

Mme CORALIE DENY :

1495 Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1500 J'invite maintenant madame Suzanne Lareau, s'il vous plaît.

Mme SUZANNE LAREAU :

Bonjour.

1505 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour Madame.

Mme SUZANNE LAREAU :

1510 Merci de me recevoir aujourd'hui. Je me présente, Suzanne Lareau, je suis présidente, directrice générale de Vélo Québec. Vélo Québec est une organisation cycliste qui a été fondée en 1967 et qui est appelée régulièrement à intervenir sur des questions d'aménagement urbain pour favoriser les déplacements à vélo.

1515 Alors, le mont Royal. Je vous dirais que notre position est assez connue, mais je vais vous la résumer, encore aujourd'hui, parce que je pense qu'on en a entendu parler amplement dans les médias, dans les derniers mois. Donc, pour Vélo Québec, le mont Royal c'est un lieu emblématique et protégé. C'est un arrondissement historique, qu'on a décidé de protéger. Je
1520 parle de la Ville, bien sûr.

1525 Nos recommandations sont connues depuis longtemps, elles vont dans le sens de la protection de l'arrondissement historique du mon Royal et des gens qui le fréquentent ce parc. Le débat a commencé dans les années 90, sous Jean Doré. Les gens pensent que le projet pilote qui a abouti cet été est un peu sorti du triste décès de Clément Ouimet, qui a eu lieu à l'automne, l'année passée. Mais, non, ça fait presque 30 ans qu'on parle du transit sur le mont Royal, qu'on parle de notre parc qui est envahi de voitures.

1530 C'est important de remettre dans le contexte que, entre autres, sous Jean Doré, au début des années 90, il y avait eu des consultations publiques qui avaient fait ressortir l'importance de tenir des activités qui étaient en lien et compatibles avec le milieu naturel de la montagne et que fermer le transit serait une de ces solutions-là. Cela avait été proposé textuellement à l'époque. Là, on parle du début des années 90.

1535 Donc, ce n'est pas une idée nouvelle que de parler de l'arrêt du transit pour aller sur le mont Royal et, même, je vous dirais qu'avec le son de cloche que GIEC nous a donné il y a quelques semaines et qui, dans le fond, nous interpelle sur notre inaction à faire des choix qui vont réduire entre autres notre empreinte carbone et surtout toute la question des déplacements. Je pense que plus que jamais, il faut penser à l'arrêt du transit sur le mon Royal, aussi en lien
1540 avec toutes les actions qu'on doit faire comme société, pour répondre aux enjeux climatiques qui se présentent à nous.

1545 Ce n'est pas un luxe de penser à apaiser le mon Royal. Vous savez, c'est sorti encore récemment, on vit dans un milieu urbanisé, on le sait tous. Il s'ajoute sur l'Île de Montréal 15 000 nouvelles voitures chaque année. C'est 40 000 nouvelles voitures dans la grande région métropolitaine qui s'ajoutent chaque année. Alors, dans la région métropolitaine, en 10 ans, c'est 400 000 voitures de plus sur les routes et ça ne cesse d'augmenter. Et à un moment donné, il faut se dire : c'est assez ! Il y a des endroits où la voiture ne sera plus autorisée, comme elle
1550 souhaiterait y aller, comme bon lui semble.

1555 Alors, pour des montréalais, la campagne est rendue de plus en plus loin. Elle est loin en temps, parce qu'avec plus de voitures on est moins rapide à se déplacer en voiture, comme montréalais, quand on veut sortir de la Ville. Et elle est de plus en plus loin en kilomètres parce que la grande région de Montréal s'est agrandie, la banlieue est de plus en plus loin. Et donc, notre petit bout de campagne en ville, qui est le mont Royal, il est précieux pour les montréalais. Il est vraiment précieux.

1560 Donc, pour nous, quand on regarde la fermeture du transit sur le mont Royal, il y avait deux objectifs : Le premier, c'était de retrouver un chemin de parc sur la montagne, qu'on redonne au mont Royal un véritable chemin de parc; et le deuxième objectif était d'améliorer la sécurité des usagers. Et ça, la Ville de Montréal a d'ailleurs annoncé, tout récemment, qu'elle adhérait au principe de Vision Zéro et ce principe-là, donc, veut que ce qu'on cherche à faire, c'est d'améliorer la sécurité de tous les usagers sur les routes, parce que d'avoir des blessés graves et des morts, c'est inacceptable.

1565 Donc, pour nous, le projet pilote ça été un succès, côté apaisement du mont Royal, bien certainement. Je rappelle que le mon Royal est resté accessible à tout le monde. La coupure du transit n'a empêché en aucun temps les automobilistes d'accéder à la montagne, en passant soit par Camillien-Houde, ou soit par Remembrance. Donc, on a entendu beaucoup de gens dire :
1570 « on n'avait plus accès », l'accès était toujours possible; c'était le transit qui n'était plus possible. Donc, la montagne est restée accessible.

1575 Ce projet-là, par contre, n'a pas permis de régler les problèmes de sécurité. Et les problèmes de sécurité, et moi je fréquente la montagne à vélo, donc, je les vois régulièrement, les problèmes de sécurité sont les demi-tours illégaux que font les automobilistes. Demi-tours illégaux qui sont souvent causés tout d'abord par Camillien-Houde, c' est une route très large qui a été aménagée à la fin des années 50. Donc, évidemment, une route très large, quand vous êtes un automobiliste, même si vous n'avez pas le droit, vous regardez à droite, vous regardez à gauche, vous dites « bien, j'ai de la place, je peux faire mon demi-tour ».

1580

1585 Évidemment, le projet pilote ne pouvait pas toucher à la taille de la largeur de la rue Camillien-Houde, donc, on n'a pas empêché les gens de faire des demi-tours illégaux. Le belvédère est une source de demi-tours incroyable. Les gens entrent d'un bord, de l'autre sortent du mauvais sens. C'est affolant. Et quand on regarde ça, quand j'ai regardé les chiffres que vous aviez publiés, je pense que c'est à l'OCPM ou à la Ville de Montréal, il ya eu en 5 ans, 137 accidents, collisions, sur le mont Royal. Des piétons, des cyclistes, des automobilistes, là-dedans, il y a eu un mort, le jeune cycliste, des blessés graves. On a tout un problème de sécurité sur le mont Royal et c'est vrai que le projet pilote n'a pas encore réglé ce problème-là, parce qu'on n'a pas pu intervenir sur le calibre de la route.

1590 D'ailleurs, je rappelle le 19 novembre dernier, quand la mairesse, Valérie Plante, a lancé l'adhésion de la Ville à Vision Zéro, je la cite :

1595 « *Il ne faut pas perdre de vue que le privilège de se déplacer rapidement et facilement, ne doit jamais se faire au détriment de la sécurité des autres usagers de la route. La Vision Zéro guide chacune de nos initiatives en matière de transport et d'aménagement.* »

1600 Et donc, on a là une très bonne raison d'intervenir sur Camillien-Houde si on veut rejoindre le principe de Vision Zéro. Parce que 137 accidents en 5 ans, c'est énorme. Les chemins Camillien-Houde et Remembrance devraient avoir le statut pour nous de rues locales et non pas d'artères ou de rues collectrices. Une rue locale, bien, c'est plus étroit, c'est moins large et l'aménagement invite à ralentir. En ce moment, l'aménagement de Camillien-Houde invite à la vitesse, et c'est absolument pas ça qu'on souhaite pour la sécurité de tous les usagers sur la montagne.

1605 L'idée n'est pas de mettre des obstacles pour ralentir les gens qui circuleraient sur Camillien-Houde, mais bien d'en revenir à un chemin de parc où les perspectives visuelles obligeraient les gens, cyclistes comme automobilistes, à adopter une vitesse moins rapides, puisqu'ils n'auraient pas une vue très profonde du chemin où ils s'en vont.

1610

1615 Les recommandations de Vélo Québec. Nous proposons dans un premier temps, d'éliminer définitivement la circulation de transit et d'accorder la priorité aux modes actifs et au transport collectif. Je suis tout à fait d'accord avec vous, Monsieur Lebeau, et je vais reprendre votre expression « le transport collectif sur la montagne, ça fait dur ». Vous m'avez enlevé les mots de la bouche. C'est incroyable.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1620 Je l'avais lu dans votre rapport.

Mme SUZANNE LAREAU :

1625 C'est ça, vous l'aviez lu. Et ça me désole. J'ai l'impression que ça fait 40 ans qu'on a le même horaire de la 11, qui passe deux fois par heure. Ça me jette à terre! Alors, qu'on sait que le transport collectif, c'est un enjeu important pour la mobilité à Montréal. Alors, oui, améliorer le transport collectif. On a la 11 qui fait un certain trajet. La 711 qui était là uniquement pendant l'été. Il n'est plus là depuis le mois d'octobre. Mais nous on propose, aussi, qu'il y ait une navette. Une navette qui partirait du Centre-Ville, Vieux Montréal-Centre-Ville, on n'a pas fait de parcours exacts, parce que beaucoup de touristes se destinent à la montagne. Alors, imaginez, vous demandez à un touriste « prenez le métro, rendez-vous au métro Mont-Royal, puis là, si vous êtes chanceux, vous allez accrocher la 11 dans les 20 prochaines minutes ». Alors que si on avait une navette qui passait du Centre-Ville et qui faisait carrément, qui montrait avenue du Parc, Place des festivals, avenue du Parc, elle monte Camillien-Houde, elle redescend Remembrance, Côtes-des-Neiges, elle retourne dans le Centre-Ville, puis elle fait comme ça, elle tourne.

1635
1640 Donc, ça pourrait être une navette électrique, évidemment, mais n'attendons pas ça pour la mettre en place. On pourrait commencer avec une navette à moteur, à essence, puis après ça on passera à une navette électrique, quand elles seront disponibles. Mais, ce serait une façon d'offrir une desserte pas mal intéressante. Je n'enlèverais pas la 11 pour autant, parce qu'il fait d'autres trajets, la 11. Mais ce serait pour nous une façon importante.

Donc, favoriser le transport actif et transport collectif. Je ne dis pas d'interdire aux voitures d'avoir accès à la montagne. On demande tout simplement, on suggère que le transit soit éliminé.

1645

Il y avait des installations temporaires qui ont été mises en place pendant le projet pilote, le Café suspendu au belvédère a été particulièrement agréable et on suggère, que dans le fond, ce soit reconduit mais, effectivement, ça pourrait être dans forme plus permanente. Mais, ça été fort agréable. D'ailleurs, je dis toujours que ce belvédère-là, ce n'est pas un belvédère, j'appelle ça un parking avec une vue. Ça été encore, là, aménagé en 1958. J'ai l'impression que ça n'a pas bougé. Et dans le fond, c'est des autos qui se stationnent là et c'est ce qui occasionne beaucoup de va-et-vient de la part des voitures, et ce qui cause des accrochages, des collisions et pas juste entre cyclistes et automobilistes, entre automobilistes aussi.

1650

On demande aussi de revoir, enfin, s'il vous plaît, l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde. Ça fait au moins 10 ans qu'on me dit que le projet est sur la table, qu'on est en train de le travailler, qu'on arrive à quelque chose. 10 ans que dis-je! 15 ans. Cette intersection n'est pas digne d'une intersection des abords du mont Royal. Et vous savez, une expérience montagne ça commence en bas de la montagne. Donc, de sentir tout de suite qu'on entre dans un parc, dans un endroit privilégié, dans un oasis de verdure, ça fait partie de l'expérience qu'on souhaite pour que les gens puissent vraiment profiter du mont Royal.

1655

1660

Sur le mont Royal, il y a un goulot d'étranglement, Coralie juste avant moi en a parlé et d'autres personnes, on a un petit col en haut de Camillien-Houde et, effectivement, il est difficile de faire passer une voie pour les piétons, de faire passer deux voitures de large, des cyclistes. Alors, on suggère que la circulation à pied et à vélo soit avec ses espaces bien délimités, soit ininterrompue. Mais que pour les voitures on les fasse passer de façon alternative, pour justement dégager de la place pour les piétons et les cyclistes.

1665

J'ai parlé de reconfigurer le belvédère Camillien-Houde. Et aussi, dans nos suggestions, on parle du stationnement de la maison Smith, stationnement qui, comme on dit, il y a des

1670

1675 centres d'achat en banlieue qui ont des plus beaux stationnements avec de la verdure, que la maison Smith qui est sur le mont Royal. Encore là, j'ai l'impression qu'on a figé dans le temps certains aménagements sur la montagne et que ça fait pas très 2018 certains aménagements, dont le stationnement de la maison Smith. Je pense qu'on pourrait penser à le verdier, quitte à enlever quelques places de stationnements, mais lui donner un air de stationnement au cœur d'une montagne.

1680 Ce que nous souhaitons, c'est que les élus prennent acte des idées qui ont été émises ici, pour améliorer le projet pilote. Un projet pilote c'est des essais, c'est des tentatives. On voit ce qui marche, on voit ce qui marche moins. Nous on souhaite qu'il y ait une reconfiguration complète de la voie Camillien-Houde et que ce projet-là s'inscrive dans la vision où le bien commun doit primer. Il y a beaucoup de gens qui ont fait valoir qu'à titre individuel, c'était des
1685 désagréments pour eux que le transit soit coupé. Mais je pense qu'ici on est dans le bien commun et on est dans l'intérêt collectif, et on espère que l'intérêt collectif va viser à protéger un espace naturel et les citoyens qui le fréquentent.

LA PRÉSIDENTE :

1690 Merci Madame Lareau. Une première question qui fait suite à votre recommandation concernant l'aménagement de l'intersection Mont-Royal / Camillien-Houde. Avez-vous d'autre chose à dire, ou les personnes que vous représentez, concernant l'intersection Remembrance / Côte-des-Neiges?

1695 **Mme SUZANNE LAREAU :**

1700 Tout à fait. J'irais dans le même sens. On aurait effectivement pu le mettre notre mémoire. Cet échangeur-là est même extrêmement dangereux pour les cyclistes quand on y sort. Quand on fait du vélo sur la montagne, on s'en va des fois à Summit Circle, on passe par là, et je peux vous dire que cet échangeur-là, pour les sorties de cyclistes du mont Royal, est

1705 extrêmement dangereux. Donc, oui, je pourrais aller dans le me sens. Encore là, les projets sont sur la table. J'en attends parler depuis au moins 10 ans que l'échangeur doit être mis à terre et remplacé par un carrefour plus convivial pour tous et plus sécuritaire pour tous.

LA PRÉSIDENTE :

1710 Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Je n'ai pas de questions. C'est vraiment clair vos points de vue. Je vous remercie.

1715 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Dans votre mémoire, vous avez parlé de rues locales, si j'ai bien compris?

Mme SUZANNE LAREAU :

1720 Oui.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

1725 C'est plus étroit. Vous avez parlé de chemin de parc avec perspectives visuelles et vous parlez aussi de chemin d'ambiance; est-ce que les trois sont la même chose?

Mme SUZANNE LAREAU :

1730 Oui, c'est à peu près. On a utilisé plusieurs phrases, effectivement. Mais ce qu'on voulait faire sentir, puis ça aurait bien que ça inspire le projet pilote dès départ de dire : « voici à quoi

1735 le mont Royal, l'entrée du mont Royal pourrait ressembler si c'était un véritable chemin de parc ». Donc, on parle d'une rue pas mal plus étroite. On a fait volontairement pas de dessin, de schéma de perspective dans notre mémoire.

1740 On pense à un chemin avec une voie de circulation de chaque côté avec un accotement moins large, mais qui permet aux cyclistes de circuler en sécurité et avec, d'un côté est ou ouest, nord ou sud, un chemin pour les piétons. Donc, quelque chose de beaucoup plus étroit, mais où la verdure va reprendre aussi ses lettres de noblesse. En ce moment, quand vous montez Camillien-Houde, c'est bête à dire, mais c'est laid, Camillien-Houde. Je le fais, comme je vous dis, je m'entraîne là une à deux fois par semaine, du mois d'avril au mois de septembre. C'est franchement laid la façon dont c'est fait.

1745 Si on revenait à un chemin de parc plus bucolique, avec des arbres qui seraient plus rapprochés du bord de la chaussée, on aurait une expérience montagne tout de suite en entrant dans le parc, et non pas juste quand on va stationner et débarquer de sa voiture, pour aller marcher autour du Lac aux castors. Donc, c'était dans ce sens-là qu'on l'évoquait.

1750 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Merci.

1755 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Êtes-vous d'accord si je dis qu'en montant, ça prend une voie cycliste séparée des véhicules, puis en descendant, les véhicules peuvent ou doivent même partager la même voie? Est-ce correct de dire ça, question de sécurité?

1760 **Mme SUZANNE LAREAU :**

Disons que question de sécurité, on en a discuté pas mal avec nos experts au bureau.

1765 Nous ce qu'on recommanderait, si l'administration va de ce sens-là, c'est que dans les deux sens, que ce soit une voie automobiles à peu près de 3.5 mètres de large et après un accotement pour les cyclistes d'environ 2 mètres de large, autant pour la montée de Camillien-Houde que pour la descente. Il faut savoir que dans une pente comme ça, ce serait extrêmement dangereux d'y mettre des obstacles, genre des bollards, des dos-d'âne, des trucs comme ça. C'est clair que ça risquerait de causer des accidents.

1770 Les gens nous disent « oui, ça pourrait être une voie cyclable protégée ». Non, ce n'est pas une bonne idée dans une pente comme ça. Il vaut mieux laisser tout simplement une voie de circulation pour les voitures et un accotement pour les cyclistes, comme on retrouve sur plein de petites rues tranquilles dans les campagnes. Il faut savoir aussi qu'une fois que le transit serait éliminé, le nombre de voitures va beaucoup diminué. Il va contribuer à améliorer la sécurité de tous, pas juste des cyclistes, mais de tous. C'est sûr que quand on diminue la fréquence, on diminue l'exposition aux risques.

1780 Alors, donc, ça ne serait pas nécessaire d'avoir une piste cyclable comme telle, mais bien d'avoir un accotement réservé aux cyclistes. En ce moment, c'est vrai qu'il y a un accotement sur Camillien-Houde qui est très large pour les cyclistes. Ce n'est pas nécessaire qu'il soit aussi large que ça. Il faut permettre à deux cyclistes de se dépasser, ça c'est sûr. Mais ça n'a pas besoin d'être la largeur qu'il est actuellement. Et la voie de circulation automobiles est aussi assez large.

1785 **LA PRÉSIDENTE :**

1790 Dans la foulée de cette question-là, dans une perspective où le transit est maintenu et qu'il faille introduire des mesures d'apaisement de la circulation, pour toute catégorie de personnes qui y circulent avec quelque moyen, même les piétons à la limite, est-ce que ce que vous recommandez vaut aussi? C'est-à dire entre autres qu'il n'y ait pas de dos-d'âne, qu'il n'y ait pas de...

Mme SUZANNE LAREAU :

1795

Tout à fait. Si la Ville mettait des dos-d'âne, c'est clair qu'il va y avoir des accidents.

LA PRÉSIDENTE :

1800

S'il y a des feux de circulation?

Mme SUZANNE LAREAU :

1805

Des feux de circulation, ça va arrêter le trafic, mais ça ne réduira pas. Ce qu'on suggère, nous, c'est carrément, la montagne n'a pas besoin de ce trafic-là. Ce trafic-là est plutôt nuisible au bien-être de la montagne. Donc, on ne recommande pas que le transit soit maintenu, considérant qu'il n'y a pas de plus-value pour la montagne et qu'on est plutôt dans une époque où on doit protéger nos espaces naturels. Alors, donc, réduire le nombre de voitures est la meilleure façon de protéger la montagne et de protéger ses usagers.

1810

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

1815

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Il y a des gens qui ont proposé d'installer des minis giratoires à la sortie et à l'entrée du belvédère?

1820

Mme SUZANNE LAREAU :

Oui, j'ai vu.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1825

Puis ils ont fait une petite démonstration fort intéressante. Qu'est-ce que vous pensez de ça, vous?

Mme SUZANNE LAREAU :

1830

On l'a regardée aussi, c'est le CAA qui a proposé ça, hier. Des giratoires dans une pente de cet angle-là, c'est une très mauvaise idée. Un giratoire sur un terrain plat, tout à fait. Mais dans une pente comme celle de Camillien-Houde, à l'endroit aussi, puis surtout il y en a un qui est juste après un virage, mais c'est surtout la pente. Ce n'est pas une très bonne idée. Ce serait dangereux en termes de sécurité. Moi, quand je me promène, je fais du vélo ailleurs qu'au Québec, puis il y a de la montagne ailleurs, parce que c'est quelque chose que j'aime bien faire en vélo et je n'ai jamais vu ça, dans des routes de montagne, des carrefours giratoires. Dans le bas, quand c'est plat, on pourrait penser qu'au bas du mont Royal, au pied du mont Royal, il pourrait y avoir un mini giratoire, pour que des gens qui veulent se destiner à Camillien-Houde, puis que là réalisent « ce n'est pas là que je veux aller, il faut que je retourne », ça pourrait être fait parce que ça serait sur un terrain presque plat. Mais Camillien-Houde c'est une bonne pente, alors on ne pense pas que ce serait une bonne idée de mettre un giratoire dans une pente comme ça.

1835

1840

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1845

Est-ce que vous avez des idées pour apaiser les risques, en termes de sécurité, à la sortie et à l'entrée du belvédère? Vous avez parlé du feu alternatif, est-ce que ça règle d'après-vous le problème?

1850

Mme SUZANNE LAREAU :

Non, pas du tout. Nous, ce que nous avons suggéré dans notre mémoire, c'est que le

1855 belvédère soit même fermé aux voitures. Que le belvédère soit accessible aux gens qui sont à pied, à vélo, en transport collectif, mais que le belvédère ne serait plus accessible aux voitures. C'est ce qu'on proposait.

LA PRÉSIDENTE :

1860

Alors, il me reste qu'à vous remercier.

Mme SUZANNE LAREAU :

1865

Merci beaucoup.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1870

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1875

Alors, j'inviterais madame Claire Saint-Georges à venir à l'avant. Bonjour, Madame.

Mme CLAIRE SAINT-GEORGES :

1880

Bonjour, Mesdames et Monsieur le commissaire. Merci d'écouter les citoyens par rapport à cette question très importante.

1885

Alors, je me présente, je m'appelle Claire Saint-Georges, je suis une riveraine de la montagne. J'habite sur la rue Ridgewood, donc tout près de l'entrée ouest de la montagne. C'est une voie que j'emprunte fréquemment pour me rendre, par exemple au Jardin botanique où je suis guide bénévole. Alors c'est tout près. Je passe par là. Je prends le boulevard Saint-Joseph.