourd'hui je ferais la mise au point sur ce qui est le plus important pour comprendre notre position. Voilà un fait de la vie, ça veut dire que peu importe ce que vous faites en public, vous allez empêcher des activités des autres, tout à fait comme ils vont empêcher les vôtres.

2210 Je subis ce fait de la vie, car la semaine passée certains groupes se sont prononcés contre ce qu'ils appellent la privatisation. En anglais, ils utilisent le mot « *appropriation* ». Ils veulent dirent « un usage qui exclue les autres ». Ils ont donné comme exemple l'utilisation de la route Camillien-Houde, comme lieu d'entraînement cycliste. Selon eux, il en résulte que la rue devient un équipement sportif au lieu d'un bien public.

2215

Si on prend leur idée au sérieux, les enfants ne pourraient plus monopoliser la colline en face du Lac aux castors pour faire du toboggan; on arrête de faire du ski de fond sur la montagne. Vous savez, en hiver, à certains endroits sur le chemin Homestead, la moitié de sa largeur est privatisée par la piste de ski de fond. Alors, que pour les piétons ça devient congestionné comme la rue Sainte-Catherine. Moi, comme coureur, j'évite déjà la montagne les fins de semaine car il y a trop de piétons. Les coureurs est-ce qu'ils font de la montagne un équipement sportif ou est-ce que c'est les piétons qui ont privatisé la montagne à leurs fins? Alors, cette idée de privatisation est mal formée. Le sport, tout à fait comme le transport, sont des activités aussi valables que n'importe quelles autres.

2225

2230 De plus, on a dit que pour l'entraînement des cyclistes sur la rue Camillien-Houde, on a besoin de toutes sortes d'aménagements spéciaux. Non. On a besoin d'aucun aménagement spécial. On a besoin de bien moins que des autobus de la STM. Par contre, une telle activité peut être bénéfique pour tous les autres usagers. Par exemple, pour tenir le premier grand prix cycliste masculin, on a refait toute l'asphalte la rue Camillien-Houde. Il me semble que c'est quelque chose qui n'a jamais été fait auparavant.

2235 Alors, pour aider à comprendre notre position, je dois ajouter une chose importante, au fait de la vie, que j'ai citée auparavant. Ça veut dire que même d'une façon vous empêchez inévitablement les activités des autres, peut-être d'une autre façon, vous les aidez. Je ne peux pas parler des accommodements raisonnables, mais plutôt de la coopération. On se trouve qu'en dépit des inconvénients peut-être réels, c'est bénéfique. Non seulement pour l'ensemble comme totalité, mais pour chacun.

2240 Voici un exemple très pertinent. La rue Camillien-Houde, à la première grande courbe après le belvédère, à la droite, on voit l'accotement conçu comme piste cyclable, là où les voitures ne traversent pas; à gauche, il y a la voie de transit. Vous voyez comment la voie de transit est propre, alors qu'il y a du sable sur l'accotement le rendant glissant. Les voitures balaient les voies et là où on ne permet pas de circulation, les débris s'accumulent.

2245 Voici un autre exemple, ailleurs, mais quand même pertinent. La piste cyclable est couverte de feuilles. En bicyclette, les feuilles sont dangereuses non seulement parce qu'elles sont glissantes, mais parce qu'elles cachent des dangers, comme des nids de poule.

2250 Alors, c'est ça qui est à la base de notre proposition, la coopération entre les divers usagers, avec des compromis, mais aussi avec des avantages pour chacun. Mais, avant de proposer une solution, il faut comprendre le problème.

2255 Il y avait toujours dans les plans antérieurs, un plan de mettre fin à la circulation de transit. L'événement qui a déclenché tout le processus, la raison pour laquelle nous sommes ici,

2260 c'est la mort tragique de Clément Ouimet. Comme partie de notre soumission écrite, j'ai fait un avis détaillé des circonstances de son accident mortel. Cette analyse démontre clairement qu'au contraire de l'opinion répandue, dans les moments avant la collision, Clément Ouimet n'a pas roulé à une vitesse excessive; au contraire, il a roulé à une vitesse modique, environ 30 à 35 kilomètres de l'heure. Et s'il avait roulé plus vite, il aurait pu s'échapper.

2265 Même si ça peut ressembler à une affaire compliquée, c'est extrêmement simple et c'est vraiment important à comprendre. Voilà une photo de la scène de l'accident, tirée du rapport du coronaire. En combinaison avec l'esquisse policière, tirée aussi du rapport du coronaire, on peut mettre des dimensions sur la photo. Le coronaire a constaté que Clément Ouimet avait un trajet sur l'accotement, tout à fait comme prévu par sa conception comme piste cyclable. Voilà, en orange, deux trajectoires sur l'accotement, une au milieu et une autre à l'extrême gauche de l'accotement. En vert, c'est une trajectoire dans la voie de transit. Voilà les distances entre la voiture et l'entrée de Clément Ouimet dans le champ de rétrovision du conducteur, par 2270 coïncidence, au même point que l'auto, apparaît dans le champ de vision des cyclistes à cause de la végétation et la courbe.

2275 On voit immédiatement comment les lignes de vue sont restreintes pour les trajectoires sur l'accotement. Seulement 11 mètres entre sa première vue et la voiture. C'est pas assez de temps pour freiner. Un peu plus, il était à l'extrême gauche, et beaucoup plus dans la voie de transit. Ce sont les distances les points de premières vues, 1-2-3, et le point de collision, ici. Entre comme 18 et 25 mètres.

2280 Selon le coronaire, le cycliste n'a pas freiné, sauf à presque l'instant même de l'impact. Alors la question qui est la suivante : Est-ce que le conducteur a commencé son demi-tour nettement avant l'arrivée de Clément Ouimet, ici, à ce point? Ou nettement après, comme quand monsieur Ouimet était ici? Ou à peu près en même temps? Bien sûr, le conducteur n'a pas commencé son demi-tour avant l'arrivée, ici, de Clément Ouimet. Si on voit la voiture en avant 2285 tourner à gauche, on tourne pas à gauche soi-même pour aider à la rencontre; on reste à la

2290

droite et avec un freinage léger, on échappe à la droite. Bien sûr, il n'a pas commencé bien après, car dans ce cas, même avec une vitesse très modique comme 30 kilomètres l'heure, Clément Ouimet aurait pu dépasser la zone de collision, parce que ce n'est pas beaucoup de distance, on couvre ça en très peu de temps. En fait, le conducteur a commencé son demi-tour à peu près au même moment. Et la distance que Clément Ouimet a traversée jusqu'au point d'impact, était exactement ce qu'on atteint avec une vitesse d'environ 30 à 35 kilomètres heure. Alors, deux secondes, c'est le temps minimal pour une Toyota Highlander pour arriver avec son pare-choc avant au point de collision, à 30 kilomètres on traverse 18 mètres en deux secondes. Environ deux secondes et demie, c'est le temps pour arriver à la position actuelle de la collision et à 30 à 35 kilomètres l'heure, on traverse comme 20 à 25 mètres. Et c'est comme les distances entre la première vue et la collision.

2295

2300

Si on roule avec une vive allure, comme 45 ou 55 kilomètres à l'heure, on échappe, parce qu'on dépasse la position de la collision. À 40, c'est un peu serré. Par contre, avec une trajectoire dans la voie de transit, on échappe la collision, peu importe la vitesse, que ce soit par un freinage léger, en allant vers la droite, ou par dépassement par la gauche.

2305

2310

Le coronaire a noté que le stationnement est interdit sur l'accotement, mais n'a pas remarqué que les arrêts sont permis. Voilà la scène. Ici, en blanc, c'est l'extension de la barrière. Ici, c'est le vélo fantôme qu'on a mis pour Clément Ouimet, c'est à peu près au niveau de l'accident, quasiment ici. Il y a un poteau ici avec une nouvelle signalisation. En arrière plan, il y a le panneau contre les virages en U. Pour voir plus précisément les affiches, voilà, les arrêts sont interdits en arrière, mais ils ne sont pas interdits en avant. Alors, pour voir de l'autre direction, ça c'est le nouveau pont, l'extension de la barrière, et ça c'est le poteau qu'on a vu dans l'autre image et la voiture était quasiment ici; on voit comment les lignes de vue sont restreintes. Et c'est la courbe la plus difficile de toute la longueur, la pente la plus raide de la longueur.

2315

Je veux dire que l'accident n'était surtout pas la faute de Clément Ouimet. La faute fondamentale c'est d'avoir mis en place, pour la descente d'une montagne, un système de circulation complètement anormal, soit de consacrer un accotement à la circulation, ce qui veut

dire consacrer un accotement comme piste cyclable.

2320 Même le demi-tour illégal en soi, n'est pas le problème fondamental. Car un tel accident mortel identique peut encore se reproduire sans faire demi-tour. Il faut juste qu'un véhicule arrêté sur l'accotement fait son retour à la voie de transit pour avoir exactement le même résultat mortel. Même avec le prolongement de la barrière, ça n'est pas sauf que si le cycliste prend la voie de transit. S'il reste dans l'accotement avant de changer de voie, ici ou ici, un tel accident se produit sans demi-tour, juste avec un retour à la voie de transit. Alors, une chose fondamentale
2325 pour la descente, il faut absolument arrêter de faire circuler les bicyclettes sur un accotement.

2330 Une autre chose à ne pas faire. Le projet de la Ville. Voilà ce qu'on montre comme la situation actuelle. Une partie dont la pente n'est pas tellement raide, quand même, mais la pente est là. Voici leur vision pour l'avenir. Où est la pente? La montagne semble plate comme *Central Park* à New York. On y retrouve un autobus de la Ville, des cyclistes, un piéton, ici, tout mélangé sur une pente qui est en réalité raide. Voici un piège de collision bien pire que celui qui a capturé Clément Ouimet. Je sais où vient cette idée-là.

2335 Il y a des routes dans les grandes Alpes qui sont à la vue pareilles. Les grandes distances, des petits chemins comme ça. Mais il y a deux choses qui sont différentes. D'abord, il n'y a pas de piétons, il n'y a pas d'autobus de la Ville avec des arrêts fréquents, il n'y a même pas parfois des autobus touristiques, parce que les pentes sont trop difficiles pour les autobus et les courbes sont trop étroites. Alors, comme les fameux cols en Europe, ça semble visuellement pareil, mais la circulation n'est pas la même. Ce n'est pas en ville, c'est en montagne. Ici, on a
2340 une montagne en ville. C'est autre chose. Voilà ce qui est absolument à ne pas faire.

2345 Quoi faire? Notre proposition. Entre la crête et le belvédère, circulation des véhicules motorisés un sens à la fois seulement, c'est réglé par les feux de signalisation : un à la crête pour la circulation vers l'est et un au belvédère pour la circulation vers l'ouest, et pour les entrées

et les sorties du stationnement. À la crête, il y a un feu avancé pour les vélos. Comme ça, il reste de l'espace pour une voie piétonnière entre la crête et le belvédère et pour une voie cycliste de l'autre côté pour la circulation des vélos vers l'ouest seulement, pour que les cyclistes peuvent continuer à monter, peu importe la phase des feux.

2350

Dans notre soumission écrite, je n'ai pas eu le temps pour décrire la voie des cyclistes pour monter. J'ai une révision avec quelques autres améliorations. Après, si c'est possible, j'aimerais laisser une copie pour vous.

2355

Puis en descendant Camillien-Houde, on finit avec la circulation des bicyclettes sur un accotement. Il ne reste qu'un accotement d'environ 1,25 - 1,50 mètre utilisable pour les piétons. On retient sur la largeur de la rue, une ou deux voies de transit. La séparation entre les bicyclettes et les véhicules motorisés se fait par temps et par la réglementation. On ne peut pas dépasser un cycliste dans une courbe, non plus que dans la même voie. L'emplacement des feux est crucial; si c'est après le début des descentes, les cyclistes ne les respecteront pas.

2360

Voilà l'autre entrée. Selon moi, le respect du feu rouge au belvédère est tellement important qu'il faut avoir non seulement les feux, mais aussi une barrière comme on retrouve sur les passages à niveau, soit une à la sortie du stationnement et l'autre à la montée.

2365

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Kary, il reste très peu de temps et les commissaires souhaiteraient vous poser quelques questions.

2370

M. MICHAEL KARY :

Je termine très rapidement. Je veux dire qu'avec ce système, tout le monde est gagnant. Les conducteurs gagnent, on retrouve la circulation de transit, on obtient une manière sécuritaire à accéder et quitter le belvédère en toute direction. Plus besoin de faire demi-tour. On obtient un

2375

2380 système de coexistence avec les vélos, facile et sécuritaire. Les piétons gagnent. Ils ont un accès direct et sécuritaire au belvédère, tant de l'est que de l'ouest. Ils gagnent un passage aménagé entre la crête et l'avenue du Parc, sans être dérangés par les cyclistes dans la même voie. Les cyclistes gagnent de plusieurs façons. Et même Projet Montréal gagne parce qu'avec les feux de circulation à la crête, il y a quand même un découragement à la circulation de transit. Voilà les points les plus importants. Il y en a d'autres que je peux vous montrer.

2385 Vous avez voulu voir notre... Voilà, c'est nous. Mon frère qui est avocat. Monsieur Allen, c'est un expert très reconnu en sécurité cycliste américaine. Comme un de mes collègues, nous avons travaillé ensemble sur certains enjeux et monsieur Schubert est son collègue. Nous avons discuté du rapport ensemble. Bon, voilà.

2390 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Questions?

Mme LUBA SERGE , commissaire:

2395 Oui. Je voulais vous poser des questions sur les feux de circulation pour les vélos.

M. MICHAEL KARY :

2400 Oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2405 Alors, si on est en vélo et on est en train de monter, est-ce c'est raisonnable de s'attendre à ce que le vélo s'arrête aux feux et...

M. MICHAEL KARY :

On parle de vers l'ouest ou vers l'est?

2410 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Admettons, on monte, on s'en va vers l'ouest.

M. MICHAEL KARY :

2415

On monte vers l'ouest?

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2420

Oui. Alors, je suis sur Camillien-Houde.

M. MICHAEL KARY :

2425

Ce que j'ai ajouté à notre soumission écrite, c'est que ce serait une bonne idée d'avoir sur le côté droit une piste cyclable, avec un droit de passage permanent pour les cyclistes qui veulent monter en tout temps. Il y a assez d'espace pour la piste cyclable. Une direction seulement pour les montées vers l'ouest. La voie pour les véhicules motorisés et les cyclistes et le passage pour les piétons.

2430

Mme LUBA SERGE , commissaire :

Parce que c'est pas souhaitable pour quelqu'un qui monte de s'arrêter...

M. MICHAEL KARY :

2435

Oui, exactement. C'est exactement pour ça que j'ai ajouté, je n'avais pas le temps pour la...

Mme LUBA SERGE , commissaire:

2440

D'accord. Et pour la descente, on s'en va vers l'est...

M. MICHAEL KARY :

2445

Vers l'est, oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2450

... c'est la même question, est-ce que c'est souhaitable pour quelqu'un qui descend en vélo de s'arrêter?

M. MICHAEL KARY :

2455

Oui. Il y a beaucoup d'avantages pour faire ça, parce qu'avec le feu vert avancé, si on reste là et on attend le feu vert avancé, on obtient une piste complètement dégagée et libre, sans aucune voiture. C'est une séparation entre voitures et bicyclettes avec le temps. Les bicyclettes, elles descendent la plupart du temps plus rapidement que les voitures. Il n'y aura jamais de problème. Probablement que moi, si j'arrive à la fin d'un feu vert ou sur une rouge, j'attendrai un nouveau feu vert.

2460

Et sur la partie piétonnière, on peut, d'une façon extrêmement limitée pour les gens qui veulent seulement voir le belvédère, permettre une certaine circulation des vélos, mais à la

2465 même vitesse que les piétons, soit environ 8 kilomètres l'heure, avec une marge d'au moins 1
mètre entre les bicyclettes et les piétons, très limitée.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2470 Et ma dernière question, alors, le vélo qui est en descente...

M. MICHAEL KARY :

Vers l'est.

2475 **Mme LUBA SERGE :**

... est-ce qu'on peut s'attendre à ce que ce vélo-là va respecter une vitesse de 30-35
kilomètres à l'heure?

2480 **M. MICHAEL KARY :**

2485 Non. Absolument non. Parce que c'est dangereux. J'ai donné cette raison, mais il y en a
une autre que j'ai pas mentionnée, parce que c'est trop technique, mais non. Un vélo, ce n'est
pas une auto. C'est un véhicule étroit et balancé, il faut avoir le ballant. Et aussi, au contraire
d'une auto, on ne peut pas accélérer pendant une courbe, parce que les pédales heurtent le sol.
Alors, il faut travailler seulement avec la vitesse avec laquelle on est entré dans la courbe.

2490 Imaginez sur la courbe numéro 1, c'est incliné, il y a une pente et les lignes de vue sont
restreintes. On arrive subitement, il y a un gros nid de poule, un autre obstacle et il n'y a pas
d'espace à la droite, il faut monter la courbe. Si on roule comme à 20 kilomètres heure, on n'a
pas assez de vitesse pour monter. On est collé au milieu, puis est écrasé par une voiture qui
vient de l'arrière. Il faut avoir un surplus de vitesse et aussi pour garder une ligne, dans une

2495

courbe inclinée, il faut avoir un minimum de vitesse. Les courbes sont faites, j'ai l'idée que la courbe numéro 1 a été conçue pour avoir une vitesse de 40-45 kilomètres heure pour maintenir une ligne. Alors, ça doit être au cycliste de saisir à quelle vitesse il doit procéder, en cas d'irrégularités.

2500

Les conditions changent, la ligne change, on ne peut pas avoir une vitesse à respecter, surtout pas parce qu'en vélo, moi, je n'ai pas d'ordinateur sur vélo, je n'ai aucune idée à quelle vitesse je viens. Il y a des panneaux à deux endroits, mais pas la courbe. Il faut avoir son attention fixée sur la route. On ne peut même pas lire un « *speedometer* » sur le vélo pendant un trajet comme ça, parce qu'il y a trop de vibrations. Et pour regarder ailleurs, pour voir le panneau, non, ce n'est pas bon.

2505

Il y a beaucoup d'accidents sur Camillien-Houde, on en attend parler. Mais on n'entend pas parler des accidents à cause de la vitesse excessive dont le cycliste avait chuté et tombé. Ce sont les collisions entre les véhicules motorisés et cyclistes, cyclistes et piétons, cyclistes et cyclistes, à cause de cet aménagement récent avec une circulation anormale. La situation actuelle date seulement de 5 à 8 ans. En 2010, ce n'était pas comme ça. C'était plutôt comme j'ai décrit. C'est avec le nouvel aménagement, avec la circulation d'accotement, subitement on a toutes sortes d'accidents, comme la mort de Clément Ouimet.

2510

Mme LUBA SERGE, commissaire :

2515

Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2520

Dans les notes que vous allez faire parvenir à l'Office, est-ce que vous pourriez faire un diagramme, à vol d'oiseau, en situant exactement les équipements que vous proposez par rapport au belvédère, entrée et sortie du belvédère, et par rapport au canyon. Parce que je comprends votre système, mais il y a des détails qui m'échappent encore.

2525 **M. MICHAEL KARY :**

Peut-être. C'est assez simple, c'est juste un feu pour arrêter la montée des voitures, des véhicules motorisés, de l'est vers l'ouest.

2530 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Par rapport aux entrées du belvédère, par exemple?

2535 **M. MICHAEL KARY :**

2535

Comme ici, à la sortie, il y a les feux de signalisation, ici, à la sortie pour les virages à droite ou à gauche. Puis, de l'autre côté, ici, pour stopper les autos qui montent, un feu de signalisation et aussi, selon moi, une barrière. Peut-être que la Ville ne veut pas ajouter une barrière, mais, selon moi, c'est important. Alors, juste un feu pour stopper la circulation, ici, et les deux feux, ici, et de l'autre côté. C'est facile, c'est juste qu'il faut trouver le bon instant, juste à la fin de la partie plane, avant la descente, il faut avoir le feu. Et les panneaux qui expliquent comment on peut descendre, comment on aménage la coexistence avec les vélos.

2540

LA PRÉSIDENTE :

2545

J'ai une question personnelle, qui n'est pas dangereuse, cependant, quelles sont vos habitudes de circulation? Quand vous faites du vélo sur la montagne, quel trajet faites-vous habituellement?

2550 **M. MICHAEL KARY :**

Je commence tout près du marché Atwater, puis je monte. Je prends Côte-des-Neiges, Remembrance, puis je descends vers l'est, puis je continue pour un autre 5 à 6 heures.

2555 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez où après? La suite?

2560 **M. MICHAEL KARY :**

La suite? Ça dépend de la journée. Je peux retourner par...

2565 **LA PRÉSIDENTE :**

Je ne veux pas avoir les détails, mais les grandes lignes.

2570 **M. MICHAEL KARY :**

Vers boulevard Gouin, pour retourner par Sainte-Anne-de-Bellevue ou pour traverser Laval pour rejoindre Saint-Eustache, quelque chose comme ça.

2575 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien, c'est de beaux trajets. Je vous remercie beaucoup, Monsieur, puis pour avoir pris le soin d'avoir fait ce document-là.

2580 **M. MICHAEL KARY :**

Merci beaucoup à vous.

2585 **LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais maintenant madame Janick Perrault, pour le Collectif de voisines. Alors, je vous demanderais de vous identifier toutes les deux, aux fins de la sténographie.