

1780 ce transit-là, par contre, il y a pas mal de monde. Je sais bien, c'est une farce que je fais, on ne  
fermera pas Côte-des-Neiges. Mais là, honnêtement, j'ai un peu chaud, dans le sens que je fais  
attention. Mais il y a des bus, il y a du monde, là il faut avoir des yeux tout le tour de la tête.

**LA PRÉSIDENTE :**

1785

Bien. Alors, on vous remercie beaucoup, d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

**M. ÉRIC VALLIÈRES :**

1790

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1795

Alors, on prendrait une pause de 10 minutes.

---

**SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES**

1800

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1805

Bonsoir, Monsieur.

**M. LOUIS BERTRAND :**

1810

Bonsoir. Écoutez, j'ai vu de belles approches hautement scientifiques, que des petits  
bijoux d'ingénierie, avec la présentation du jeune homme tout à l'heure.

**LA PRÉSIDENTE :**

Il y a de la place pour toutes les approches, ici.

1815

**M. LOUIS BERTRAND :**

Oui. D'accord. Merci de m'offrir l'opportunité d'exprimer ce qui d'abord et avant tout est presque exclusivement un commentaire, une opinion, je soupçonne que le projet pilote de l'été dernier n'a pas fait que des heureux. Peut-être à tort, je soupçonne, que le contrôle de la circulation sur le chemin Camillien-Houde fait face à une sérieuse opposition.

1820

Alors, simplement, je vais vous lire le texte que j'ai préparé pour faire connaître ma position. Je tenais à le faire, même s'il n'y a pas de proposition concrète, mais on pourra toujours en discuter quelques secondes un peu plus tard.

1825

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1830

**M. LOUIS BERTRAND :**

Ce n'est pas très long. Le parc municipal du mont Royal est un emblème montréalais à chérir et à protéger, certainement l'un des espaces verts urbains les plus spectaculaires en Amérique du nord. Même l'automobiliste qui, je crois, utilise le chemin Camilien-Houde uniquement comme voie de transit est prêt à reconnaître ça.

1835

Tel que mentionné sur le site officiel du mont Royal, le projet pilote du contrôle de la circulation mis à l'essai entre le 2 juin et le 31 octobre 2018, « *s'inscrit dans une vaste démarche entreprise par la Ville de Montréal pour diversifier et mettre en valeur les accès au patrimoine naturel et culturel du mont Royal pour l'ensemble de la population* ».

1840

1845

Les éléments d'un plaidoyer en faveur de la diminution, en tout cas du contrôle de la circulation automobile sur la voie Camilien-Houde / Rememberance, se trouvent d'ailleurs sur le site officiel du mont Royal. Le paragraphe suivant nous apparaît particulièrement convaincant : « *tout au long du projet pilote, la Ville de Montréal a pu expérimenter et évaluer les impacts sur différents plans et sur la base des données recueillies et analysées à ce jour, on estime que le projet pilote est une réussite.* »

1850

Le projet a permis de documenter les différents impacts, positifs ou négatifs, et a démontré globalement que, avec certains correctifs, et on en a parlé, en tout cas depuis mon arrivée tout à l'heure, la viabilité à plus long terme d'une telle mesure était possible. Globalement, en semaine et les fins de semaines, le projet pilote a démontré une diminution importante du nombre de véhicules circulant sur le mont Royal et, conséquemment, du bruit généré. Le but était d'apaiser la montagne et le résultat est concluant.

1855

On peut encore lire sur le site du mont Royal que « *le projet pilote est le fruit d'une réflexion amorcée il y a déjà plusieurs années. En 1990 et en 2008, des consultations publiques avaient précédé deux plans de mise en valeur et de protection du parc du mont Royal.* ».

1860

La restriction de la circulation de transit n'est pas que liée à la sécurité des cyclistes et des piétons, bien qu'en tant qu'automobiliste et cycloportif montréalais, ce point de vue me tient particulièrement à cœur. C'est toute une façon de voir l'utilisation et l'accès à ce parc emblématique selon les principes du développement durable et aussi dans la foulée du mouvement international Vision Zéro, une démarche à laquelle la Ville de Montréal et toute la communauté montréalaise viennent de donner le coup d'envoi.

1865

1870

Puisque l'on fait allusion à Vision Zéro, mentionnons, et vous n'êtes pas sans savoir, qu'entre 2013 et 2017, je suis certain que vous avez ces chiffres, 137 collisions routières ont été répertoriées sur le mont Royal, qui ont fait au total 34 blessés et un mort, le jeune Clément Ouimet, le 4 octobre 2017.

J'inviterais monsieur Éric Vallières?

1875 Les professionnels en santé publique l'ont documenté : les collisions routières et leurs  
conséquences dramatiques augmentent avec l'exposition aux véhicules automobiles : plus les  
véhicules sont nombreux, et plus ils vont vite, plus les risques de collision sont élevés. Réduire  
de 80 % la circulation sur les voies Camillien-Houde et Remembrance en y interdisant le transit,  
c'est réduire par 5 le risque de collision. En outre, la configuration actuelle des voies incite à la  
délinquance : excès de vitesse, demi-tours illégaux et dépassements dangereux. Encore ici, c'est  
1880 un point dont il a été question ce soir. À l'aspect, Camillien-Houde s'apparente davantage à une  
petite autoroute qu'à un chemin de parc municipal.

D'études en rapports en consultations publiques, il me semble que le temps est venu  
d'instaurer des mesures définitives visant à restituer la vocation réelle du parc du mont Royal.  
1885 Comment un parc municipal peut-il être scindé par une autoroute urbaine?

Certains craignent de perdre l'accès au Mont-Royal, d'autres ont l'impression qu'on leur  
retire un territoire qui est leur. Il n'y a pourtant rien dans le projet de révision de la fonction des  
voies Camillien-Houde et Remembrance qui retire des droits à qui que ce soit. Le déplacement  
1890 des personnes dans une ville comme Montréal et les tentatives de réduire l'impact négatif de ces  
déplacements sur la qualité de l'environnement et la sécurité sont l'affaire de tous, d'où ces  
auditions publiques.

Je ne sais pas si vous avez des questions à me poser. Il y a un seul point, de tout ce que  
1895 j'écoutais depuis tout à l'heure, qui me fait réfléchir au passage du col, le sommet... comment  
vous appelez ça, le...

**LA PRÉSIDENTE :**

1900 L'encaissement, là.

**M. LOUIS BERTRAND :**

Oui, c'est ça, entre les deux parois rocheuses.  
1905

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1910 **M. LOUIS BERTRAND :**

1915 Il y a beaucoup été question ici, ce soir, et même sur différents sites, dont le site de Vélo Québec, d'une circulation en alternance. Ce que je soupçonne, moi, ce que je crois qui va arriver si on met des feux de circulation pour établir une circulation automobile en alternance, c'est que les cyclistes ne vont pas respecter la signalisation. Je suis un cycloportif montréalais. J'ai eu affaires un *mea culpa* après deux contraventions au cours des 6 dernières années, après ne pas avoir respecté un feu de circulation. Mais, il reste que je vois les comportements délinquants. Moi, j'essaie de me soigner, j'essaie de faire attention. C'est sûr que quand on va piger dans les poches du monde en émettant des contraventions, c'est la façon, je pense, la plus convaincantes de les faire réfléchir.

1920

Mais, tout ça pour dire que je pense que le feu de circulation en alternance ne sera pas respecté par les cyclistes. Puis, on va avoir une autre sorte de problème. On va probablement avoir encore des collisions, pas des face-à-face, je n'en sais rien. Je ne sais pas si c'est réellement l'avenue. Ce n'est qu'une opinion. Je ne sais pas si c'est l'avenue à explorer le feu de circulation en alternance là-haut. Et ce, on ne parle que d'un aspect du chemin Camillien-Houde.

1925

Comme je le disais tout à l'heure, avec les glissières de sécurité, les diviseurs, on appelle ça les *new jersey*, les bandes en béton dans la courbe, tout ça, on a également une autoroute devant nous. Je sais que Vélo Québec voudrait refaire l'aspect, redessiner Camillien-Houde, ou en faire un chemin de campagne. Je suis tout à fait en faveur de l'idée. Je pense qu'on pourrait, ça nuirait pas aux automobilistes, ça les ralentirait peut-être, il me semble en tout cas. Ça serait certainement plus esthétique, considérant qu'on a un parc municipal, ici, un des plus beaux en Amérique du nord. Alors, voilà, merci.

1930

1935

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup de votre présentation. Monsieur Bertrand. Une des choses, j'ai cru remarquer que ce que vous avez lu est un peu différent de ce qu'on avait reçu...

1940

**M. LOUIS BERTRAND :**

Un peu plus long, oui.

1945

**LA PRÉSIDENTE :**

Un peu plus long. Est-ce que je peux vous suggérer...

1950

**M. LOUIS BERTRAND :**

Oui, bien sûr.

**LA PRÉSIDENTE :**

1955

... de le remettre à madame Nault...

**M. LOUIS BERTRAND :**

Oui.

1960

**LA PRÉSIDENTE :**

... de prendre entente avec elle pour qu'on puisse le mettre sur le site.

1965 **M. LOUIS BERTRAND :**

Bien sûr.

1970 **LA PRÉSIDENTE :**

Sinon, à côté ou en remplacement de ce texte-ci.

1975 **M. LOUIS BERTRAND :**

Oui. C'est ça.

1980 **LA PRÉSIDENTE :**

Une première question que je veux vous demander.

1985 **M. LOUIS BERTRAND :**

Oui.

1990 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous êtes cycloportif montréalais, est-ce que vous faites du vélo sur Camillien-Houde?

1995 **M. LOUIS BERTRAND :**

Oui, je grimpe Camillien-Houde entre 50 et 70 fois par année, depuis 1975.

**LA PRÉSIDENTE :**

1995 Bon. Alors, quel est votre circuit habituel?

**M. LOUIS BERTRAND :**

2000 Oui, je vous ai entendu poser la question tout à l'heure.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ou certains de vos circuits? C'est parce que ça nous intéresse.

2005 **M. LOUIS BERTRAND :**

C'est sensiblement le même circuit emprunté par la course World Tour Montréal, c'est-à-dire, on vient à Camillien-Houde, on descend de l'autre côté, Côte-des-Neiges...

2010 **LA PRÉSIDENTE :**

Edouard-Montpetit, oui.

**M. LOUIS BERTRAND :**

2015 ... on grimpe la Polytechnique...

**LA PRÉSIDENTE :**

2020 Oui.

**M. LOUIS BERTRAND :**

2025 ... on redescend sur Edouard-Montpetit. Mais plutôt que de descendre sur Côte-Sainte-Catherine...

**LA PRÉSIDENTE :**

2030 L'avenue des Pins...

**M. LOUIS BERTRAND :**

2035 ... je prends avenue Mont-Royal, l'avenue Mont-Royal qui débouche sur Camillien-Houde. C'est un circuit de 8 kilomètres. Je n'ai pas constaté un flot de circulation accru l'été dernier sur ce circuit durant la tenue du projet pilote. On a entendu parler tout à l'heure d'un achalandage accru sur la portion sud et la portion nord du mont Royal, puisqu'on ne pouvait plus traverser d'est en ouest, ou d'ouest en est, durant le projet pilote. Je ne sais pas. Je ne l'ai pas vécu. Je ne l'ai pas vécu en vélo, en tout cas. Je n'ai pas vu plus d'autos sur Côte-des-Neiges et sur Edouard-Montpetit. J'imagine qu'il y en avait, puisqu'il fallait que les autos passent ailleurs.  
2040 Mais moi, je ne l'ai pas vu, je ne l'ai pas senti.

**Mme LUBA SERGE, commissaire :**

2045 Quand vous parliez tout à l'heure, vous avez parlé d'autoroute *versus* chemin municipal, pour vous, la différence serait?

**M. LOUIS BERTRAND :**

2050 Bien, dans son aspect, comme je le dis, de par les lignes tracées, de par les glissières on a une autoroute. Si on prend la rue Calixa Lavallée qui traverse le parc Lafontaine, le long des cours de tennis, on a une rue bordée d'arbres qui, de toute façon, la limite là-dessus est de 30

2055

kilomètres à l'heure. Il y a une grande surveillance policière. L'installation de photos-radar, je pense, sur Camillien-Houde, serait une façon de ralentir la circulation. C'est certainement une proposition qui a été faite ou un point qui a été soulevé.

2060

Si on réduisait la vitesse, on aurait déjà un peu plus un parc municipal. Je ne sais pas si c'est possible. Je pense qu'il faut agir à coup de contraventions pour convaincre les automobilistes de se ralentir. Mais, il vous faut un ingénieur routier pour convertir cette autoroute urbaine en chemin de parc. Peut-être plus de verdure, on est quand même en plein forêt sur le mont Royal. Rapprocher les arbres. Mettre un couvert d'arbres sur le chemin Camillien-Houde. Je n'en sais trop rien. Mais vous le savez comme moi, si vous le regardez, ça ressemble à une autoroute. Non, avec les glissières et tout ça. C'est sûr que ça invite à la vitesse. Moi-même, en voiture, il faut que je fasse attention. C'est ça et c'est comme ça.

2065

**Mme LUBA SERGE, commissaire :**

Merci.

2070

**M. LOUIS BERTRAND :**

Il faut chérir notre parc. Il faut essayer diminuer plus la vitesse.

2075

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

La vitesse qui était à 50 kilomètres a été réduite à 40, vous en pensez quoi, vous? Il faudrait aller à 40, aller à 30, qu'est-ce qu'il faut faire?

2080

**M. LOUIS BERTRAND :**

Je ne crois pas qu'on puisse baisser à 30. Je ne crois pas que les automobilistes

2085 respectent le 40. Est-ce que comme on a sur l'autoroute Transcanadienne à l'approche de Montréal, quand on vient de Québec, les photos-radars... moi, je crois que les photos-radars sont un dissuasif aux automobilistes qui font de la vitesse, sont un dissuasif vraiment efficace. Pourquoi qu'il n'y en a pas sur le mont Royal? Je ne me l'explique pas. Je me demande s'il n'y en a pas eu durant l'été, durant le projet pilote. Je ne le sais pas. J'ai encore vu des virages en U. Il va encore y avoir des morts ou des accidents. C'est à déplorer. Voilà. Merci.

2090 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup, Monsieur Bertrand. J'inviterais maintenant monsieur Éric Lemoyne, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Lemoyne.

2095 **M. ÉRIC LEMOYNE :**

Bonsoir, Madame. Alors, je suis simple citoyen. Évidemment, je limite ma discussion au seul sujet du transit de la montagne. De toute façon, ça a l'air que c'est tout ce qui intéresse les gens ce soir.

2100 Dès le début de cette consultation publique, on nous a amené dans un faux débat. Elle est construite pour taire les opposants au projet de bloquer le transit de la montagne en voiture. En jumelant tout le volet des enjeux du parc, on cherche à forcer le résultat en faveur du projet. Car, lorsqu'on parle de parc, évidemment, on n'y voit pas les voitures. Le chemin n'appartient pas au parc, il ne le traverse pas, et c'est un point très fondamental.

2110 La seule vraie question était de savoir quel est l'opinion des montréalaises et montréalais sur l'interdiction du transit en voiture privée. La réponse nous l'avons dans le rapport des appuis dans les 2 pétitions en ligne. Aussi, le 8 novembre passé, il était clair que la grande majorité des gens présents dans la salle s'y opposaient.

J'ai vu dernièrement plusieurs accuser les automobilistes de vouloir prendre un raccourci