

**Mme ANDRÉE-ANNE KOLL :**

600 Oui, moi je le crois, puis ça pourrait être tout à fait intéressant, puis ça permet d'avoir des comparatifs aussi tout à fait pertinents.

**LA PRÉSIDENTE :**

605 Ça va. Il me reste qu'à vous remercier d'avoir répondu à nos questions et nous avoir présenté votre mémoire.

Alors, maintenant j'appellerais pour l'Équipe cycliste Peppermint. Madame Joëlle Simard. Vous allez nous présenter vos collègues?

610

**Mme JOËLLE SIMARD :**

Oui, certainement. Donc, je suis Joëlle Simard. Je suis accompagnée de Clara Polom et d'Émilie Mercier.

615

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, allez-y, on vous écoute.

620

**Mme JOËLLE SIMARD :**

625 Merci. Donc, on représente l'Équipe cycliste Peppermint. C'est une équipe cycliste qui a été fondée en 2015 sous forme d'une OBNL, dont Clara et Émilie sont membres. On est toutes les trois professionnelles dans le milieu de la santé, de l'organisme et du droit. On est évidemment passionnées de sport. On habite Montréal, on travaille à Montréal. Nos activités se font à Montréal. On pratique le sport cycliste à Montréal. On s'est impliquées depuis plus de 5

630 ans, en fait, dans le milieu du cyclisme féminin, que ce soit à travers des organisations, comme des clubs, via des activités associatives féminines récréatives, toujours dans le milieu du cyclisme.

635 Par désir de défi, de dépassement de soi, on a décidé de se lancer dans une mission, celle d'exercer le cyclisme à un niveau compétitif. Donc, on a créé l'équipe. Alors, évidemment, comme on était la première équipe féminine cycliste amateur, enfin on n'avait pas du tout pratiqué de course avant la fondation de notre équipe. On voulait vraiment donner une saveur différente à notre équipe, soit celle d'inclure davantage de femmes dans le sport cycliste qui est, on pourrait dire, depuis les 2-3 dernières années, davantage féminin, mais qui était majoritairement masculin. Donc, on s'est vraiment donné comme mission de démocratiser le sport, de le rendre plus accessible aux femmes et de le rendre plus convivial, plus accessible.  
640 Donc, c'était vraiment une première dans le milieu.

645 On est présentes sur le circuit québécois. Donc, il y a des courses un peu partout au Québec et on encourage donc des femmes partout. C'est sûr, principalement à Montréal, parce que la majorité de l'équipe est basée à Montréal, mais il y a aussi quelques collègues basées à Québec. Donc, notre mission est à l'échelle du Québec, si on veut.

650 Ce soir, on a décidé d'aborder une thématique bien spécifique, parce qu'à la septième séance et la réception de nombreux mémoires, évidemment, on ne voulait pas passer à nouveau sur tous les points positifs de cette fermeture au transit là. On voulait aborder quelque chose qui concordait davantage avec notre mission, soit celle du droit des femmes à une ville qui offre des lieux récréatifs et sportifs sécuritaires.

655 En préparation pour la soirée, on s'est penché un peu sur la thématique de l'équité en mobilité et on s'est rendu compte qu'il y a beaucoup de chercheurs qui se penchent sur ce thème-là au Québec, à Montréal, mais aussi à l'international. C'est vraiment un sujet d'actualité, si on veut, soit celui de l'équité des genres et l'accès à la mobilité.

660 Ce qui ressort beaucoup, en fait, c'est que les hommes ont une aversion du risque qui est plus élevée. Donc, du moment qu'un lieu devient moins sécuritaire à la pratique de la mobilité, là on parle ici du cyclisme, les femmes vont être plus craintives, vont moins fréquenter certains lieux. Donc, ça crée évidemment des inégalités. Alors, l'a observé évidemment, ça fait longtemps qu'on pratique le vélo sur le chemin Camillien-Houde. On a vécu, on s'est entraînées des matins, des soirs évidemment aux heures de pointe; c'est de la folie, c'est l'autoroute, des comportements non respectueux. On en a vu tous les genres, vraiment.

665 Quand on l'a vécu cet été, ce fut un saut. Moi, la première journée, je pense qu'on était ensemble la première journée qu'on est retournées, qu'il y avait comme une coupure à la circulation de transit, je me suis arrêtée, puis je me suis dit : « il y a quelque chose qui ne marche pas ». Puis, je n'avais pas réalisé qu'on avait entamé la période du projet pilote. La différence était remarquable! Vraiment. Donc, on a vraiment connu, pendant la durée du projet pilote, un accès plus convivial, plus sécuritaire, qui favorisait d'ailleurs la présence de femmes. Il y a eu des regroupements, des soirées, des sorties récréatives informelles qui ont pris forme. Par exemple, à tous les mercredis, c'étaient des groupes uniquement formés de femmes qui allaient pratiquer l'ascension. Évidemment, nulle part ailleurs à Montréal, on peut pratiquer ses habilités  
670 d'ascension, si vous voulez, en milieu urbain. Puis ça, je pense que c'est vraiment une richesse que la voie Camillien-Houde peut nous offrir.

680 Évidemment, il y a des constats généraux qu'on a observés, par la présence, bon, je reviens un peu, mais sur des comportements plus respectueux envers les cyclistes, un sentiment de sécurité beaucoup plus élevé, une présence accrue de groupes de femmes, de clubs, de sorties informelles. C'était plus propice pour initier certaines femmes au vélo, telle que notre mission en fait la promotion.

685 En fait, considérant donc le mouvement cycliste féminin récréatif et compétitif prend de l'ampleur depuis quelques années; considérant que les infrastructures de mobilité doivent permettre de donner droit aux femmes d'exercer leur sport en toute sécurité; et considérant que le projet pilote concordait avec les orientations de la Ville de Montréal pour les aménagements

favorables aux cyclistes, au déplacement actif et à la Vision Zéro accident, nos recommandations sont les suivantes :

690

Poursuivre avec un projet permanent qui permettrait de sécuriser les déplacements cyclistes. Évidemment, l'option la plus favorable serait celle de la fermeture de la circulation de transit, mais on est tout de même ouverts à des aménagements plus sécuritaires, qui pourraient permettre une cohabitation plus harmonieuse.

695

Mieux encadrer la pratique du vélo sur la montagne en respect des autres usages. Donc, on n'est pas sans savoir qu'il y a des usages récréatifs, touristiques et historiques sur les lieux.

700

On recommande de poursuivre les aménagements ludiques et conviviaux qui ont été réalisés cet été de façon éphémère au sommet. Parce qu'on l'a remarqué, il y a eu une appropriation accrue de l'espace public et par tous, en fait pas que les sportifs. C'était grandement apprécié et on aimerait poursuivre avec ces aménagements. Voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

705

Bien merci. Questions?

**Mme LUBA SERGE, commissaire :**

710

J'en ai plusieurs, mais je vais commencer. Je me demandais, on nous a parlé qu'il y a eu des problèmes de circulation, même si le transit était fermé. Vous, vous n'avez pas remarqué de difficulté? Parce que vous semblez dire que c'était vraiment jour et nuit, où c'était assez frappant comme changement.

715

**Mme JOËLLE SIMARD :**

Bien, dans le fond, oui pour ce qui était, là, évidemment, on a remarqué une diminution

720 du nombre de voitures, de la vitesse de circulation. Oui, il y a eu des cas, mais c'est sûr des cas isolés dont on a été témoin, de la frustration au volant, klaxonner. Il y avait des stops qui avaient été installés de façon temporaire, au sommet, près du stationnement, un peu avant même, au belvédère Soleil, je crois qu'on appelle. Non-respect de la signalisation. Ensuite, il y avait les blocs de ciment, j'oublie le nom, mais oui, c'est arrivé à des moments qu'on a vu des automobilistes les contourner et faire fi des mesures.

725 **Mme CLARA POLOM :**

730 Si je peux me permettre d'intervenir. C'est un des constats qu'on a eu, surtout en début de saison, quand il y a eu en fait la voie de transit qui a été bloquée. C'est que l'accès, puis je parle notamment de l'accès via l'avenue Parc, qui est un des accès principaux, il y avait effectivement un signe qui disait « plus de transit possible ». Par contre, cette espèce de panneau de signalisation n'était pas assez visible, selon moi, parce que comme je l'ai dit, on a été témoin de voitures qui contournaient les blocs de ciment. Je crois que la frustration venait peut-être du fait que les automobilistes se rendaient en haut et ils se rendaient compte que là, on ne pouvait plus transiger et, donc, procédaient à faire des *U turn*, des virages en U, qui sont excessivement dangereux pour les cyclistes. Je pense qu'on est tous au courant de l'accident qui a eu lieu l'année passée. Et donc, cette frustration venait un peu du fait que les automobilistes ne savaient pas, ou ne l'avaient pas remarqué, mais ne se rendaient pas compte qu'il était effectivement bloqué. Donc, il y a eu des contournements des blocs de ciment. Il y a eu des virages en U et, c'est sûr qu'en tant que cyclistes, on les voit tout de suite ces comportements-là parce qu'ils sont effectivement très dangereux pour les utilisateurs du vélo.

740 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

745 Quand le projet pilote s'est terminé...

**Mme JOËLLE SIMARD :**

Oui.

750 **Mme LUBA SERGE, commissaire :**

... est-ce que vous avez vu un changement?

755 **Mme CLARA POLOM :**

Oui, tout de suite. Effectivement, tout de suite. Je pense que je parle au nom de tous les cyclistes à Montréal, on voit que oui, les voitures se rendent sur le mont Royal et, effectivement, c'est un lieu pour tous, donc, il n'y a pas de problème pour aller stationner. Mais les voitures de transit, le fait qu'il n'y en avait plus, c'était notable comme différence.

760

**Mme LUBA SERGE, commissaire:**

Oui. O.K.

765 **Mme CLARA POLOM :**

Oui, vraiment.

770 **Mme LUBA SERGE :**

Et pour vous, ça devient plus dangereux avec le nombre de voitures, c'est à peu près ça...

775 **Mme CLARA POLOM :**

Absolument. Il y a eu des moments où, par heure de pointe à 5h00 du soir, je veux dire, c'est une file de trafic qui monte, parce que les voitures sont cordées une après l'autre. Les vélos, on monte plus vite que les voitures, puis on ne monte pas très vite quand c'est à-pic sur le mont Royal, puis qu'on va deux fois plus vite que les voitures par heure de pointe. Oui.

780

**Mme LUBA SERGE, commissaire :**

O.K. Merci.

785 **Mme JOËLLE SIMARD :**

On l'a observé, en fait, aussi le matin. Ça nous est arrivé d'y aller en matinée, puis on observe les mêmes comportements le matin. On l'a vu aussi, la vitesse est assez modulable quand on veut se rendre au travail ou on finit le travail, ou si on veut simplement aller faire une balade en haut sur le mont Royal. C'était quand même facile à déceler. Donc, oui.

790

**Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Merci.

795

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Vous avez mentionné, vous avez fait référence à des aménagements ludiques et conviviaux. À quoi vous pensez?

800

**Mme JOËLLE SIMARD :**

Bien, je fais référence aux aménagements qui ont été faits, les aménagements éphémères qui ont eu...

805

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Le belvédère Soleil.

810 **Mme JOËLLE SIMARD :**

Le belvédère Soleil.

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

Le Café suspendu.

**Mme JOËLLE SIMARD :**

820 Le Café, oui, exactement. On a vu, normalement au sommet, il n'y avait pas de...  
comment on pourrait dire, c'était vraiment de transit. Évidemment, les automobilistes ne  
s'arrêtaient pas, les vélos non plus, les touristes non plus, pas au belvédère Soleil. Puis là, des  
fois, ça nous arrivait de monter; les hamacs étaient remplis; il y avait plein de gens qui venaient  
prendre des photos. On n'avait pas remarqué de gens à cet endroit-là avant ces aménagements-  
825 là.

Au niveau de l'autre belvédère et du Café, évidemment, le stationnement est souvent  
rempli. Il y a des gens qui viennent. Il y a des autobus. Il y a du va-et-vient. Donc, là, on l'a moins  
remarqué. Mais vraiment plutôt au sommet, c'était la première fois qu'il y avait des gens qui  
830 s'arrêtaient là. Pourtant la vue est magnifique mais...

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Voulez-vous parler?

835

**Mme ÉMILIE MERCIER :**

Oui. Émilie Mercier pour la sténographe. Ça fait un point de rassemblement, mais c'est

840 un peu un point de rassemblement sécuritaire pour les cyclistes aussi. C'est sûr que c'est un petit  
monde, les gens se connaissent. Donc, quand on va s'entraîner, c'est sûr qu'on croise des gens  
qu'on connaît, des gens que ça fait longtemps qu'on n'a pas vus, puis on arrête jaser. On a beau  
s'entraîner, c'est quand même un sport qui a un côté social. C'est un sport d'équipe. Donc,  
845 d'avoir des lieux de rassemblement également sécuritaires, qui peuvent être utilisés par tous les  
citoyens et les touristes aussi, mais pour s'arrêter, ça amène un plus aussi à la communauté  
cycliste, outre que c'est seulement l'entraînement et le dépassement, il y a le côté ludique  
également chez les sportifs amateurs.

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

850 Si vous aviez le pouvoir aujourd'hui de prendre des décisions, investir dans des  
aménagement, faire des changements au circuit, peu importe. Alors, fermez vos yeux et rêvez  
un peu avec moi. Qu'est-ce que vous feriez? C'est quoi que vous voudriez, pour que les  
cyclistes puissent circuler en sécurité, les piétons aussi, les automobilistes aussi, qu'est-ce que  
855 vous feriez? Donnez-moi des idées.

**Mme JOËLLE SIMARD :**

860 C'est une excellente question, puis ne sais même pas si on s'offre la chance de rêver à  
ça mais...

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

865 Oui, on est ici pour ça.

**Mme JOËLLE SIMARD :**

870 Oui, effectivement. C'est sûr que, bien, dans un monde idéal, on pourrait prendre toute la  
voie puis ce serait plaisant, mais on a quand même un point de vue inclusif, on le sait qu'il y a

d'autres usagers. Donc, on n'est pas en faveur évidemment, même cesser l'accès au transport en commun, parce qu'on est en faveur de l'utilisation du transport en commun. Mais, c'est une excellente question. Je vois des endroits vraiment, advenant que la circulation de transit est rétablie, je pense que vraiment de définir les espaces cyclistes et piétons plus précisément. Ce  
875 midi, je parlais avec des collègues urbanistes et ils me disaient qu'il n'y a même pas de trottoir, il y a même pas de place pour marcher.

Donc, de vraiment définir les espaces. Il y a le concept des rues conviviales qui est appliqué de plus en plus dans villes au Canada. Il y a des organismes qui se penchent beaucoup  
880 sur ça. C'est vraiment que chaque usager ait son espace. Donc là, présentement, tel qu'il est aménagé, il y a une ligne blanche pour définir si on veut la bande d'accotement à la bande de la route, mais ce n'est pas rare de voir des gens sur les *hasards* stationner dans l'accotement, parler au téléphone, faire autre chose. Donc, je pense que c'est peut-être pas une idée de rêve, mais je pense que c'est minimalement de définir vraiment des espaces pour les usages, c'est-à-  
885 dire le transport en commun, les cyclistes, les marcheurs. Pour moi, c'est ça.

**Mme CLARA POLOM :**

Moi, si je pouvais rêver un peu, j'enlèverais un peu des frustrations et de la part des  
890 cyclistes et de la part des automobilistes. Parce qu'on parle souvent des automobilistes qui sont frustrés quand ils arrivent en haut, puis donc ils font un virage en U. Mais les vélos aussi peuvent être extrêmement désobligeants et extrêmement frustrés de la situation. Donc, un peu pour faire suivre à ce que Joëlle vient de dire, pour mieux définir les espaces, je pense aussi que vraiment d'imposer des balises sécuritaires. On sait que, comment vous expliquer... il y a eu un  
895 prolongement de la séparation des blocs de béton entre les deux voies à partir du belvédère principal, là, le nom m'échappe... En fait, peut-être de prolonger la séparation en béton pour empêcher les virages en U, de un, ça rendrait l'espace plus sécuritaire, de baliser les espaces pour les vélos aussi, ça réduirait les frustrations. Donc, je pense que pour moi, le point important c'est d'enlever le piton pression un peu, et pour les vélos et pour les automobilistes, ça aiderait  
900 grandement l'expérience sur le mont Royal.

**Mme ÉMILIE MERCIER :**

905 Je suis dans le domaine de la santé, et puis les approches collaboratives, c'est le sujet  
qu'on parle à tous les jours. Puis la base de la collaboration, c'est comprendre le rôle de chacun.  
Si on ne comprend pas le rôle de chacun, on n'est pas capable de collaborer ensemble. Puis,  
présentement, on a le rêve un peu fou de cohabiter tous, cohabiter de notre mode de transport,  
donc, à pied, à vélo, en autobus, en voiture, qu'importe le moyen de transport, mais on veut aussi  
910 faire cohabiter différentes missions. Une mission des loisirs, une mission de transport et une  
mission touristique. Puis on veut tout faire cohabiter ça en même temps, quand personne ne  
comprend son vrai rôle.

915 Donc, on est sur cette voie-là, en ne sachant pas c'est quoi notre place, c'est quoi notre  
rôle. Donc, quand on parle d'avoir des voies bien claires, des voies réservées à chacun des  
usages, de la signalisation qui nous permet en tant qu'utilisateur de comprendre où est ma place  
à cet endroit-là et de voir est-ce que, justement, il y a des moments propices pour chacune des  
missions qu'on veut accorder à la montagne. Donc, il y a eu l'initiative de fermer la montagne au  
vélo certains dimanches matins. Parce que là on a ciblé vraiment une mission qui était  
récréative, sportive. Est-ce qu'on veut cibler une mission touristique, pour faire profiter la  
920 montagne à tous nos touristes, mais également à nos citoyens? Donc, c'est vraiment de  
comprendre quels rôles et missions qu'on veut lui donner et, comme utilisateur, quand on y est,  
de comprendre où est notre place dans cette montagne. Puis je pense qu'il y a de la place pour  
tous, mais il faut que ça soit clair.

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

Donc, identifions les irritants puis travaillons sur des solutions. C'est une bonne méthode  
de résolution de problèmes.

930 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie, je vous remercie aussi de vos dernières distinctions.