

Je vous pose la question?

**Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

1300

Écoutez, je ne sais pas. Je n'ai pas de dent du tout contre les cyclistes, mais ça me fait mal au coeur quand je vois les racines saignantes.

**LA PRÉSIDENTE :**

1305

Alors, merci beaucoup, Madame Prévost.

**Mme HÉLÈNE PRÉVOST :**

1310

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1315

J'inviterais maintenant, monsieur Louis Éric Trudeau, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

1320

Bonsoir tout le monde. Madame la présidente, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. Alors, moi je suis professeur titulaire à l'Université de Montréal, mais je ne viens pas ici parler au nom de l'institution. Je ne suis pas un délégué de l'Université de Montréal, mais je viens ici parler au nom du collectif qui s'appelle le collectif Vélo campus UdeM, Université de Montréal.

1325

C'est un regroupement de plus 160 membres de la communauté de l'Université de Montréal. Et ça implique aussi des gens de Polytechnique et de HEC Montréal. Et c'est un

collectif qui vise essentiellement à promouvoir l'établissement d'infrastructure qui favorise le transport actif à vélo et à pied notamment.

1330           Étant à l'Université de Montréal, le chemin Camillien-Houde essentiellement c'est notre cour arrière. On le côtoie tous les jours. Les membres du collectif et l'ensemble des membres, je pense, de la communauté de l'Université de Montréal utilisent beaucoup tous les accès au mont Royal, les différents côtés, incluant le chemin Camillien-Houde et le chemin Remembrance.

1335           Ils connaissent bien, les membres du collectif, ce projet pilote. Ils ont vu l'avant et le pendant et maintenant le après. Il y a beaucoup des membres de la communauté de l'Université de Montréal qui passent par les différentes routes incluant Camillien-Houde pour venir travailler ou étudier à l'Université de Montréal et aussi pour en profiter en termes de loisir.

1340           Tous les membres du collectif qui ont donné leur avis au cours des derniers mois sur ce projet-là ont tous unanimement trouvé que c'était un très beau projet pilote, et ils ont apprécié l'impact positif de cette diminution drastique de la circulation automobile sur la montagne.

1345           Nous avons tous trouvé beaucoup plus agréable de circuler sur le chemin Camillien-Houde et dans les différents secteurs limitrophes en absence ou avec une circulation automobile drastiquement limitée. On s'est tous sentis beaucoup plus en sécurité. Et on est d'avis qu'une circulation automobile limitée est beaucoup plus compatible avec la nature même d'un parc public.

1350           Pour la première fois depuis tellement longtemps, en me baladant là, je pouvais entendre les oiseaux. Il y en a tellement sur la montagne, mais la plupart du temps, disons durant le jour et souvent dans les moments où beaucoup de gens vont se balader là, c'est le cortège des voitures qui défilent. Moi je n'ai rien contre les voitures, j'en ai une moi-même et même je l'utilise même de temps en temps pour venir sur le mont Royal, notamment pour faire du ski de fond, quand il faut amener de l'équipement et la famille, et les enfants.

1355

Mais je trouve que ça faisait tout un contraste de pouvoir enfin entendre le vent dans les feuilles des arbres, de pouvoir entendre les oiseaux qui sont si nombreux dont le son est occulté par le bruit des voitures.

1360 J'aimerais aussi mentionner que comme piéton et comme cycliste fréquent dans le milieu  
autour de l'Université de Montréal, on a trouvé qu'il n'y avait pas d'impact massif, majeur évident  
sur la circulation automobile dans les routes autour, notamment sur Edouard-Montpetit. J'ai pris  
connaissance aussi, il y a quelques jours du rapport que la Ville a commandé de la firme Cima,  
1365 puis j'ai vu que les chiffres semblaient confirmer ça, qu'il pouvait y avoir eu évidemment des  
réajustements ici et là, mais qu'il n'y avait pas eu de désastre. Le désastre qui avait été annoncé  
par tellement de personnes.

Et comme cycliste justement autour du campus sur Camillien-Houde, sur Edouard-  
1370 Montpetit, sur Côte-des-Neiges, sur Côte-Sainte-Catherine. Évidemment, partout à Montréal, la  
circulation automobile est en croissance. Il y a toujours trop de voitures un peu partout. Ça, c'est  
un problème et je ne pense que le fait d'interrompre la circulation automobile sur Camillien-  
Houde, là est le facteur majeur qui fait qu'il y a autant de circulation automobile dans toutes les  
routes au centre de Montréal.

1375 Donc, je ne pense pas que c'est un problème majeur d'avoir interrompu la circulation  
automobile de transit.

Notre avis en fait, c'est que ce changement-là devrait devenir permanent. Nous  
souhaitons que la Ville aille dans ce sens-là et que ça soit non seulement permanent, mais  
1380 appliqué aussi 12 mois par année.

D'ailleurs, de nombreux membres de la communauté de l'Université de Montréal se  
déplacent en vélo l'hiver également sur la montagne d'une façon respectueuse pour la plupart, je  
1385 crois.

1390 En terminant, je voudrais dire que nous avons constaté que la signalisation n'était peut-être pas optimale, devrait continuer à être améliorée, optimisée, je crois, pour ce qui est que les informations soient claires, notamment pour les automobilistes. On en a vu beaucoup qui ne semblaient pas comprendre les panneaux au niveau de l'endroit critique là où on n'a pas le droit de passer près de l'endroit où il y a le poste de police. Il y a beaucoup de gens finalement passent quand même. Évidemment, quand la police n'est pas là pour surveiller.

1395 Je pense que ce n'est pas dramatique. Il n'y en a pas eu des tonnes. Mais moi j'en voyais tous les jours, en tout cas quand j'étais là. Je pense que c'est peut-être une question d'habitude, mais c'est aussi une question de signalisation qui devrait être améliorée. Il y avait beaucoup de petits panneaux, mais je pense que c'était difficile à lire pour beaucoup de gens, difficile à décoder. Je me mettais justement à la place des touristes qui arrivaient, je trouvais ça un petit peu compliqué.

1400 Je pense que ça prendrait des panneaux beaucoup plus clairs pour indiquer clairement, des pictogrammes de grand format, que la circulation est interdite sauf pour quelques catégories de véhicules, mais faire ça avec des pictogrammes avec peut-être un petit peu moins de texte.

1405 Alors voilà, ça conclut ce que je voulais vous communiquer.

**LA PRÉSIDENTE :**

1410 Alors, je vous remercie beaucoup, Monsieur Trudeau. Je vais laisser mes collègues vous poser des questions.

**LA COMMISSAIRE :**

1415 On a entendu dire que les gens trouvaient ça plus dangereux quand les gens faisaient, ils tournaient en U ou qu'ils réalisaient qu'ils ne pouvaient pas traverser.

Est-ce que vous avez remarqué ce genre de comportement d'automobile qui était plus dangereux?

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

1420

Depuis le projet pilote?

**LA COMMISSAIRE :**

1425

Oui. Durant le projet pilote.

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

1430

Non. Mais je n'ai pas trouvé que ça avait changé. Ça, ça continue toujours. Comme le disait tout à l'heure quelqu'un, la présence policière est quand même assez discrète sur la montagne et sur le chemin Camillien-Houde.

1435

Donc, moi j'en vois assez souvent des gens qui traversent la ligne centrale et qui virent de bord pour différentes raisons. Mais ça on le voyait aussi avant, assez souvent. Donc, je n'ai pas noté de changement de ce côté-là.

**LA COMMISSAIRE :**

1440

Et j'imagine qu'étant donné que c'est des gens qui sont aux études ou qui travaillent, c'était surtout durant la semaine qu'on passe en vélo plutôt que la fin de semaine. Alors, c'est là qu'on a vu la différence?

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

1445

En terme de quiétude, vous voulez dire?

**LA COMMISSAIRE :**

Oui, oui.

1450

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

Oui, c'est ça. Bien, c'est sûr qu'il y a beaucoup de gens, moi j'en connais beaucoup de gens qui vont notamment s'entraîner sur la montagne le matin puis ensuite vont travailler. Même chose pour les étudiants. Il y a le club cycliste de l'Université de Montréal aussi qui utilise beaucoup ce terrain d'entraînement-là. Et il y en a beaucoup qui vont là durant le jour et il y en a qui vont là le matin juste avant d'aller travailler ou juste à la fin des cours. Et ça concorde souvent avec les périodes de circulation automobile plus intense.

1455

Donc, le matin entre 7 et 9 ou le soir entre 4 h 30 puis 7, c'est souvent la période où il y a beaucoup de gens de la communauté qui à la fin, ou avant leur travail vont se promener sur la montagne ou vont faire du vélo sur la montagne.

1460

Il y avait de la place pour tout le monde, parce que c'est très large, mais ce n'est pas confortable, c'est bruyant puis je me mets à la place de quelqu'un qui est moins expérimenté en vélo, puis je trouvais que c'était quand même assez périlleux à quelques endroits clés, à quelques moments clés.

1465

**LA COMMISSAIRE :**

D'accord.

1470

**LE COMMISSAIRE :**

1475 Je vais en profiter, vous connaissez ça le vélo vous. Les différents types de vélos qui coexistent sur la montagne, j'en ai parlé tout à l'heure à madame Prévost. Vous, vous voyez ça comment la cohabitation entre les vélos d'entraînement, de performance, de haute performance même, versus les gens qui vont en promenade en famille, et cetera.

1480 Et je vous parlerai des vélos de montagne après. Mais comment vous voyez la cohabitation entre tout le monde. Mettons qu'il n'y avait plus d'autos, il reste différents types de vélo, il reste des piétons. Comment vous voyez la cohabitation sécuritaire de tout ce monde-là?

1485

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

1490 C'est une bonne question, mais je ne pense pas que c'est une question qui est spécifique à ce projet pilote. Je pense que ça, c'est plus une question de civilité. On a un problème dans la société d'aujourd'hui. Vous avez sûrement remarqué dans toutes sortes de milieux on manque de respect envers les autres, peu importe leur mode de transport. Je pense qu'il y a beaucoup de cyclistes qui souffrent de cette maladie, de manque de respect des autres. Mais la même chose pour les automobilistes et même pour les piétons. Tellement de gens ne  
1495 tiennent pas la porte pour la personne qui vient en arrière.

Donc, je pense que c'est un peu ça. Ça, c'est un plus un symptôme général. Effectivement, vous avez raison, il y a un problème de cohabitation un peu partout à Montréal entre les vélos, les piétons et les cyclistes.

1500

Mais ça, je dirais qu'au-delà de la question de la civilité, c'est une question finalement d'infrastructure et dans beaucoup de pays dans le monde ça a bien été démontré, des pays, des villes où la circulation et le nombre de piétons et de cyclistes est très élevé. En Europe, si vous connaissez les capitales de l'Europe du Nord comme Copenhague par exemple ou Amsterdam,

1505 c'est des villes où il y beaucoup, beaucoup de monde puis ils ont les mêmes problèmes que tout le monde. Mais ils ont réglé une partie des problèmes en améliorant leurs infrastructures.

1510 Quand on a des infrastructures bien désignées, qui séparent finalement les différents modes de transport et qui mettent comme priorité toujours l'utilisateur le plus vulnérable en premier, le piéton en premier, le cycliste en deuxième puis ensuite les automobiles et les camions. Quand on priorise selon le niveau de fragilité de la personne, à ce moment-là la cohabitation est plus facile.

1515 Donc, je pense qu'ici on est face à ça. Sur la montagne il n'y a jamais eu, comme l'a mentionné madame tout à l'heure, de pistes cyclables clairement balisées. Je crois que là, avec le projet pilote, finalement en fermant la rue à la circulation de transit on règle une grande partie du problème, puisque finalement l'espace est priorisé pour les gens qui vont là en vélo et à pied.

1520 Je pense que c'est une bonne chose et ça devrait être développé davantage. On pourrait d'ailleurs améliorer la signalisation puis peut-être faire un peu plus de contrôle périodique. Ça, c'est des choses qui peuvent se produire partout à Montréal.

**LE COMMISSAIRE :**

1525 Vous avez dit des choses que je souhaitais entendre. Maintenant, ce que je comprends c'est que même s'il n'y avait plus d'autos dans votre hypothèse, il faut quand même des infrastructures adaptées aux différents types de transport ou de déplacement sur la montagne, les piétons.

1530 Je pose une question qu'on a entendue. Moi je répète des choses qu'on a vues, qu'on a vues, qu'on a entendues. Est-ce qu'il y a de la place sur la montagne pour faire coexister du vélo de performance, de haute performance qui va très vite, qui s'enferme un peu dans sa bulle des fois, pour vérifier ses performances avec d'autres types de vélos puis avec des piétons.

1535 Est-ce que c'est correct d'autoriser ce genre de pratique en même temps que tout le monde? Est-ce qu'il n'y a pas un danger pour la sécurité des gens?

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

1540 Moi je pense que c'est tout à fait faisable cette cohabitation entre les différents types d'activités sportives dont vous avez fait état ici. Le vélo de loisir, le vélo de transport urbain et le vélo de performance il y a de la place pour tout ça sur le mont Royal, même pour le vélo de montagne, je crois. Mais dans ce cas-ci c'est plus délicat puisqu'on parle de sentiers directement dans la montagne.

1545 Moi personnellement je pense qu'il y en a toujours eu puis il va toujours en avoir. Donc, on est mieux de baliser ça plutôt que de l'interdire.

1550 Donc, d'avoir un nombre de sentiers limités, parce que je pense qu'effectivement notre montagne est fragile. On ne veut pas la mettre, la saquer, la mettre... finalement d'avoir des sentiers sauvages partout. D'avoir un nombre très limité peut-être de sentiers balisés. Je pense que ça aiderait à canaliser les énergies à certains endroits.

1555 Mais pour ce qui est du cyclisme d'entraînement qui est surtout ce qui se passe le plus sur la montagne en général, c'est un terrain... On est privilégié d'avoir une montagne, d'avoir un dénivelé et c'est que les cyclistes recherchent d'avoir ce dénivelé-là.

1560 Alors, vous avez sûrement entendu dire que les cimetières avaient fermé leur porte aussi aux cyclistes récemment. Donc, l'espace a été beaucoup diminué déjà. La voie Camillien-Houde, je crois que c'est un endroit que beaucoup de gens apprécient et je pense que c'est tout à fait faisable de maintenir cet accès-là et même de le développer.

On a vu récemment les Cyclovias être organisés sur la montagne. Donc, les dimanches matins où il y a une période de temps où l'ensemble de Camillien-Houde est utilisé pour les

1565 cyclistes d'entraînement. Et je pense que ça a été très populaire. Je pense que c'est le genre de chose, c'est le genre d'initiative que j'aimerais voir continuer.

**LA PRÉSIDENTE :**

1570 Alors je vous remercie beaucoup, Monsieur Trudeau, de votre intervention. C'est intéressant de vous entendre compte tenu de votre expérience personnelle. Merci beaucoup.

**M. LOUIS ÉRIC TRUDEAU :**

1575 Merci, au revoir.

**LA COMMISSAIRE :**

1580 Merci beaucoup. Alors, on s'arrêterait pour une pause de 15 minutes et on reprendra par la suite. Merci beaucoup.

**PAUSE ET REPRISE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1585 Alors, on reprend et j'inviterais madame Anastasia Kostopoulos, s'il vous plaît.

**Mme ANASTASIA KOSTOPOULOS :**

1590 Bonsoir à tous.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Madame.