

## **L'ACCESSIBILITÉ AU PARC DU MONT-ROYAL ET AUX ESPACES VERTS DE LA MONTAGNE**

Étude à l'intention de la Table de concertation du Mont-Royal dans le cadre de la consultation publique de la Commission sur l'environnement, le transport et les infrastructures du Conseil d'agglomération sur le Plan de transport

Août 2007

**Recherche et rédaction :** Coralie Deny, CRE-Montréal  
Anne Juillet, Voyagez futé Montréal  
Robert Perreault, CRE-Montréal  
André Porlier, CRE-Montréal

**Conseil régional de l'environnement de Montréal**

454, avenue Laurier Est  
Montréal (Québec)  
H2J 1E7

(514) 842-2890  
info@cremtl.qc.ca

©2007

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de sa centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air.

## TABLE DES MATIÈRES

MANDAT ET MÉTHODOLOGIE .....	5
LA NOTION D'ACCESSIBILITÉ.....	8
ÉTAT DE LA SITUATION – CLIENTÈLES, ACTIVITÉS.....	10
1. LE PARC DU MONT-ROYAL.....	10
2. LE PARC SUMMIT .....	11
3. LES AUTRES ESPACES VERTS.....	11
3.1. Parc Jeanne-Mance .....	12
3.2. Parc Rutherford .....	12
3.3. Les autres grands espaces verts .....	12
ÉTAT DE LA SITUATION - PORTRAIT DU TRANSPORT.....	14
1. MÉTRO.....	15
1.1. Parc du Mont-Royal.....	15
1.2. Parc Summit.....	16
1.3. Autres espaces verts.....	16
2. AUTOBUS .....	17
2.1. Parc du Mont-Royal et Jeanne-Mance.....	17
2.2. Parc Summit.....	21
2.3. Autres espaces verts.....	22
3. VÉLO .....	22
3.1. Parc du Mont-Royal.....	23
3.2. Parc Jeanne-Mance .....	24
3.3. Parc Summit.....	25
3.4. Autres espaces verts.....	25
4. MARCHÉ .....	25
4.1. Parc du Mont-Royal.....	26
4.2. Parc Jeanne-Mance .....	27
4.3. Parc Summit.....	27
4.4. Autres espaces verts.....	27
5. AUTOMOBILE .....	28
5.1. La circulation sur le chemin Remembrance .....	28
5.2. L'offre de stationnement.....	29
5.3. Parc du Mont-Royal.....	30
5.4. Parc Jeanne-Mance .....	32
5.5. Parc Summit.....	32
5.6. Autres espaces verts.....	32
PROBLÉMATIQUES LIÉES À L'ACCESSIBILITÉ.....	33
1. DES ACCÈS PIÉTONNIERS MANQUANTS OU DIFFICILES .....	33
2. UN RÉSEAU VERT INEXISTANT.....	34
3. UNE SIGNALISATION DÉFICIENTE .....	34
4. UNE CIRCULATION DE TRANSIT ET DES STATIONNEMENTS PROBÉMATIQUES.....	35
5. DES INFRASTRUCTURES DÉFICIENTES.....	35
6. UN PÔLE ÉDUCATIF SOUS-DÉVELOPPÉ .....	36
7. DES ÉVÉNEMENTS DANS UN PARC.....	36

LE CONCEPT.....	37
1. OFFRIR DES ACCÈS AU PARC DU MONT-ROYAL CONVIVIAUX ET SÉCURITAIRES .....	38
1.1. Le remplacement de l'échangeur Remembrance par un carrefour .....	38
1.2. Un accès piétonnier facilité au parc du Mont-Royal au niveau du boulevard Mont-Royal.....	38
1.3. L'élimination de la bretelle sur le chemin de la Côte-des-Neiges (coin avenue Cedar) et son réaménagement en espace vert.....	39
1.4. Des passages pour piétons sécurisés dans le parc du Mont-Royal .....	39
1.5. Un accès au parc du Mont-Royal facilité et attrayant depuis le centre-ville.....	40
1.6. Une offre améliorée et particulière de transport en commun sur Camillien-Houde .....	41
1.7. Un réaménagement des stationnements du parc du Mont-Royal.....	42
1.8. Le maintien de l'accès automobile et l'élimination de la circulation de transit sur Camillien-Houde .....	42
2. DÉVELOPPER UN RÉSEAU VERT SUR LA MONTAGNE BIEN ÉTABLI ET ACCESSIBLE .....	43
2.1. La mise en place d'un chemin de ceinture pour vélo .....	43
2.2. Un chemin de traverse pour piétons dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges.....	44
2.3. Un sentier aménagé entre la rue Ridgewood et Summit circle.....	44
3. METTRE EN PLACE UNE SIGNALISATION ET UNE SIGNATURE PROPRES AUX ESPACES VERTS DE LA MONTAGNE .....	45
3.1. Dans le parc du Mont-Royal.....	45
3.2. Vers le parc du Mont-Royal.....	45
3.3. Vers les autres parcs et bois .....	46
3.4. Une signalisation pour les usages.....	46
4. RENFORCER LE LIEN ENTRE LE MONT-ROYAL ET LE MILIEU SCOLAIRE .....	46
5. AMÉLIORER LES ÉQUIPEMENTS ET LE MOBILIER URBAIN .....	47
6. S'ASSURER QUE LES ACTIVITÉS DANS LE PARC DU MONT-ROYAL SOIENT CONFORMES À LA VOCATION DU SITE .....	48
CARTE SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS D'INTERVENTION.....	48

## MANDAT ET MÉTHODOLOGIE

C'est dans le contexte des consultations publiques menées par la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures sur le Plan de transport de Montréal que le Bureau du Mont-Royal a confié au Conseil régional de l'environnement de Montréal le mandat de réaliser, à l'intention de la Table de concertation du Mont-Royal, une étude sur les diverses dimensions de l'accessibilité aux diverses composantes vertes de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

En plus des questions soulevées par le plan de transport, l'étude vise à explorer les diverses opportunités de création d'un véritable site d'accueil pour le public qui fréquente la montagne et le potentiel du site comme lieu de découverte et d'apprentissage pour les écoliers montréalais.

Pour effectuer ce mandat, le CRE-Montréal a réalisé les démarches suivantes :

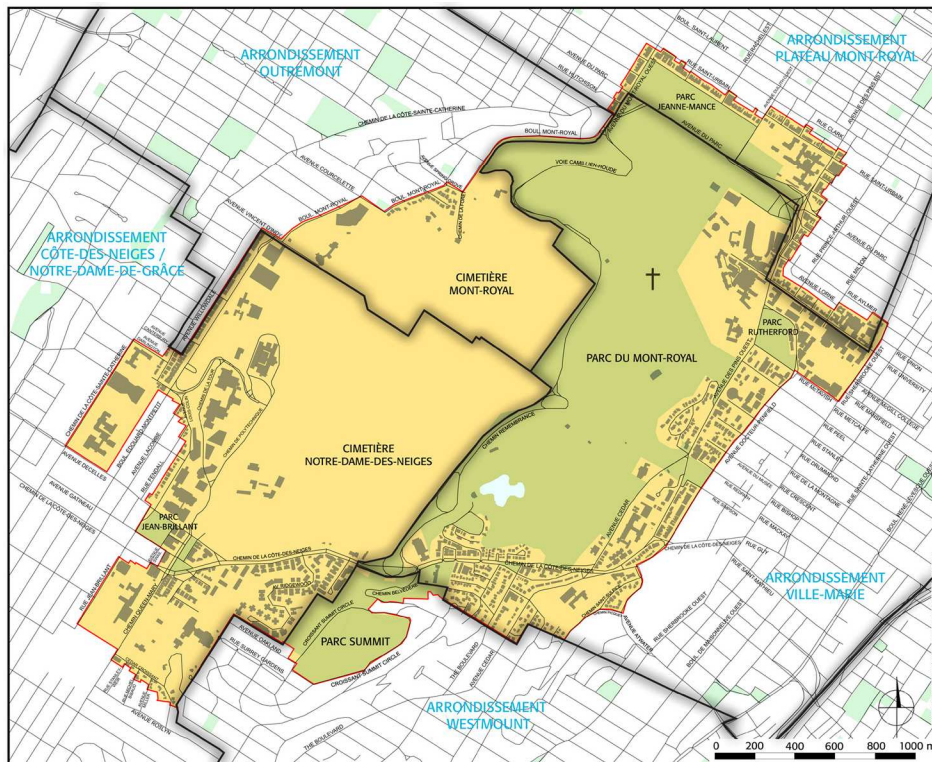
- 1) Consultation et analyse de divers rapports, études et recherches en rapport avec le sujet fourni.
- 2) Consultation et analyse des résultats des comptages automatiques sur les chemins Camillien-Houde et Remembrance.
- 3) Visite sur le terrain
- 4) Élaboration du profil d'accessibilité au mont Royal par les différents moyens de transport par Voyagez Futé Montréal.
- 5) Tenue de plusieurs rencontres pour compléter les informations avec des représentants des organismes suivants : Les Amis de la montagne, Vélo Québec, le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, Héritage Montréal et Tourisme Montréal.

À noter que la partie traitant du potentiel d'accès pour le milieu scolaire fera l'objet d'un document complémentaire.

## L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL DU MONT-ROYAL

Le mont Royal est situé au centre ville de Montréal, à la frontière de quatre arrondissements et une ville : les arrondissements de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, d'Outremont, du Plateau Mont-Royal, de Ville-Marie et la ville de Westmount. Il détient depuis 2005 le statut d'arrondissement historique et naturel.

### Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal



Source : Culture et communications Québec

L'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal recèle une richesse qu'il est capital de protéger. Citons à cet égard, le patrimoine historique, bâti, culturel, géologique, paysager et bien sûr la dimension verte de ce territoire. Étant donné la multiplicité des regards qu'il est possible de poser sur le mont Royal et donc de la complexité des enjeux liés à leur mise en valeur et leur accessibilité, et compte tenu de l'expertise spécifique au Conseil régional de l'environnement de Montréal, ce document ne traite de l'accessibilité qu'en rapport direct avec les espaces verts de la montagne. Par ailleurs, la dimension verte est véritablement au cœur de la montagne, tant en termes de symbole que de paysage.

La zone verte de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal est composée de plusieurs ensembles, celui du parc du Mont-Royal en constitue sans conteste la partie la plus significative. À celle-ci, il faut ajouter le parc Summit, les cimetières, les boisés et les espaces verts de plusieurs institutions.

La Table de concertation du Mont-Royal a mis l'accent lors de sa rencontre de mai 2007, sur la nécessité de protéger ces différentes composantes vertes du site; elle a retenu l'approche de protection mise de l'avant par la Ville de Montréal.

Il s'agit essentiellement de reconnaître dans une approche écosystémique les nécessaires complémentarités des diverses composantes vertes de la montagne si l'on veut préserver la biodiversité que l'on peut encore y retrouver. Dans cette optique, et selon cette approche, il faut envisager ces diverses composantes vertes non pas comme des parties isolées les unes des autres mais, au contraire, comme un tout interdépendant dont il faut en quelque sorte « recoller » les morceaux, recréer l'unité.

La Table de concertation du Mont-Royal, en retenant cette approche, est venue confirmer l'essentiel des réflexions précédentes ayant mené notamment à l'adoption du premier Plan de mise en valeur du Mont-Royal de 1992. Déjà le plan affirmait que « l'intégration des divers aspects de la montagne autour de l'impératif de conservation du milieu naturel est la pierre angulaire de cette vision »<sup>1</sup>. Cette vision se retrouvait dans le concept des trois sommets et de leur unité à reconstituer. Toute la démarche entreprise par la suite, visait à conférer à la montagne un statut officiel de protection, démarche ayant trouvé son aboutissement dans le décret gouvernemental, qui voulait également contrer le morcellement historique de la montagne et lui redonner en quelque sorte les moyens juridiques de retrouver une certaine unité physique originelle.

Si cette zone verte, protégée ou à protéger, de l'arrondissement est d'abord « représentée ...de manière essentielle par le parc du Mont-Royal, vaste espace naturel qui contribue de manière substantielle à la qualité de l'environnement urbain... » encore faut-il rappeler que « le patrimoine forestier du parc s'enrichit de son inscription au sein du mont Royal tout entier, qui est lui-même un patrimoine naturel en tant que montagne boisée... »<sup>2</sup>.

C'est dans ce contexte que nous allons aborder les enjeux liés à l'accessibilité des composantes vertes de la montagne.

---

<sup>1</sup> **Plan de mise en valeur du mont Royal**, Ville de Montréal, 1992

<sup>2</sup> Idem

## LA NOTION D'ACCESSIBILITÉ

Aborder les enjeux liés à l'accessibilité des espaces verts du mont Royal, c'est évidemment explorer les moyens et les voies d'accès au site : accessibilité à un site marqué par un développement urbain et institutionnel qui le ceinture, l'encercle, l'isole parfois, le traverse même, pensons à la voie Camillien Houde; un développement urbain façonné par la montagne, mais un développement qui en a également défini les axes de pénétration.

Si poser la question de l'accessibilité, c'est examiner les voies et moyens de se rendre au site, c'est aussi prendre en compte :

- a. la nature et la vocation du site
- b. les particularités géophysiques du site
- c. les clientèles qui fréquentent la montagne et les activités qu'elles y pratiquent
- d. les services disponibles

En effet, pour aborder les enjeux liés à l'accessibilité, encore faut-il avoir au préalable défini l'objet de cette accessibilité. Dans le cas présent, notre réflexion s'intéresse exclusivement aux espaces verts.

Fort d'une compréhension claire de l'objet auquel il faut favoriser l'accessibilité ; de la nature donc et de la vocation du site, les enjeux liés à l'accessibilité prennent en conséquence une couleur qui doit correspondre à cette vocation. Dans cette perspective, on évitera de retomber dans les travers déjà dénoncés, soit le morcellement des analyses en fonction des diverses activités pratiquées sur la montagne. Sans nier cette diversité, on cherchera plutôt à renouer les fils conducteurs perdus de l'unité recherchée.

Accessibilité donc à un parc, à des espaces verts jusqu'à maintenant souvent encore isolés; accessibilité à des activités en principe conformes à la vocation et à la nature du site.

Accessibilité à un site montagneux, escarpé en certains endroits. Le caractère de la montagne commande des aménagements particuliers pour, d'une part, mettre justement en valeur ce caractère montagneux et en exploiter les potentialités; d'autre part, il faut aussi parallèlement garantir un accès qui soit également plus facile, moins rébarbatif à certaines clientèles.

Si l'accessibilité doit se comprendre et s'interpréter en fonction de la nature et de la vocation du site, elle se décline également en fonction des activités conformes à cette vocation, qui peuvent y être pratiquées et des clientèles qui sont conséquemment visées.



Elle se décline également en fonction des services que l'on peut y retrouver pour répondre aux besoins de ceux qui le fréquentent : bancs, abris, fontaines d'eau, restauration, location d'équipements, sentiers aménagés, stationnements pour vélos, autocars et automobiles.

Mais plus encore, l'accessibilité au site doit également signifier que ceux qui le fréquentent puissent avoir accès aux ressources et aux informations qui permettent d'en comprendre la signification et d'en interpréter les composantes naturelles essentielles. Cette dimension pourrait trouver tout son sens auprès notamment des clientèles scolaires.

La signalisation pour se rendre au site du mont Royal, mais aussi la signalisation sur le site même sont des éléments susceptibles d'en favoriser l'accessibilité et la découverte de ses diverses composantes. Nous favorisons aussi la mise en place d'une signalisation forte qui marque les entrées du site, en définit son caractère particulier et en prévienne l'utilisateur.

Il n'existe pas présentement de lieu bien défini comme lieu d'accueil des visiteurs du site. De fait, le visiteur, selon la voie d'accès qu'il aura choisie, se retrouve partagé entre trois lieux distincts : le chalet du Belvédère, le chalet du lac des Castors et la maison Smith. Tous ces « lieux d'accueil » ont pour caractéristique commune d'être situés au sommet du Mont-Royal, déterminant en quelque sorte les modes d'accès et l'approche de la découverte du site.

Un autre enjeu est constitué des vues que l'on peut avoir de la montagne. Cet enjeu est traité dans le document qui a été déposé à la Table de concertation du Mont-Royal par la Ville. Il y est considéré comme un enjeu majeur compte tenu de l'importance de la montagne dans le paysage montréalais. Même si on peut affirmer que ces vues constituent une forme essentielle d'accessibilité à la réalité et à la présence de la montagne dans l'imaginaire, mais aussi, au quotidien des Montréalais, nous n'abordons pas cet enjeu dans le cadre de cette étude orientée vers les accès physiques aux lieux.

## ÉTAT DE LA SITUATION – CLIENTÈLES, ACTIVITÉS<sup>3</sup>

S'il est difficile d'évaluer l'achalandage pour l'ensemble des espaces verts de la montagne par manque de données, on dispose de plusieurs informations concernant notamment le parc du Mont-Royal. Les réflexions concernant l'accessibilité développées ci-après s'appuient donc essentiellement sur ces chiffres.

### 1. LE PARC DU MONT-ROYAL

On évalue à 4,8 millions le nombre de visiteurs qui fréquentent le parc du Mont-Royal annuellement; ce chiffre ne tient pas compte de l'achalandage lié aux activités des cimetières. Plus de 75%<sup>4</sup> de ces visiteurs proviennent de l'île de Montréal; 13% sont des touristes étrangers. Aucune donnée n'est toutefois disponible actuellement pour évaluer plus précisément cette clientèle. Le parc comme tel est surtout fréquenté les fins de semaine, soit 75% de tous les visiteurs. Les résidents des arrondissements voisins représentent plus de 20% du total des visiteurs et fréquentent le parc plusieurs fois par semaine.

Le groupe d'âge le plus représenté est formé des 20/35 ans, avec 50% de l'achalandage total. Pour leur part, les 45/64 ans semblent le désertier avec seulement 15% du total de la fréquentation (sauf en hiver). Chez les plus jeunes, ce sont ceux de la tranche d'âge 12/14 ans qui y viennent, principalement dans le cadre de groupes scolaires.

On y vient souvent seul, près de 40%. Les familles avec des enfants sont sous-représentées par rapport à la population globale, soit moins de 9% de la fréquentation. Les étudiants universitaires y sont nombreux.

Fait à signaler, 1,7 million de visiteurs se rendent chaque année à l'Oratoire Saint-Joseph situé à proximité du site, principalement le dimanche et l'été. Nous ne disposons malheureusement pas de données sur le nombre de ces visiteurs qui profitent de l'occasion pour se rendre également au parc du Mont-Royal.

On note que la nature des activités pratiquées est généralement en symbiose avec les clientèles, mais aussi avec la vocation d'un parc. On y vient d'abord et avant tout pour y relaxer, marcher, pique-niquer dans un environnement naturel. On y vient ensuite pour y pratiquer une activité physique individuelle, pour s'y entraîner : marche rapide, course à pied, vélo, patinage, glissades et ski de fond. Des groupes informels improvisent une partie de volley-ball ou de foot. Enfin, certaines activités plus organisées génèrent leurs clientèles particulières : les tam-tam du dimanche, les expositions et les concerts, les groupes d'ornithologie, de mycologie, les sorties de classes d'étudiants.

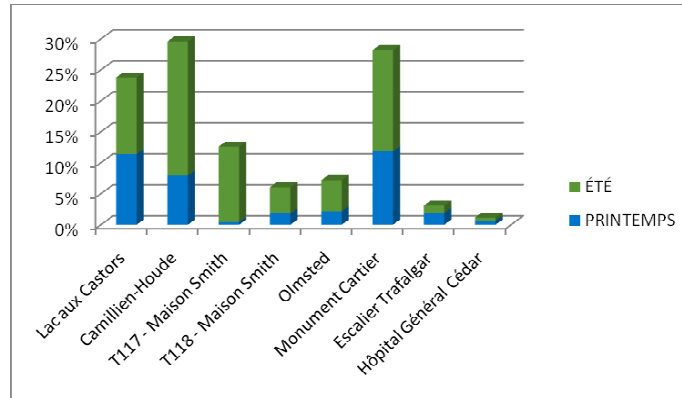
Les sites les plus achalandés du parc du Mont-Royal sont dans l'ordre : le Lac aux Castors, le Chalet du Mont-Royal et son belvédère; enfin, le Chemin Olmsted et l'espace situé au pied du monument de Georges-Étienne Cartier.

---

<sup>3</sup>Clientèle du parc du Mont-Royal et du parc Jeanne-Mance, Bureau du Mont-Royal, Impact Recherche, Mars 2007

<sup>4</sup>Bureau du Mont-Royal

### Parc du Mont-Royal : Lieux d'accès en fonction de la saison



Source : Interviews et comptages réalisés en 2006 par Impact Recherche, marketing et communication

## 2. LE PARC SUMMIT

Les données sur le parc Summit ont été relevées uniquement en hiver. Les usagers de ce parc sont à 67% des femmes et à 62% anglophones. 25% sont des retraités. La moyenne d'âge est de 48 ans et le revenu moyen est beaucoup plus élevé que la moyenne montréalaise (85 000\$). Les usagers viennent plus souvent seuls qu'accompagnés. Ils habitent Montréal, plus particulièrement dans le quartier de Côte-des-Neiges et dans la ville de Westmount. Le tiers des usagers habite dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

Les raisons de la fréquentation du parc Summit sont pour 88% des usagers la promenade d'un animal domestique. Il est à noter que le parc Summit est l'un des seuls parcs de Montréal où il est possible de promener un chien sans laisse en soirée (18h à 21h). Les vélos y sont interdits. Le belvédère Westmount, surplombant le parc Sunnyside, est un attrait touristique majeur du parc Summit. En hiver, on compte environ 1 000 personnes par mois et une fréquentation quotidienne régulière.

## 3. LES AUTRES ESPACES VERTS

Pour un portrait complet des clientèles qui utilisent les espaces verts de la montagne mais aussi pour avoir une vue d'ensemble des potentialités, il est indispensable de considérer plusieurs zones vertes d'importance sur la montagne. Tout d'abord, certains parcs adjacents au parc du Mont-Royal jouent un rôle dans le réseau vert de la montagne. Les bois institutionnels actuellement pas ou peu fréquentés, souvent via des sentiers informels, représentent un potentiel important dans la trame verte de la montagne; les cimetières dans leur ensemble, de par leur aménagement paysager (beaucoup d'arbres sur gazon, grande plaine) offrent également un potentiel intéressant.

### *3.1. Parc Jeanne-Mance*

Pendant l'année, la population fréquentant le parc Jeanne-Mance (plus de 14 hectares) est une population mixte, jeune (entre 25 et 34 ans), davantage francophone, avec un revenu moyen inférieur à la moyenne montréalaise. Les usagers viennent seuls ou accompagnés. Ils habitent à 89% Montréal, plus particulièrement les quartiers du Plateau-Mont-Royal, d'Outremont et de Rosemont. 25% à 39% d'entre eux (suivant la saison considérée) proviennent de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. La fréquentation mensuelle du parc Jeanne-Mance est d'environ 6 000 personnes en hiver (dimanche et mardi principalement), 20 000 à 30 000 personnes au printemps et l'été (dimanche et lundi).

L'utilisation première du parc Jeanne-Mance est la détente et la pratique sportive. Il présente de nombreuses installations sportives (terrains de tennis, baseball, soccer, volleyball, ...). Il est aussi un lieu de transit entre le centre-ville et les arrondissements du Plateau-Mont-Royal et d'Outremont.

De par sa situation géographique, le parc Jeanne-Mance représente une sorte de prolongation du parc du Mont-Royal côté est de l'avenue du Parc, permettant d'embrasser visuellement le mont Royal. Il permet aussi de se rendre à pied ou en vélo jusqu'à ce dernier (au niveau du chemin Olmsted) de façon agréable depuis l'avenue des Pins.

### *3.2. Parc Rutherford<sup>5</sup>*

Situé entre la rue McTavish à l'ouest et l'avenue Docteur-Penfield à l'est, et entre les avenues Docteur-Penfield au sud et des Pins au nord, ce petit parc de 3,44 hectares est fortement utilisé par la population locale : étudiants de l'université McGill, les écoles primaires et secondaires du secteur (Face, Sacred Heart School, Académie Michèle Provost et Trafalgar School), les employés de l'hôpital Royal-Victoria et des compagnies situées au centre-ville. De par les types d'usagers, les activités pratiquées vont des jeux d'équipe et pratiques sportives aux pique-nique du midi, en passant par la promenade de chiens ou sa simple traversée.

### *3.3. Les autres grands espaces verts*

Certaines institutions en sont bien pourvues. À cet égard mentionnons tout d'abord les cimetières installés sur le mont Royal. De par leur type d'aménagement, les cimetières du mont Royal représentent en soi des espaces verts intéressants à parcourir tant pour la promenade de détente ou patrimoniale que pour l'observation ornithologique, cela d'autant plus que la place occupée sur la montagne par ces institutions est grande ; le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est d'ailleurs le plus grand cimetière au Canada. Même s'il n'existe pas de données précises pour

---

<sup>5</sup> Usagers du mont Royal – synthèse documentaire, Centre de la Montagne, Septembre 2005

évaluer leur fréquentation, il est en effet établi que des visiteurs se rendent sur ces lieux non pas pour des raisons en relation directe avec la mission du site, mais pour des activités récréatives.

**Les bois institutionnels** correspondent également à des éléments forts du patrimoine vert de la montagne. Répertoriés au nombre de 13 sur le territoire, ces bois appartiennent à diverses institutions :

- ❖ Cimetière Notre-Dame-des-Neiges : Bois de l'ouest (01), bois du centre (02), bois de l'est (03), Bois Saint-Jean-Baptiste (05)
- ❖ Cimetière du Mont-Royal : Bois de la voie Camillien-Houde (04)
- ❖ Bois de l'Oratoire Saint-Joseph (08)
- ❖ Bois du Collège Brébeuf (07)
- ❖ Collège Marianopolis : Bois de Marianopolis (10)
- ❖ Bois de l'université de Montréal (06)
- ❖ Bois de l'université McGill (13)
- ❖ Bois de l'hôpital Royal-Victoria (12)
- ❖ Hôpital général de Montréal : Bois des Bénédictins (11)
- ❖ Bois sur le périmètre du parc Summit (09)

Peu ou pas connus de la population, peu ou pas aménagés, ils sont pourtant une richesse en termes écologique, paysager et patrimonial.

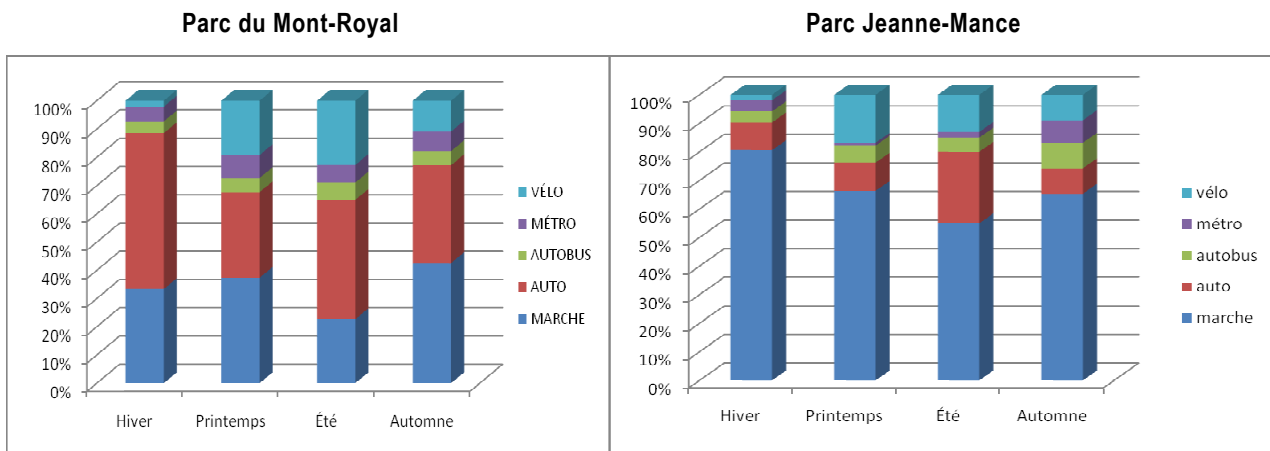
**De toutes ces données, on peut conclure que les activités pratiquées sur la montagne le sont relativement en harmonie avec la vocation verte et l'esprit des lieux. Nous ne disposons cependant d'aucune donnée qui nous permettrait de qualifier le volume de fréquentation de l'ensemble du site. Il est possible toutefois de remarquer, de par les aménagements existants ou absents et les activités répertoriées, que la fréquentation des différentes zones vertes de la montagne est très variable.**

## ÉTAT DE LA SITUATION - PORTRAIT DU TRANSPORT

La montagne, de par sa situation géographique très centralisée, est accessible par une grande diversité de moyens de transport, partant de la marche jusqu'à l'automobile en passant par le vélo et le transport en commun. Les graphiques ci-dessous montrant l'utilisation de cinq catégories de transport pour se rendre aux parcs du Mont-Royal et Jeanne-Mance traduisent bien cette diversité.

### Modes de transport utilisés par les usagers de ces parcs

#### Moyens de déplacements en fonction de la saison

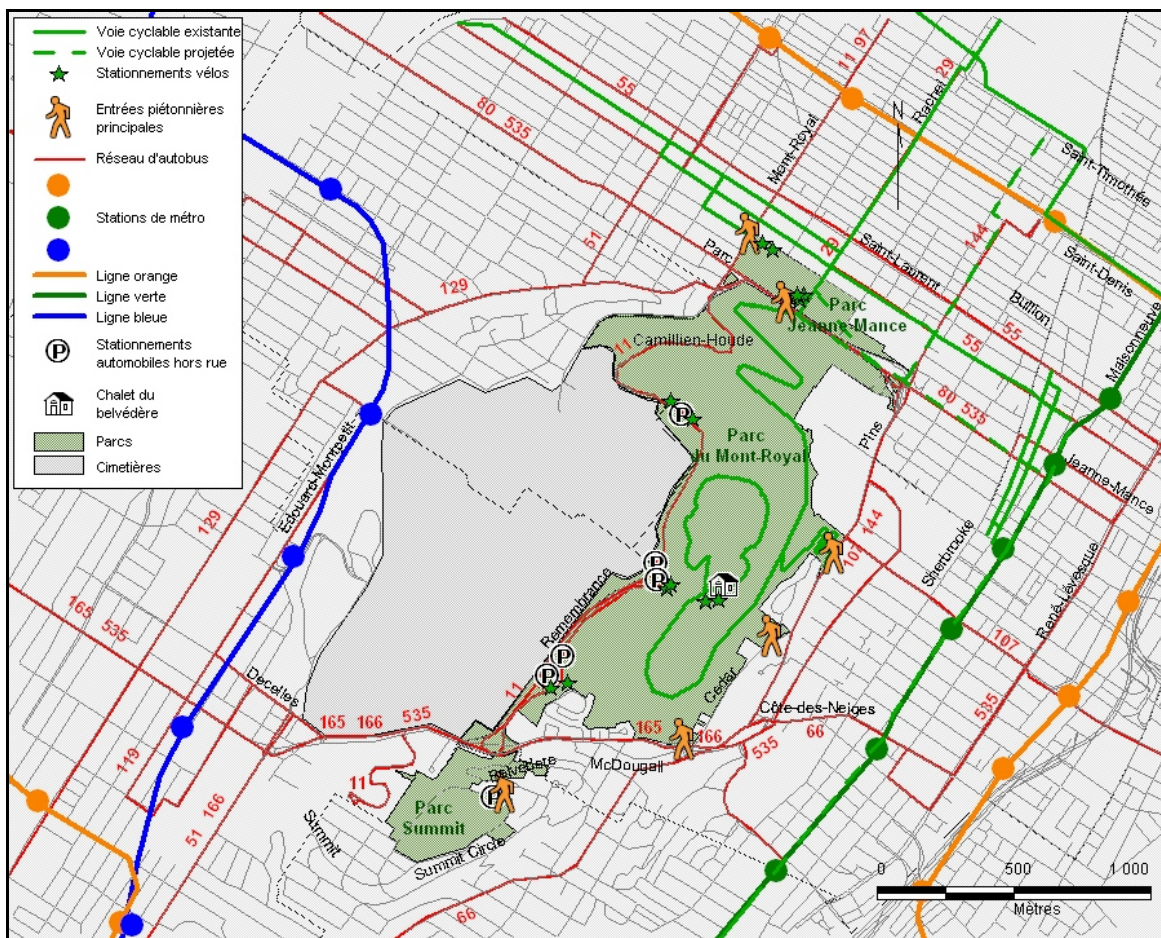


Source : Interviews et comptages réalisés en 2006 par Impact Recherche, marketing et communication

On peut constater que l'automobile représente un moyen de transport fort utilisé pour se rendre au parc du Mont-Royal et que la part du transport en commun est en revanche assez faible. On note également une différence importante entre les deux parcs, pourtant très proches, dans l'utilisation de la marche pour y accéder.



## Accessibilité au mont Royal, tous modes compris



Réalisation : Voyagez Futé, août 2007

### 1. MÉTRO

#### 1.1. Parc du Mont-Royal

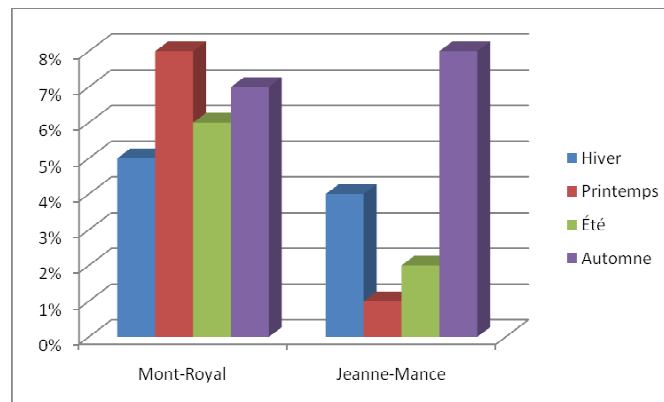
Il n'y a pas de stations de métro qui permettent d'accéder directement au parc du Mont-Royal; les plus proches se situent entre 10 à 15 minutes de marche. La distance à parcourir depuis les stations de la ligne verte au parc du Mont-Royal présente en plus une forte dénivellation.

### Distances entre les stations de métro et les parcs du mont Royal

Ligne	Station	Distance et parc desservi	Temps de marche
Orange	Mont-Royal	850 m. - Jeanne-Mance	10 min
Verte	Place-des-Arts	1 000 m. - Mont-Royal	15 min.
Verte	Peel	650 m. - Mont-Royal	10 min
Verte	Guy-Concordia	1 000 m. - Mont-Royal	15 min
Bleue	Côte-des-Neiges	1 350 m. - Mont-Royal	20 min

Le métro est utilisé par 7% des usagers du parc du Mont-Royal seulement et par 5% des usagers du parc Jeanne-Mance. L'achalandage est relativement stable au cours des saisons pour le parc du Mont-Royal, par contre, il varie pour le parc Jeanne-Mance, qui présente un niveau beaucoup plus important à l'automne par rapport aux autres saisons.

### Pourcentage des déplacements en métro par parc et par saison



Source : Interviews menées en 2006, Impact Recherche, marketing et communication

### 1.2. Parc Summit

Aucun accès par métro n'est possible pour le parc Summit.

### 1.3. Autres espaces verts

Le cimetière Notre-Dame des-Neiges est accessible à partir du métro Côte-des-Neiges (ligne bleue) après une dizaine de minutes de marche.

L'université de Montréal et ses liens facilités avec les stations de métro « Université de Montréal » et « Édouard-Montpetit » (ligne bleue) offre un accès aisé par métro au côté nord de la montagne.



## **2. AUTOBUS**

### *2.1. Parc du Mont-Royal et Jeanne-Mance*

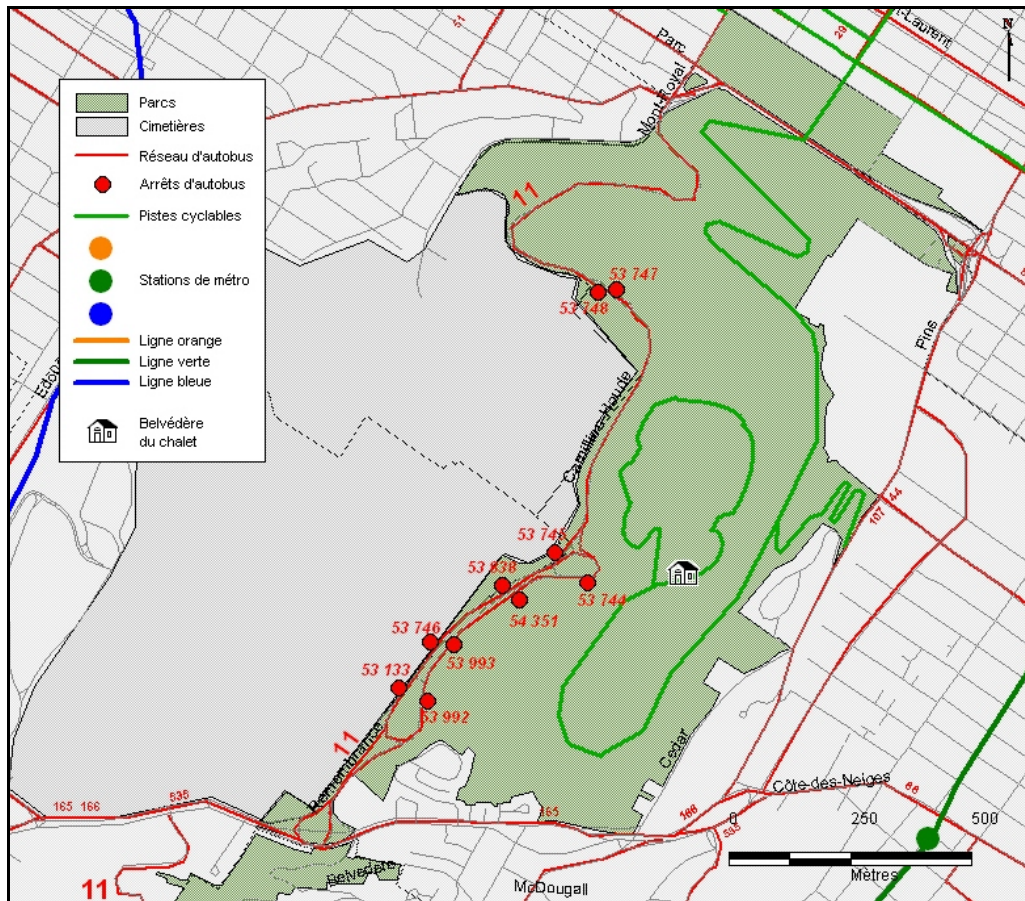
Entre 1884 et 1918, il existait un funiculaire pour monter au sommet du parc du Mont-Royal à partir du parc Jeanne-Mance dans l'axe de la rue Duluth. Quelques années plus tard, il a été remplacé par un tramway circulant sur le chemin de la Remembrance et la voie Camillien-Houde. Ce dernier a été détruit dans les années 1960 et remplacé par la ligne d'autobus 11-Montagne.

Aujourd'hui, plusieurs autobus desservent les flancs du mont Royal et permettent de faire le lien avec les stations de métro. Ils sont particulièrement nombreux du côté est (Plateau-Mont-Royal) et du côté ouest (Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce) de la montagne. A l'est et à l'ouest de la montagne, des autobus cheminent à une fréquence de passage rapide (6 à 10 min tout au long de la journée pour les autobus 80-Avenue du Parc à l'est et 165-Côte-des-Neiges à l'ouest).

**Seule la ligne 11–Montagne, accède directement au sommet**, empruntant la voie Camillien-Houde et le chemin de la Remembrance. Cette ligne fait le lien entre les deux versants de la montagne, entre la station de métro Mont-Royal sur le Plateau Mont-Royal et le chemin de la Côte-des-Neiges dans Côte-des-Neiges.

Le service est offert entre 7h et 21h30 et la fréquence entre les passages est de 20 minutes. Il est à noter que cet horaire ne semble pas adapté aux heures d'ouverture du parc du Mont-Royal, particulièrement l'hiver où la patinoire du Lac aux Castors ferme à 22h les vendredi et samedi. Il faut compter une vingtaine de minutes de trajet entre la station de métro Mont-Royal et le sommet du parc du Mont-Royal.

## Arrêts d'autobus de la ligne 11-Montagne



Réalisation : Voyagez Futé, 2007

### Liste des arrêts de la ligne 11-Montagne sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance

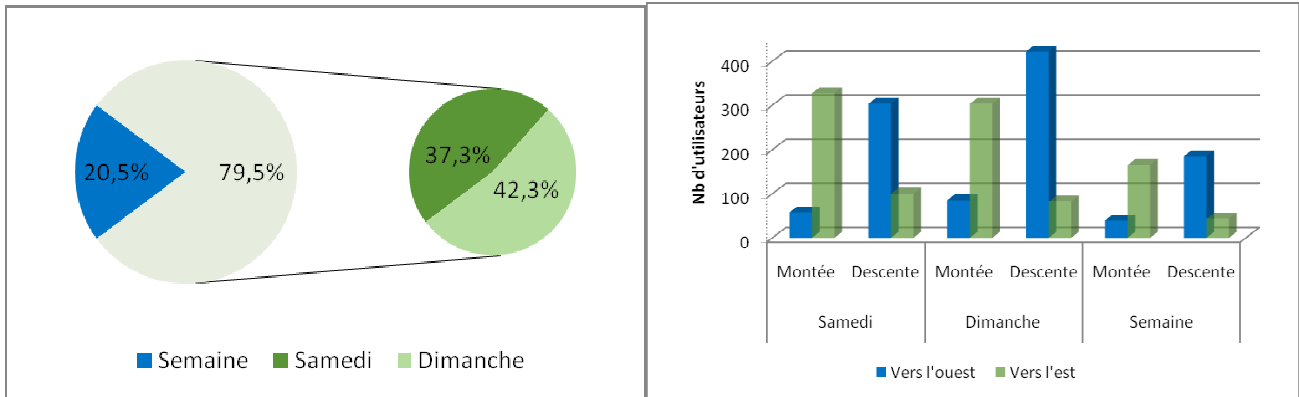
Numéro d'arrêt client	Intersection de l'arrêt	Direction
53 133	Remembrance / Lac aux Castors O	Ouest
53 744	Remembrance / Chemin du chalet	Est
53 745	Remembrance / Chemin du chalet	Ouest
53 746	Remembrance / Lac aux Castors E	Ouest
53 747	Camillien-Houde / Observatoire	Est
53 748	Camillien-Houde / Observatoire	Ouest
53 838	Remembrance / Poste de police	Ouest
53 992	Remembrance / Lac aux Castors O	Est
53 993	Remembrance / Lac aux Castors E	Est
54 351	Remembrance / Poste de police	Est

Source : STM

Les arrêts de ligne d'autobus 11-Montagne sur la parc du Mont-Royal sont fréquentés à 80% pendant la fin de semaine. Le plus souvent, les autobus allant vers l'ouest (Côte-des-Neiges) desservent le parc du Mont-Royal pour la descente

des utilisateurs, tandis que les autobus allant vers l'est (Plateau-Mont-Royal) le desservent pour la montée des voyageurs. La majorité des voyageurs réalise donc un aller-retour entre le Plateau-Mont-Royal et le sommet de la montagne.

#### Fréquentation globale des arrêts de la ligne 11-Montagne dans le parc du Mont-Royal

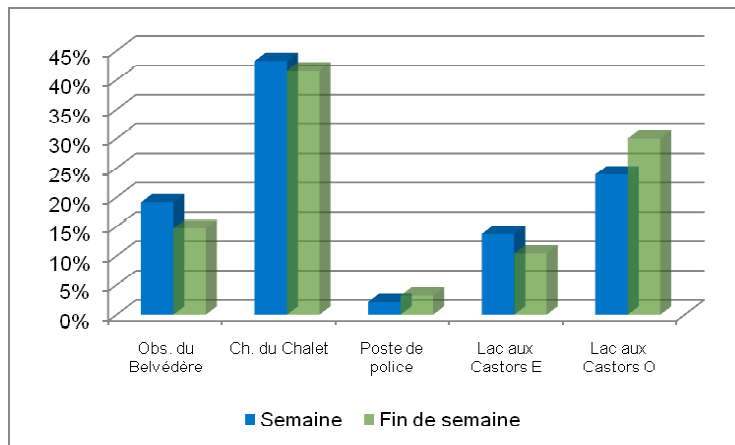


Source : données SACD, STM, liste de mars 2007

Les arrêts les plus achalandés drainant plus des 2/3 des utilisateurs de l'autobus sont :

- ❖ Les arrêts du Chemin du Chalet (53 744 et 53 745), avec 43,3% de la fréquentation en semaine et 41,6% de la fréquentation pendant la fin de semaine.
- ❖ Les arrêts du Lac aux Castors ouest (53 133 et 53 992), avec 23,9% de la fréquentation en semaine et 30,0% de la fréquentation pendant la fin de semaine.

#### Achalandage de la ligne 11-Montagne par arrêt

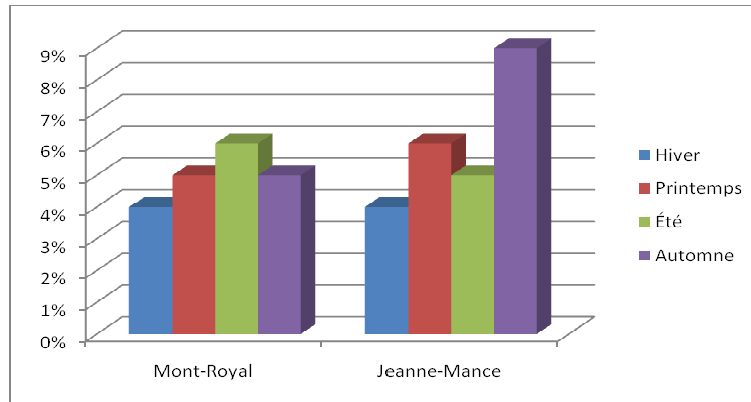


Source : données SACD, STM, liste de mars 2007

Au réseau régulier d'autobus se greffe la ligne express 535-R-Bus qui permet de rejoindre rapidement les abords du mont Royal à partir de secteurs d'habitations plus éloignés. Cette ligne circule le long de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges aux heures de pointe en semaine.

L'autobus est utilisé en moyenne par 15% des usagers du parc du Mont-Royal et par 11% des usagers du parc Jeanne-Mance. Le réseau d'autobus est davantage utilisé que celui de métro, car les lignes accédant aux parcs sont nombreuses, variées, et présentent pour certaines une fréquence élevée de passage. Les arrêts sont très proches des entrées des parcs.

**Pourcentage des déplacements en autobus par parc et par saison**



Source : Interview réalisée en 2006, Impact Recherche, marketing et communication

Le tableau suivant inventorie de façon détaillée l'offre de transport en autobus aux abords de chacun des parcs, permettant d'apprécier les points de contacts des lignes avec le réseau de métro ainsi que les horaires et fréquences de passage. Seule la ligne 66-The Boulevard n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

**Lignes d'autobus desservant les parcs**

Lignes d'autobus	Parcs desservis (Moins de 300m)	Stations de métro desservies par la ligne	Période de passage	Fréquence de pas	
				Semaine	Fin de semaine
11 – Montagne	Jeanne-Mance Mont-Royal	Mont-Royal	7h05 – 21h30	20 min	20 min
29 – Rachel	Jeanne-Mance	Joliette Préfontaine	5h55 – 23h25	30 min	30 min
55 – Boulevard Saint-Laurent	Jeanne-Mance	De Castelnau Place-d'Armes	Saint-Laurent 5h – 00h50	15 min	15 min
66 – The Boulevard	Mont-Royal	Guy-Concordia	5h50 – 2h05	20 min	30 min
80 – Avenue du Parc	Jeanne-Mance Mont-Royal	Métro : Parc Place-des-Arts Gare : Parc	Place-d'Armes 5h15 – 1h15	6 à 10 min	6 à 10 min

97 – Mont-Royal	Jeanne-Mance Mont-Royal	Pie IX Mont-Royal		5h00 – 1h50	10 à 20 min	20 min
107 – Verdun Est	Mont-Royal	Peel Bonaventure Verdun	Charlevoix	5h00 – 1h10	30 min	30 min
129 – Côte-Sainte- Catherine Est	Jeanne-Mance Mont-Royal	Peel Bonaventure Verdun	Charlevoix	6h00 – 1h00	15 min	30 min
144 – Avenue des Pins	Mont-Royal	Sherbrooke Atwater		5h15 – 1h30	20 min	25 min
165 – Côte-des-Neiges	Mont-Royal	Métro : Côte-des-Neiges Guy-Concordia Gare : Mont-Royal		5h30 – 1h45	6 à 10 min	6 à 10 min
166 – Queen Mary	Mont-Royal	Snowdon Guy-Concordia		6h20 – 00h35	30 min	30 min
535 – R-Bus - Voie réservée Parc / Côte-des- Neiges*	Jeanne-Mance Mont-Royal	Métro : Côte-des-Neiges Guy-Concordia Lucien-L'Allier Bonaventure Gares : Mont-Royal Parc	Square-Victoria Place-d'Armes Place-des-Arts Parc  Gare Centrale	6h25 – 9h05 15h00 – 18h05	6 min	Pas de service

Source : [www.stm.info/bus/index.htm](http://www.stm.info/bus/index.htm)

Les lignes d'autobus situées sur le Plateau-Mont-Royal et longeant les parcs du Mont-Royal et Jeanne-Mance sont sécuritaires. Tous les arrêts bénéficient d'un passage piétonnier vers les deux parcs et ont le plus souvent un abri. Le coin avenue du Parc/avenue du Mont-Royal possède un terminus de cinq lignes d'autobus.

Les autobus passant au sud de la montagne (Ville-Marie), sont situés sur une voie très achalandée (avenue des Pins), avec des trottoirs étroits.

## 2.2. Parc Summit

Alors que les parcs Jeanne-Mance et du Mont-Royal sont très bien desservis par les autobus, le parc Summit ne possède pas de ligne directe. Les autobus 11-Montagne et 166-Queen Mary qui circulent sur l'avenue Ridgewood, passent toutefois à proximité du parc et permettent d'y accéder par des sentiers non balisés. Aucun accès direct par autobus au parc Summit, qui se fait par le Summit Circle à Westmount, n'est possible.

### Desserte en autobus par parc

Parcs	Lignes d'autobus
Parc du Mont-Royal	Est : 11 – 80 – 97 – 129 – 535 Sud : 107 – 144 Ouest : 11 – 66 – 165 – 166 – 535
Parc Jeanne-Mance	11 – 29 – 55 – 80 – 97 – 129 - 535
Parc Summit	11 – 166

### 2.3. Autres espaces verts

Pour les bois, l'accessibilité en autobus est possible de la façon suivante :

- ❖ Le bois de l'université de Montréal : lignes 51 et 129
- ❖ Les bois du cimetière Notre-Dame-des-Neiges : les lignes 11, 165, 166 et 51
- ❖ Le bois de l'oratoire Saint-Joseph : lignes 51 et 166
- ❖ Le bois de Marianopolis : lignes 66, 165 et 166
- ❖ Le bois des Bénédictins : ligne 144

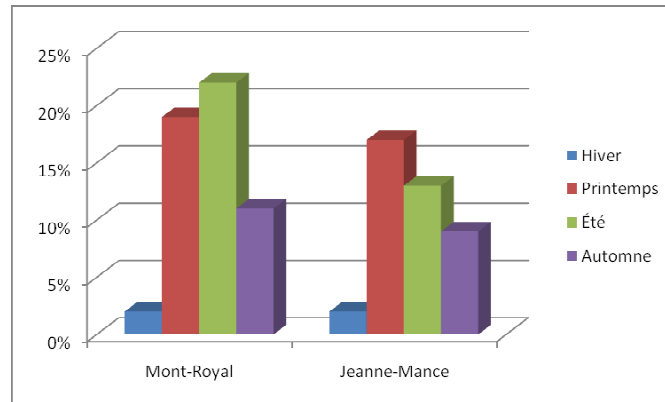
## 3. VÉLO

L'accès au mont Royal en vélo par l'est (Plateau-Mont-Royal) est aisé. Plusieurs pistes cyclables cheminent à proximité du flanc de la montagne et l'une d'elle traverse le parc Jeanne-Mance et le parc du Mont-Royal (Chemin Olmsted). Par le sud (centre-ville et Westmount) et l'ouest (Notre-Dame-de-Grâce), les abords du mont Royal sont plus difficilement accessibles. La dénivellation est un handicap important à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement dans ce secteur de Montréal.

L'intérieur des parcs ne possède pas de voie réservée pour les vélos, ce sont des chemins partagés avec l'ensemble des usagers des parcs, ce qui peut engendrer des conflits de cohabitation de modes. De même, on remarque l'absence de voie cyclable faisant le tour du mont Royal, permettant de rejoindre entre elles les différentes zones de la montagne (parcs, cimetières, universités, hôpitaux, quartiers résidentiels, etc.).



### Pourcentage des déplacements en vélo par parc et par saison



Source : Interviews réalisées en 2006, Impact Recherche, marketing et communication

#### 3.1. Parc du Mont-Royal

Deux accès cyclables permettent d'accéder au parc du Mont-Royal. Le premier est la prolongation de la piste cyclable de la rue Rachel, qui traverse le parc Jeanne-Mance et débute la montée du mont Royal par le chemin Olmsted (6,3 km), en passant devant le monument de sir Georges-Etienne-Cartier. Selon l'étude menée en 2006 par Impact Recherche, il s'agit de l'accès le plus utilisé par les cyclistes, qui se transforme ensuite en sentier mixte pour piétons et cyclistes.

Le second chemin cyclable, situé sur la rue des Pins entre les rues Drummond et Peel, est accessible par la piste cyclable de la rue Prince-Arthur puis par l'avenue des Pins. Le passage à emprunter entre la rue Prince-Arthur et l'entrée du chemin est toutefois peu sécuritaire et ardu : voie rétrécie, importante circulation automobile, fort dénivelé. Il n'y a pas de possibilité d'accéder à cette piste par l'ouest, la circulation automobile sur l'avenue des pins étant en sens unique vers l'ouest.

En raison des travaux de réfection de la statue sir Georges-Étienne-Cartier, il n'y a actuellement pas de stationnement à vélos au bas de la montagne; les vélos sont attachés aux arbres. Le sommet du parc du Mont-Royal et le belvédère Camillien-Houde sont les seuls endroits qui présentent des stationnements (environ 75 places). Cependant certains sont de piètre qualité et peu sécuritaires.

La voie Camillien-Houde à partir de l'est (Plateau-Mont-Royal/Outremont), est un accès difficile en vélo, car il s'agit de monter à une altitude de 232 mètres en moins de 1 000 mètres. Cette voie est très utilisée par les cyclistes experts (vélo de course ou de montagne). L'ensemble de la route qui traverse le parc du Mont-Royal par le sommet est suffisamment large pour accueillir vélos et automobiles, hormis un tronçon de 500 mètres entre le belvédère Camillien-Houde et le sommet du mont Royal (voie réduite entre les falaises).

Le chemin de la Remembrance à partir du chemin de la Côte-des-Neiges, est beaucoup plus facile à utiliser car moins long et moins pentu que la voie Camillien-

Houde. Néanmoins, son accessibilité est peu sécuritaire, particulièrement à l'échangeur Remembrance : les cyclistes doivent traverser les voies automobiles et l'accès au parc est mal signalé.

**Parc du Mont-Royal : localisation et nombre des supports à vélo**

Lieu du stationnement	Localisation précise	Nombre de places	Détails
Lac aux Castors 1	Sur le trottoir	7	1 support non ancré dans le sol : enchaîné au poteau
Lac aux Castors 2	Devant le pavillon du Lac aux Castors	7	1 support non ancré dans le sol : enchaîné à la rampe de l'escalier. Entrave le bas de l'escalier
Maison Smith	À quelques mètres de la Maison Smith	14	2 supports ancrés dans le sol
Belvédère Kondiaronk (sommet)	A côté du chalet	25	1 support 7 places ancré dans le sol 9 supports à anneaux à 2 places ancrés dans le sol
Belvédère Camillien-Houde	Bas du stationnement auto	12	Stationnements mal placés
Belvédère Camillien-Houde	Haut du stationnement auto	10	
<b>TOTAL</b>		<b>75 places</b>	

Source : Voyagez Futé, juillet 2007

### 3.2. Parc Jeanne-Mance

Le parc Jeanne-Mance est le parc le plus facilement accessible à vélo. Il se situe au croisement de plusieurs pistes cyclables nord-sud et est-ouest :

- Les pistes cyclables des rues Clark et de l'Esplanade provenant du nord de l'île de Montréal rejoignent la piste de Saint-Urbain puis celles des rues Prince-Arthur et Milton. Grâce au nouvel aménagement du carrefour des Pins, une nouvelle piste cyclable sera créée entre la rue Prince-Arthur et les deux parcs.
- La piste cyclable de la rue Rachel qui se dirige vers l'est et le centre-ville. Cette piste s'engage dans le parc Jeanne-Mance dans un embranchement commun aux piétons. Sa désignation est peu claire, malgré la présence d'un arrêt pour les cyclistes, ce qui engendre un conflit de cohabitation entre les piétons et les cyclistes.



Des stationnements vélos sont situés aux abords des terrains de tennis dans le coin nord est du parc, et au niveau du point de services situé au centre du parc, le long de la piste cyclable, pour un total de 81 places.

**Parc Jeanne-Mance : localisation et nombre des supports à vélo**

Lieu du stationnement	Localisation précise	Nombre de places	Détails
Marie-Anne/De l'Esplanade	Sur l'herbe, derrière les terrains de tennis	30	Racks à vélos anciens et abîmés. Peu visibles et peu utilisés
De l'Esplanade	A l'entrée des terrains de tennis	30	Racks à vélos anciens
Rachel/Parc	Près du point de service, sur la piste cyclable	21	3 supports
<b>TOTAL</b>		<b>81 places</b>	

Source : Voyagez Futé, juillet 2007

### 3.3. Parc Summit

Le parc Summit est accessible par le chemin du Belvédère lequel est peu achalandé et présente un assez fort dénivelé. Summit Circle peut également être emprunté par les cyclistes, il s'agit d'une rue résidentielle tranquille où la vitesse des automobiles est régulée par des dos d'ânes. Le parc Summit n'est toutefois pas relié au réseau cyclable montréalais et il ne présente pas de stationnement vélos à ses entrées.

### 3.4. Autres espaces verts

Le vélo est toléré dans les sentiers des cimetières et donc ce mode de transport peut être utilisé pour se rendre aux bois présents dans ces lieux. Quant au bois de l'université de Montréal, il est interdit d'accès donc aucun vélo n'a le droit de le parcourir.

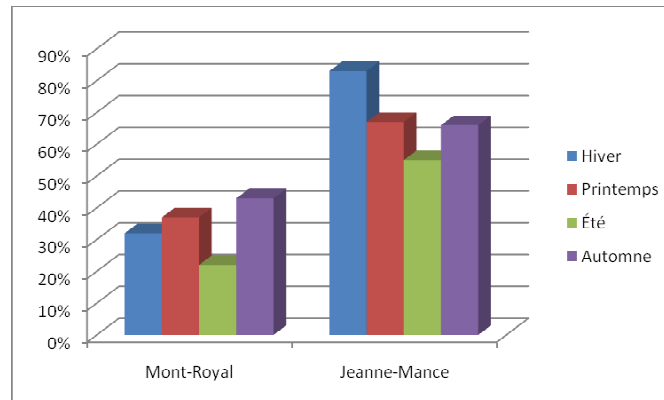
## 4. MARCHÉ

De façon générale, le mont Royal est facilement accessible à pied à partir des stations de métro, des arrêts d'autobus ou des quartiers à proximité grâce à sa localisation au cœur de la ville. Les arrondissements avoisinants sont des quartiers sécuritaires, relativement propices à la marche. Cependant, plusieurs chemins piétonniers ne sont pas faciles d'accès : certains parce qu'ils se situent à proximité de propriétés privées et sont utilisés seulement par les résidents du quartier (sentiers situés sur le boulevard du Mont-Royal entre l'avenue du Parc et la rue German dans l'arrondissement Outremont, sur Hill Park Circle et Redpath Crescent dans l'arrondissement Ville-Marie), d'autres parce qu'ils sont accessibles par des voies de

circulation achalandées (sentiers situés sur le chemin de la Côte-des-Neiges et sur l'avenue Cedar dans l'arrondissement Ville-Marie). De plus, la signalisation est déficiente ou peu visible et en mauvais état.

Comme pour le cheminement cycliste, il n'existe pas de chemin piétonnier reliant l'ensemble des parties du mont Royal, particulièrement entre les parcs Mont-Royal et Summit.

Pourcentage des déplacements à pied par parc et par saison



Source : Interviews réalisées en 2006, Impact Recherche, marketing et communication

Les accès piétonniers aux trois parcs ont des réalités différentes.

#### 4.1. Parc du Mont-Royal

Le parc du Mont-Royal possède plusieurs entrées principales :

- ❖ avenue du Parc/rue Rachel (Monument sir George-Etienne-Cartier),
- ❖ avenue des Pins/rue Peel,
- ❖ chemin de la Côte-des-Neiges/chemin de la Remembrance,
- ❖ avenue Cedar et l'escalier Trafalgar.

En supplément de ces accès, il existe de multiples sentiers, particulièrement au nord-est du parc (boulevard du Mont-Royal et avenue du Parc), au sud (avenue Cedar), et quelques uns à l'ouest (chemin de la Côte-des-Neiges).

**Au total, plus de 30 entrées sont répertoriées pour accéder au parc du Mont-Royal à pied.**

Les cinq entrées principales sont facilement accessibles en autobus ou en métro. Les autres entrées semblent être plutôt utilisées par les résidents et travailleurs des quartiers avoisinants.

Près d'un tiers des usagers du parc du Mont-Royal y accède à pied.

### Parc du Mont-Royal : détail des entrées des sentiers principaux

Entrées principales	Arrêt d'autobus	Passage piéton	Indications
Monument sir G.E. Cartier	Oui	Oui	
Des Pins/Peel	Oui	Oui	Oui
Côte-des-Neiges/ Remembrance	Oui	Non	Oui, mais éloignée
Escalier avenue Cedar	Oui	Non	Oui
Escalier Trafalgar	Oui	Non	Oui

Source : Voyagez Futé, juillet 2007

#### 4.2. Parc Jeanne-Mance

L'accès au parc Jeanne-Mance est davantage réalisé par les rues est-ouest : l'avenue Mont-Royal, les rues Rachel et Duluth et par les rues nord-sud : l'avenue du Parc et de l'Esplanade. Plus des 2/3 des usagers viennent au parc Jeanne-Mance à pied. En ce sens, ce parc est surtout fréquenté par des citoyens du quartier. Neuf entrées sont recensées au parc Jeanne-Mance, situées sur la rue de l'Esplanade et sur l'avenue du Parc, aux coins de chaque rue transversale (Mont-Royal, Marie-Anne, Rachel, Duluth, des Pins). Elles permettent d'accéder aux différentes aires récréatives du parc. Ces entrées sont localisées à proximité d'arrêts d'autobus des avenues du Parc et de Mont-Royal et à environ dix minutes de marche de la station de métro Mont-Royal.

Près de 70% des usagers du parc Jeanne-Mance se rendent au parc à pied, par l'avenue Mont-Royal, les rues Duluth ou Rachel.

#### 4.3. Parc Summit

Le parc Summit est le moins accessible des parcs du mont Royal. Il ne présente qu'une seule entrée principale distante de plus de 1 000 m de marche d'un arrêt d'autobus ce qui en limite son accès. On observe cinq entrées piétonnes secondaires sur le Summit Circle, toutes visibles et bien aménagées. Le belvédère Westmount est accessible par un escalier qui relie le parc Sunnyside à Summit Circle lequel est actuellement fermé pour cause de rénovation. La partie sud de Summit Circle ne possède pas de trottoir tandis que la partie nord présente un sentier aménagé sur le bas-côté.

#### 4.4. Autres espaces verts

Les cimetières et les bois du mont Royal sont relativement bien accessibles à pied pour les résidents du quartier et pour la population montréalaise grâce à la desserte en transport en commun située à proximité des sites.

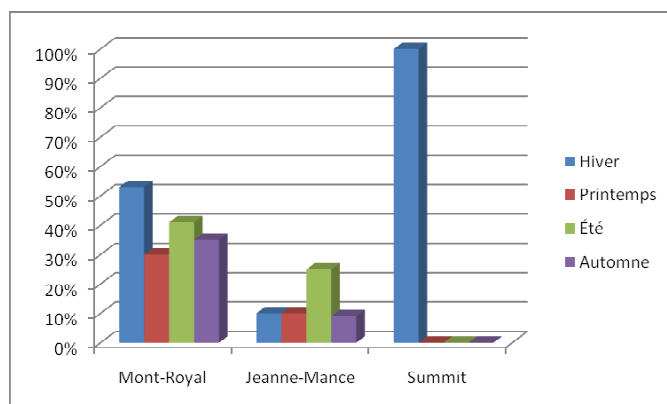
## 5. AUTOMOBILE

Il n'est pas possible de traverser le mont Royal du nord au sud en son centre, alors que la voie Camillien Houde le permet dans son sens est-ouest.

Les voies nord-sud, soit l'avenue du Parc et le chemin de la Côte-des-Neiges, sont alors des voies de transit très achalandées. Avec 6 000 véhicules par heure en pointe du matin<sup>6</sup>, l'avenue du Parc a bénéficié il y a peu du réaménagement de l'échangeur des Pins, qui permettra une meilleure cohabitation des différents modes de transport.

On remarque que l'utilisation de l'automobile s'intensifie au cours de l'été pour le parc du Mont-Royal au détriment de la marche, sans doute pour effectuer des activités familiales (pique-niquer par exemple).

Pourcentage des déplacements en automobile par parc et par saison



Interviews réalisées en 2006, Impact Recherche, marketing et communication

### 5.1. La circulation sur le chemin Remembrance

Les données suivantes sont issues d'un comptage réalisé par la Ville de Montréal pendant le mois de juin 2007. Le tronçon observé se situe sur le chemin Remembrance, proche du croisement avec le chemin de la Côte-des-Neiges. Il n'est donc pas révélateur du trafic automobile existant sur la voie Camillien-Houde.

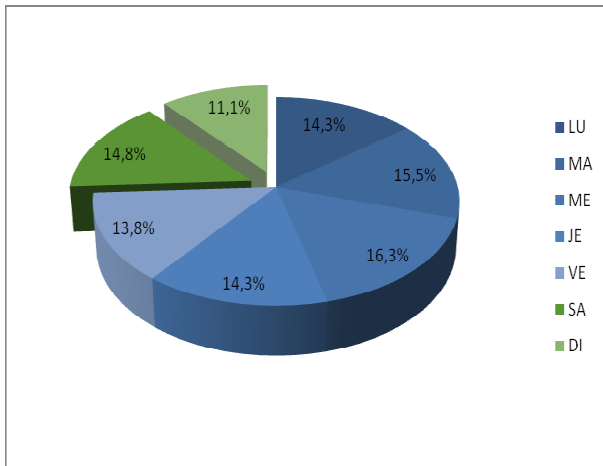
Sur le chemin Remembrance, le trafic automobile est stable tout au long de la semaine. Au total, plus de 10 000 véhicules circulent quotidiennement sur le chemin Remembrance, 53,9% vers l'est (Plateau-Mont-Royal) et 46,1% vers l'ouest (Côte-des-Neiges).

On observe un usage différent de la route au cours de la semaine ou pendant la fin de semaine, toutes directions confondues. Au cours de la semaine, 45% du trafic automobile se déroule pendant les heures de pointe du matin (de 6h à 10h) et de l'après-midi (de 15h à 19h). Pendant la fin de semaine, les automobiles sont plus

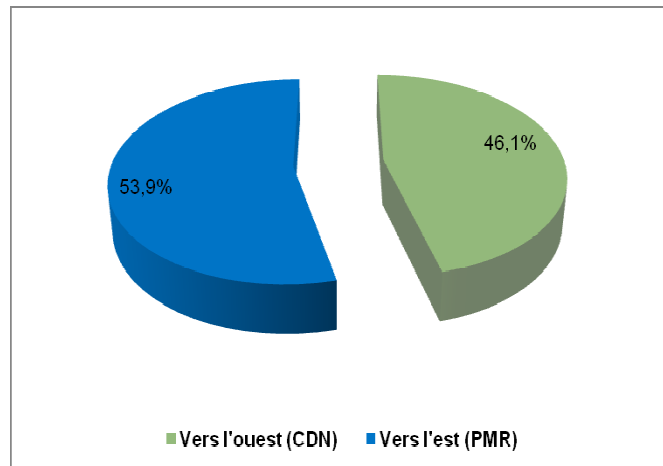
<sup>6</sup> Ligne de désir 2001 (déplacements journaliers), en pointe du matin

nombreuses à circuler entre 11h et 22h, avec une pointe d'achalandage entre 14h et 17h.

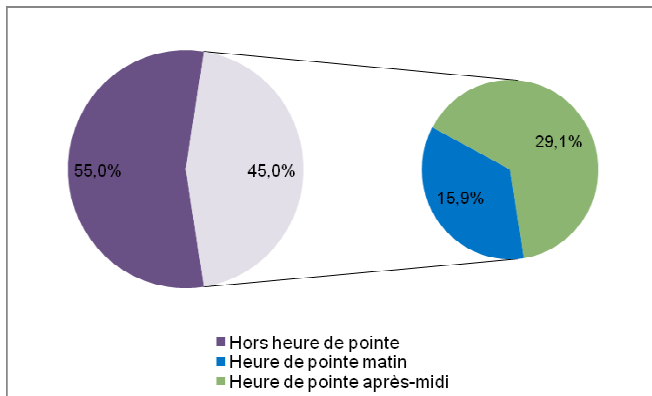
Trafic automobile pendant la semaine et la fin de semaine



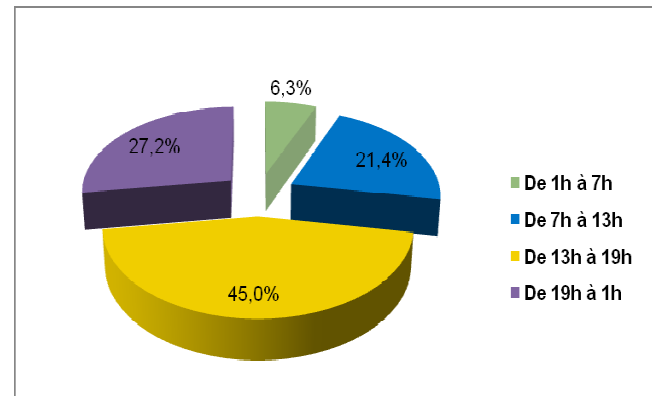
Répartition du trafic automobile selon le sens de circulation



Répartition du trafic automobile pendant la semaine selon l'heure



Répartition du trafic automobile pendant la fin de semaine selon l'heure



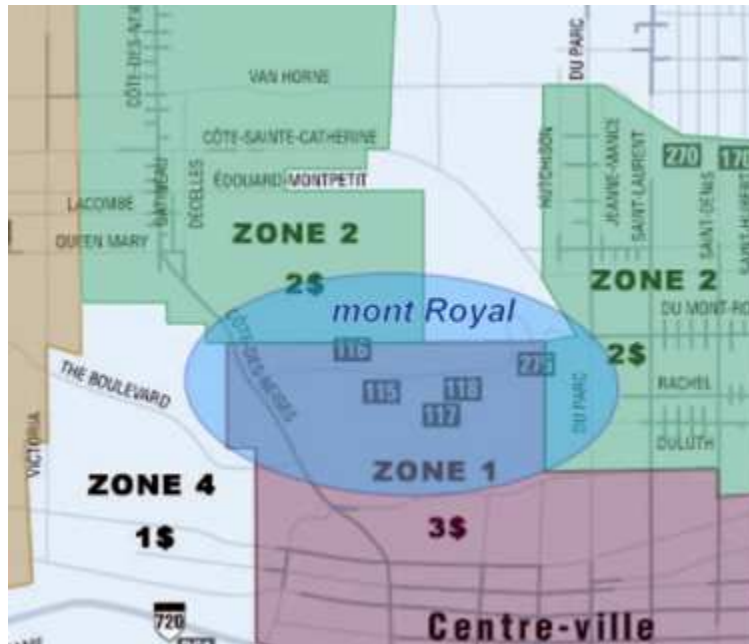
## 5.2. L'offre de stationnement

L'offre en stationnement est très variable. Le parc du Mont-Royal possède cinq aires de stationnements publics, alors que le parc Summit en a une et le parc Jeanne-Mance aucune. La société en commandite Stationnement de Montréal est gestionnaire des cinq stationnements du parc du Mont-Royal.

Parallèlement à l'offre de stationnements publics « hors rue », il est possible de garer son véhicule le long des voies de circulation. Certaines rues les plus achalandées présentent des parcomètres ou des zones de permis de résidents, avec une proportion plus élevée pour les parcomètres. Le tarif horaire est de 3\$/heure pour un maximum de deux heures consécutives pour les secteurs ouest et

sud du mont Royal (Chemin de la Côte-des-Neiges/rue Sherbrooke/rue Peel/Chemin de la Remembrance) et de 2\$ ou 1\$/heure dans les secteurs nord et est. Les places pour les résidents avec permis (coût de 55\$/an) se trouvent principalement dans les quartiers résidentiels. On remarque aussi l'absence de tarification dans certaines rues.

#### Localisation des stationnements hors rue et zonage tarifaire des stationnements sur rue



Source : Stationnement de Montréal

### 5.3. Parc du Mont-Royal

Les stationnements publics « hors rue » du parc du Mont-Royal sont situés le long de la voie Camillien-Houde et du chemin de la Remembrance. Ils regroupent près de 800 places destinées aux automobiles et aux autobus touristiques et scolaires (sauf le stationnement T115–Lac aux Castors). Ces derniers n'ont toutefois pas d'emplacements réservés. L'ensemble des stationnements présente des cases pour les personnes à mobilité réduite, excepté le stationnement du Belvédère.

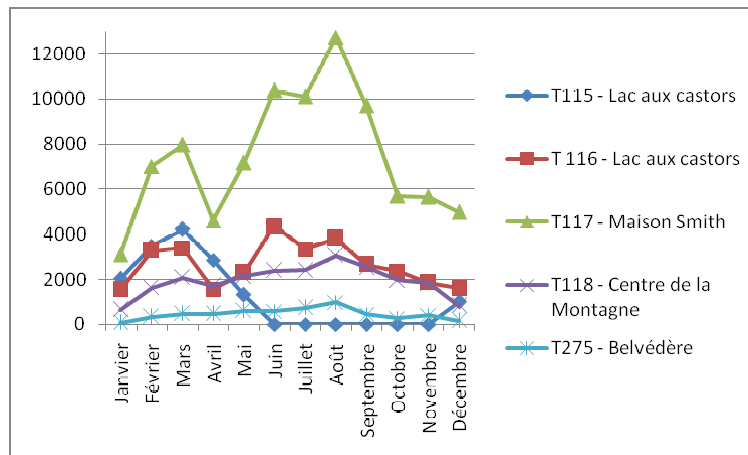
### Stationnements hors rue disponibles au parc du Mont-Royal

Nom du stationnement	Localisation	Nombre de places	Tarifs et heures de tarification
T115 - Lac aux Castors I	Chemin de la Remembrance	69	2,5\$/h, max. 7\$ 55\$/mois De 7h à 22h
T116 - Lac aux Castors II	Chemin de la Remembrance	169	
T117 - Maison Smith	Chemin de la Remembrance	434	
T118 - Centre de la Montagne	Chemin de la Remembrance	114	
T275 - Belvédère	Voie Camillien-Houde	51	

Source : Stationnement de Montréal

Selon les relevés de fréquentation effectués par Stationnement de Montréal, plus de 165 000 véhicules ont fréquenté les stationnements du parc du Mont-Royal en 2005. On observe un pic d'utilisation en hiver au mois de mars et en été au mois d'août. En semaine, l'occupation est en moyenne seulement de 20%.

#### Estimation de la fréquentation des terrains de stationnement du Mont-Royal<sup>7</sup>



Source : Stationnement de Montréal, 2005

Il existe également des stationnements sur rue très utilisés autour du parc du Mont-Royal :

- Avenue du Parc : stationnement gratuit dans le couloir des autobus en-dehors des heures de pointe en semaine (de 9h30 à 16h00 et de 18h00 à 6h30)
- Avenue Cedar : stationnement payant avec des parcomètres (3\$/heure).
- Chemin de la Côte-des-Neiges : stationnement gratuit dans le couloir des autobus en-dehors des heures de pointe en semaine (de 9h30 à 16h00 et de 18h00 à 6h30)

<sup>7</sup> Le stationnement T115-Lac aux Castors était utilisé entre juin et novembre pour la rénovation du chalet du Lac aux castors.

- Hill Park Circle : stationnement gratuit de 8h à 17h tous les jours de la semaine

#### *5.4. Parc Jeanne-Mance*

Le parc Jeanne-Mance ne possède pas de stationnement hors rue. Il est cependant possible de stationner sur la rue gratuitement ou non :

- Avenue du Mont-Royal : stationnement avec parcomètres (2\$/heure)
- Rue de l'Esplanade : stationnement gratuit côté est avec certaines restrictions. Côté ouest avec vignette
- Rue Duluth : stationnement gratuit des deux côtés avec certaines restrictions
- Avenue du Parc : stationnement gratuit dans le couloir des autobus, en dehors des heures de pointe de semaine

#### *5.5. Parc Summit*

Le parc Summit accueille un stationnement hors rue gratuit d'une dizaine de places à l'entrée est du parc, face au chemin Summit Circle. Le belvédère Westmount n'a pas de stationnement mais il est possible de garer son auto sur le chemin Summit Circle entre 8h et 17h.

#### *5.6. Autres espaces verts*

Les cimetières sont accessibles en voiture mais seulement pour la clientèle. Les promeneurs ne sont pas autorisés à stationner leur véhicule dans l'enceinte de l'institution. Pour l'ensemble des bois de la montagne, s'y rendre en auto signifie devoir se garer sur rue ou dans un stationnement du parc du Mont-Royal pour les bois situés dans les cimetières.



## **PROBLÉMATIQUES LIÉES À L'ACCESSIBILITÉ**

Nous tenons à rappeler encore une fois que la notion d'accessibilité est ici envisagée du point de vue des espaces verts sur la montagne, avec comme figure centrale et incontournable, le parc du Mont-Royal.

### **1. DES ACCÈS PIÉTONNIERS MANQUANTS OU DIFFICILES**

Mis à part les accès par le chemin Olmsted, les accès au mont Royal sont difficiles. Les entrées au parc du Mont-Royal sont parfois difficilement accessibles (coin chemin de la Côte-des-Neiges/avenue Cedar, avenue des Pins). Les entrées les plus sécuritaires sont situées sur l'avenue du Parc, au monument sir George-Etienne-Cartier : plusieurs passages piétonniers, lumières piétonnes de longue durée, signalisation adéquate.

L'accès au parc du Mont-Royal par l'échangeur Remembrance et par l'entrée de la voie Camilien-Houde pour les piétons et les cyclistes est extrêmement difficile, voire même dangereux.

L'accès piéton à partir des arrêts d'autobus présente différents niveaux de sécurité certains pouvant être jugés comme dangereux. Certains arrêts d'autobus présents sur le chemin de la Côte-des-Neiges sont en effet peu sécuritaires. Les arrêts des lignes allant vers le sud (centre-ville) obligent l'usager à traverser le chemin de la Côte-des-Neiges, c'est à dire 6 voies très achalandées, pour accéder au parc du Mont-Royal. Il existe peu de passages piétonniers, ces derniers n'étant pas toujours au niveau des arrêts d'autobus. Les arrêts allant vers le nord (Côte-des-Neiges) ont l'avantage de longer le parc du Mont-Royal, l'accès en est facilité.

Quant aux arrêts d'autobus de la ligne 11-Montagne, même s'ils sont majoritairement sécuritaires, plusieurs d'entre eux ne le sont pas du tout. Citons les arrêts situés dans le parc 53748 (Camilien-Houde/Observatoire) et 53745 (Remembrance/Chemin du Chalet) qui s'avèrent déficients à ce niveau car pour le premier, aucune ligne d'arrêt n'oblige les automobilistes à s'arrêter dans cette forte pente et pour le second, non seulement il n'y a pas d'arrêt obligatoire pour les automobilistes mais l'accessibilité des piétons au parc du Mont-Royal est laborieuse.

Le bois public sur le flanc nord-ouest du parc Summit (entre Summit circle et l'avenue Ridgewood) n'est pas aménagé et ne bénéficie d'aucune entrée clairement établie.

L'accès aux différents bois du mont Royal, situés sur des propriétés institutionnelles, sont très peu accessibles par l'absence de chemins aménagés qui permettent de les parcourir.

## **2. UN RÉSEAU VERT INEXISTANT**

Actuellement, la perception générale quant aux espaces verts du mont Royal se résume essentiellement au parc du même nom. À cela s'ajoutent les parcs Jeanne-Mance et dans une moindre mesure, les parcs Rutherford et Summit. La connaissance populaire des autres lieux végétalisés d'intérêt, notamment les bois, est très limitée, souvent locale. Mais le manque d'appropriation par la population de cette richesse écologique est aussi due à l'absence d'un réseau vert qui mettrait en lien ces différents sites et permettrait de les découvrir.

Citons à cet égard :

- ❖ L'absence de traverse pour piétons et vélos au niveau de l'entrée de la voie Camillien-Houde où l'on retrouve un dénivelé important de chaque côté et où il n'y a pas de lien officiel et sécuritaire entre les deux parties du parc
- ❖ L'absence de lien entre le parc du Mont-Royal et le parc Summit
- ❖ L'interdiction d'accès à certains bois institutionnels
- ❖ L'absence d'aménagement de sentiers dans les bois institutionnels
- ❖ L'absence d'une traverse piétonne nord-sud qui relierait les bois Saint-Jean-Baptiste, de l'université de Montréal et du centre en passant par le cimetière Notre-Dame-des-Neiges et le parc du Mont-Royal
- ❖ L'absence d'un chemin de ceinture

## **3. UNE SIGNALISATION DÉFICIENTE**

De manière générale, l'accès au parc du Mont-Royal est mal signalisé : pancartes cachées par la végétation, éloignées des entrées de sentier, effacées par le temps. À cet égard, la signalisation sur les avenues des Pins et Cedar peut être citée en exemple. Parfois, il y a même absence totale de panneaux de signalisation indiquant le chemin pour le parc; l'escalier Trafalgar (pourtant lui-même en très bon état) en est un bon exemple.

Quant au parc Summit, la quasi absence de signalisation en fait, malgré son inclusion dans le trois sommets de la montagne et dans le territoire de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, un parc de quartier, surtout connu et accessibles à la population locale. Aucune indication n'existe sur les chemins à suivre pour s'y rendre même du parc du Mont-Royal.

Concernant les 13 bois répertoriés, la signalisation brille par son absence. Seuls les initiés savent comment s'y rendre, parfois même simplement qu'ils existent.

Quant à une signalisation qui viserait à diriger les usagers d'un espace vert à l'autre, elle est carrément absente, ce qui appuie le constat d'un réseau vert inexistant.

#### **4. UNE CIRCULATION DE TRANSIT ET DES STATIONNEMENTS PROBLÉMATIQUES**

Une première remarque s'impose. On découvre généralement une montagne du bas vers le haut. La vue contemplée du sommet vient ainsi récompensée l'effort consenti pour y parvenir.

C'était là d'ailleurs la vision originale d'Olmsted pour le parc du Mont-Royal. « Un itinéraire lent et cérémoniel du pied de la montagne vers le sommet, sur un (seul) chemin (principal) dont les méandres devaient se dérouler comme au flanc d'une montagne escarpée... »<sup>8</sup>. On y accédait donc progressivement, du bas vers le haut, à pied ou en calèche, respectant ainsi l'esprit du lieu.

Or l'arrivée de l'automobile, la construction de la voie Camilien-Houde et des échangeurs Remembrance et Mont-Royal sont venues contrecarrer la vision initiale d'Olmsted. En effet, on découvre trop souvent maintenant le parc du Mont-Royal à partir des stationnements situés à son sommet. Or, personne n'a vraiment envie de descendre au bas de la montagne pour ensuite y remonter. Descendre pour y découvrir quoi ? C'est inverser la démarche naturelle, se priver d'un plaisir réel. D'ailleurs une part importante des visiteurs du parc du Mont-Royal s'y rend en voiture.

Ce faisant, on a aussi multiplié et banalisé les voies d'accès au parc sans pour autant donner à ces nouvelles entrées quelque caractère ni élément de convivialité que ce soit, bien au contraire.

Enfin, on a défiguré une part significative des espaces verts existants en y traçant une voie de transit, sans oublier l'impact rébarbatif de la circulation automobile sur la quiétude des lieux. L'essentiel de la circulation qu'on y enregistre est effectivement une circulation de transit qui n'a pas sa place dans un tel site. Il serait possible de revenir au concept initial. On peut au moins corriger les principales erreurs ou en limiter les impacts.

Les stationnements au niveau du parc du Mont-Royal s'avèrent aussi problématiques. En effet, quasiment tous situés en haut de la montagne, ces « mers d'asphalte » occupent un espace important peu conforme à la vocation de parc. Ils contribuent par leur taille et leur aménagement à rendre peu attractifs ces points d'entrée au parc et à favoriser l'accès en voiture plutôt qu'en transport en commun.

#### **5. DES INFRASTRUCTURES DÉFICIENTES**

L'accès au mont Royal passe aussi par des infrastructures performantes et attractives pour les usagers. Or, certaines lacunes sont notées à ce niveau. Concernant le parc du Mont-Royal, l'absence d'un pavillon d'accueil dans le bas de

---

<sup>8</sup> **Plan de mise en valeur du mont Royal**, Ville de Montréal, 1992, p.12

la montagne ne permet pas de développer le concept de découverte de la montagne du bas vers le haut.

Un manque de mobilier urbain ne favorise pas certaines activités de détente dans certains lieux du parc comme au nord des avenues des Pins et Cedar. Ainsi des aires de pique-nique pourraient être aménagées avec des tables et des bancs.

Le mobilier urbain est aussi manquant dans le parc Summit et bien sûr dans tous les bois du mont-Royal.

## **6. UN PÔLE ÉDUCATIF SOUS-DÉVELOPPÉ**

Le milieu scolaire, surtout primaire mais aussi secondaire, représente une part non négligeable des usagers du parc du Mont-Royal. Les visites se font dans le cadre soit d'activités d'éducation en collaboration avec les Amis de la montagne, soit de sorties scolaires. Dans le premier cas, plus de cinq mille jeunes sont guidés par le personnel des Amis de la Montagne. Ce nombre correspond à la capacité limite de l'organisme, non en termes de personnel mais de locaux disponibles suffisamment grands et adéquats pour accueillir les jeunes. Étant donné la situation géographique privilégiée du parc, les possibilités de sensibilisation et d'éducation écologiques qu'il offre et le nombre important d'écoles à Montréal, le parc du Mont-Royal pourrait accueillir plus de jeunes qu'il ne le fait actuellement. La Commission scolaire de Montréal (CSDM) compte à elle seule 166 écoles primaires et secondaires.

## **7. DES ÉVÉNEMENTS DANS UN PARC**

Certains événements annuels, certaines manifestations occasionnelles se déroulent sur la montagne, surtout durant l'été. Celles-ci entraînent parfois la fermeture au public, fermeture la plupart du temps partielle, de certains équipements (Chalet du Mont-Royal) ou de certaines voies d'accès en lien direct avec le parc du Mont-Royal. Règle générale, on constate à la lecture de l'inventaire qu'en tient le Centre de la montagne, que ces activités s'inscrivent assez bien dans la nature du site et, sauf de rares exceptions, n'impliquent pas de véritables limites à l'accessibilité. Néanmoins, eu égard aux nombreuses demandes année après année pour y tenir des événements et somme toute le nombre déjà assez notable d'événements ponctuels qui se déroulent dans le parc du Mont-Royal, il nous apparaît nécessaire d'établir clairement les limites dans lesquelles ils doivent s'inscrire (nombre de participants, niveau sonore, durée d'occupation...), et cela dans l'optique de ne pas limiter dans les faits l'accessibilité au parc pour les autres usagers.

## LE CONCEPT

Les Montréalais ont donc adopté la montagne, surtout son parc, pour ce qu'elle est : un lieu de détente, un grand espace vert naturel. Toutes les études démontrent qu'ils souhaitent renforcer et consacrer cette vocation. Il n'y a donc pas lieu d'artificialiser la montagne. Au contraire, les interventions à venir devraient plutôt chercher à consolider les pratiques existantes, pratiques douces et encore une fois conformes aux orientations retenues. Bien sûr, des moyens devraient être mis en œuvre pour favoriser son accès, mais toujours dans la perspective de préserver la montagne comme lieu de détente et d'espace vert.

Doit-on viser à augmenter le nombre de visiteurs? Jusqu'à quel point peut-on augmenter ce nombre sans altérer ou même mettre en péril la vocation verte de l'ensemble? Si certaines parties du site peuvent sans doute voir leur fréquentation augmenter sans créer d'impact négatif significatif, pour d'autres parties ce n'est pas nécessairement le cas. On sait que la capacité de support du milieu doit être prise en considération dans le développement des activités et dans l'aménagement des infrastructures afin de bien protéger les éléments naturels et d'en préserver le délicat équilibre en matière de biodiversité.

D'autre part, les interventions proposées pour améliorer l'accessibilité au parc du Mont-Royal et aux espaces verts de la montagne doivent s'inscrire dans les engagements et les orientations des différents plans et politiques de la Ville de Montréal :

### ❖ Le Plan de transport

- *La quiétude des quartiers, la qualité de vie des familles, la sécurité et la santé des citoyens sont de plus en plus affectées par la circulation automobile. Le système de transport doit contribuer à ces facteurs par le biais d'une organisation des transports moins dépendante des véhicules automobiles privés et axée sur un usage croissant du transport en commun, de la marche et du vélo. (page 29, plan de transport)*
- *Réduire notre dépendance à l'automobile en misant sur une utilisation accrue du transport en commun et des transports actifs (Vision du Plan de transport)*
- *Le plan vise une réduction des polluants, une consommation rationnelle des ressources, une diminution des gaz à effet de serre dans l'esprit du protocole de Kyoto et de la protection des milieux naturels (page 29, plan de transport)*
- *Réinventer les transports afin de répondre aux besoins de mobilité, tout en respectant les principes du développement durable (page 32, plan de transport)*

### ❖ La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (2004)

- *Mettre à jour le plan de mise en valeur du mont Royal en y intégrant notamment les objectifs liés à la gestion écologique comme celle appliquée actuellement dans les parcs-nature.*
- *Préserver la valeur emblématique des sommets et des flancs verts de la montagne.*
- *Protéger les espaces forestiers constitués de trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborescente) sur les sommets et les flancs en tant que lieux d'alimentation et de nidification pour une grande diversité d'oiseaux.*
- *Apporter une attention particulière à la préservation des peuplements forestiers exceptionnels sur le flanc nord de la montagne, rares vestiges de la forêt originelle du mont Royal.*

- *Maximiser les vues et les possibilités de contact avec la nature sur tout le pourtour de la montagne.*
- *Favoriser les liens verts entre les îlots naturels situés sur les trois sommets à l'intérieur comme à l'extérieur des parcs existants.*
- *Préserver le couloir boisé qui encadre la voie Camillien-Houde.*

C'est avec cette grille d'analyse en tête que nous proposerons six interventions qui permettront d'améliorer significativement l'accessibilité au parc du Mont-Royal et aux espaces verts de la montagne.

## **1. OFFRIR DES ACCÈS AU PARC DU MONT-ROYAL CONVIVIAUX ET SÉCURITAIRES**

### *1.1. Le remplacement de l'échangeur Remembrance par un carrefour*

Nous proposons donc de démolir l'échangeur Remembrance pour le remplacer par un simple carrefour routier. Nous proposons de rendre ce croisement convivial pour les piétons et les cyclistes en en diminuant significativement l'emprise. Les photos prises avant la construction de l'échangeur<sup>9</sup> font la démonstration de la faisabilité et du résultat à escompter sur le paysage et l'accessibilité à cette entrée majeure du parc par un tel réaménagement.

Nous y voyons une excellente occasion d'établir ce faisant un lien beaucoup plus dynamique avec le parc Summit via le Chemin Belvédère. On devrait en profiter pour entreprendre avec le gouvernement fédéral des négociations quant à l'usage futur du manège militaire situé à cette intersection. Ce serait là en effet l'occasion de réaliser un « passage vert » entre le parc du Mont-Royal et le versant est de la colline de Westmount. Le lien permettrait à la faune et aux piétons de se rendre aisément de part et d'autre du chemin, puisque les véhicules passeraient alors dans une dépression sous le viaduc ainsi aménagé. Pour réaliser un tel projet, il est bien sûr nécessaire de renaturaliser le site appartenant au manège militaire.

### *1.2. Un accès piétonnier facilité au parc du Mont-Royal au niveau du boulevard Mont-Royal*

Actuellement, la traversée du chemin Côte-Sainte-Catherine pour se rendre à pied au parc du Mont-Royal est impossible, du fait de l'absence d'une traverse piétonne sur la bretelle reliant le parc à l'avenue du Parc direction sud. Il existe pourtant un petit chemin abrupt qui part de cette bretelle et rejoint le chemin Olmsted dans son premier virage. Les piétons sont alors obligés de faire un détour en traversant au feu de circulation situé au croisement de l'avenue du Parc. Pour remédier à cela, deux scénarios sont envisageables :

---

<sup>9</sup> Étude de scénarios en vue de choisir une solution de réfection ou de réaménagement de l'étagement chemin Côte-des-Neiges / chemin Remembrance, Consortium Genivar, Daoust Lestage, Juillet 2004.

- ❖ Le premier consisterait à démolir la bretelle Mont-Royal qui empiète sur le parc et de diriger la circulation en provenance du Chemin de la Côte-Sainte-Catherine vers l'avenue Mont-Royal, puis l'avenue du Parc. Cette intervention viendrait compléter celle réalisée avec succès à l'échangeur Des Pins.
- ❖ Le second scénario plus léger se traduirait par l'élimination d'une partie seulement de la bretelle, soit celle comprise entre l'entrée de la voie Camillien-Houde et Côte-Sainte-Catherine. Dans ce cas, la circulation en provenance de l'avenue Mont-Royal et du parc du Mont-Royal serait rediriger vers le feu de circulation à l'intersection de Côte-Sainte-Catherine.

### *1.3. L'élimination de la bretelle sur le chemin de la Côte-des-Neiges (coin avenue Cedar) et son réaménagement en espace vert*

Afin de rendre l'endroit plus convivial, accessible et parce que les débits de circulation ne justifient pas une telle infrastructure, la bretelle d'accès au chemin Côte-des-Neiges par l'avenue Cedar devrait être supprimée. Cette intervention n'affecterait pas la fluidité de la circulation sur la rue Cedar. Elle permettrait en revanche de récupérer cet espace directement en lien avec le parc du Mont-Royal à des fins de verdissement pour former une continuité avec celui-ci et ainsi améliorer notablement son accès piétonnier à cet endroit. Il est à noter qu'actuellement l'entrée au parc sur cette bretelle est non seulement non signalée mais elle n'est pas accessible de façon sécuritaire puisqu'il y a absence complète de trottoir sur cette bretelle.

### *1.4. Des passages pour piétons sécurisés dans le parc du Mont-Royal*

Tous les arrêts d'autobus dans le parc devraient être dotés d'une traverse pour piétons sécuritaire, permettant aux usagers de l'autobus 11 en direction ouest de se rendre aisément dans le parc. À cet égard, les arrêts devant le belvédère et devant l'entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges devraient faire l'objet d'une attention particulière puisque aucun aménagement ne facilite la traversée. L'arrêt dans le même sens pour se rendre à la maison Smith devraient bénéficier d'un aménagement pour améliorer le cheminement piétonnier entre les deux points.

L'élimination de la bretelle nord du chemin Remembrance participerait également à la sécurisation de la traverse piétonne entre le parc du Mont-Royal et le trottoir nord du chemin, facilitant l'accès aux arrêts d'autobus en direction ouest. Cette intervention permettrait aussi de recréer un lien vert entre le parc et les cimetières, puisque la barrière que représentent actuellement les 4 larges voies serait fortement réduite.

## 1.5. *Un accès au parc du Mont-Royal facilité et attrayant depuis le centre-ville*

### 1.5.1. Des accès piétonniers au parc du Mont-Royal depuis les avenues des Pins nord, Cedar et le chemin de la Côte-des-Neiges mis en valeur

Quatre axes majeurs de pénétration dans le parc du Mont-Royal devraient être privilégiés et donc aménagés :

- ❖ L'axe de la rue Peel parce qu'en lien direct avec le quartier des affaires, le centre d'information touristique et le projet de transport en commun sur cette voie;
- ❖ L'axe du parc boisé Thérèse-Casgrain entre les avenues Cedar et des Pins et du parc Percy-Walters au sud de l'avenue des Pins, qui donnerait accès au parc depuis le centre-ville au niveau des rues Simpson et Redpath
- ❖ L'axe du bois des Bénédictins au sud de l'avenue Cedar, à l'est de l'hôpital général de Montréal
- ❖ L'axe du chemin de la Côte-des-Neiges (bretelle au coin de l'avenue Cedar), parce qu'en lien avec le bois de Marianopolis.

D'un point de vue plus global, plusieurs escaliers situés en fin de rue nord-sud (Redpath, Du Musée et Drummond) permettent aux piétons d'accéder à l'avenue des Pins Ouest, laquelle, sur son côté nord, donne à plusieurs endroits accès au parc du Mont-Royal. Outre une bonne signalisation, il est indispensable d'offrir des accès conviviaux et sécuritaires. À court terme, des mesures immédiates s'imposent pour compléter la rénovation des divers escaliers. Plusieurs sont en très mauvais état et sont peu visibles (ex. : escalier jouxtant l'hôpital Shriners). Les traverses pour piétons, la signalisation, devraient être renforcées (dans bien des cas, elles sont inexistantes) aux pieds de ces escaliers, sur la rue Penfield et l'Avenue Des Pins.

### 1.5.2. Le développement d'un concept de transport en commun sur la rue Peel

Visuellement, la montagne est très présente depuis le centre-ville mais son accès physique beaucoup moins et cela pour plusieurs raisons : aucune signalisation n'indique le chemin à suivre pour se rendre dans le parc du Mont-Royal, certains liens sont manquants, plusieurs traversées de rue sont difficiles et la topographie très accentuée dans le secteur décourage certains piétons. Or, le centre-ville concerne une partie importante de la population montréalaise (étudiants universitaires, travailleurs et résidents) ainsi que bon nombre de touristes (présence du Centre d'information touristique). L'accès au mont Royal depuis le centre-ville a donc tout à gagner à être amélioré.

Pour ce qui est des touristes, il semble exister deux grandes catégories de touristes. La première concerne ceux faisant appel à des tours organisés, se déplaçant en autobus nolisés et ne réalisant qu'une courte visite du parc du Mont-Royal, au



niveau des belvédères uniquement. La deuxième catégorie visite plus longuement le parc à pied, utilisant pour s'y rendre essentiellement le transport en commun ou les autobus touristiques de la ville. Pour ces derniers, il serait intéressant de développer un concept de transport plus attractif depuis le centre-ville et surtout au niveau de la rue Peel.

Certains ont invoqué des projets de funiculaire ou encore de téléphérique pour relier le centre-ville au sommet de la montagne. Nous écartons d'emblée cette possibilité. L'impact visuel d'un tel équipement ne serait plus socialement acceptable. Par contre, le Plan de transport de la Ville de Montréal prévoit établir un lien entre le Vieux-Montréal et le centre-ville par tramway. Ce lien favoriserait un tourisme moins motorisé dans le quartier historique du Vieux-Montréal. Le trajet doit dans les plans actuels s'arrêter au square Dorchester, soit au Centre d'information touristique de Montréal. Nous croyons qu'il y a lieu d'explorer la possibilité que la future ligne de tramway envisagée se rende, via la rue Peel, jusqu' au pied de l'escalier principal qui donne accès à la montagne. L'entrée du parc devrait y être clairement identifiée, devenant ainsi un point focal important. En attendant que ce projet important voit le jour, il serait intéressant de mettre en place une alternative pour répondre à ce besoin. Pour cela, un autobus bien identifiable aux «couleurs» du mont Royal pourrait effectuer la navette.

#### *1.6. Une offre améliorée et particulière de transport en commun sur Camillien-Houde*

Nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer sur le bien fondé de réinstaller à terme un tramway pour donner accès à la montagne via la voie Camillien-Houde. Ce projet est évoqué dans le Plan de transport de la Ville; c'est un projet à long terme qui nécessitera des études de coût et d'opportunité plus poussées. De plus, ce projet implique nécessairement de longues tractations avec le gouvernement du Québec.

À court terme, nous proposons plutôt de bonifier l'offre de service de transport public actuellement en opération sur la voie Camillien-Houde, soit le circuit de l'autobus 11, projet à la portée immédiate de l'Administration municipale.

Nous pensons qu'il y aurait lieu que la STM y opère dans un premier temps un véhicule entièrement conçu et redessiné pour donner une personnalité forte et distinctive à ce circuit. Formes, couleurs, dimensions distinctives donneraient à cet 'autobus' sa personnalité propre et marquerait ainsi ce circuit particulier comme différent des autres. Le véhicule pourrait être à propulsion électrique, au biodiesel ou hybride et offrir la possibilité de transporter des vélos, ce qui en ferait un véhicule conforme à l'esprit des lieux. Le service Vélo-bus qui permet de combiner le vélo et l'autobus pour couvrir de plus grandes distances, est déjà offert de la mi-avril au 31 octobre, avec une limite de deux bicyclettes par autobus, par 3 transporteurs montréalais. Ce projet a l'avantage de pouvoir être mis en service à très court terme, dès l'année 2008. Les coûts d'immobilisation et d'opération sont somme toute peu élevés par rapport au service actuel. L'idée est d'en faire, en lui donnant de la

visibilité, le moyen motorisé privilégié pour accéder au sommet du Mont-Royal, de marquer le paysage et l'imaginaire en attendant la mise en place éventuelle d'un équipement encore plus spectaculaire, tel qu'un tramway.

Pour mieux répondre aux besoins des usagers du parc, nous proposons également l'ajout d'une nouvelle ligne d'autobus durant la fin de semaine qui reprendrait le circuit de l'autobus 11 et le prolongerait jusqu'au métro Côte-des-Neiges pour mieux desservir une importante population qui se retrouve actuellement privée d'un accès convivial à la montagne.

Afin d'élargir le service de transport de vélo, des supports pourraient être installés non seulement sur les autobus traversant la montagne d'est en ouest mais également sur les autobus des autres lignes desservant le parc du Mont-Royal.

### *1.7. Un réaménagement des stationnements du parc du Mont-Royal*

Comme il a été constaté plus haut, les stationnements sur la montagne ne sont utilisés à pleine capacité qu'en certaines occasions seulement. On devrait éliminer les surfaces asphaltées des stationnements moins utilisés pour les remplacer par des surfaces gazonnées et ne s'en servir que lorsque l'affluence le justifie. Une partie des deux stationnements de la maison Smith pourrait être réaménagée afin d'une part de rétablir la biodiversité et d'autre part de désenclaver le pavillon. Le parc y gagnerait en espaces verts et le lien vert pourrait ainsi être rétabli avec le bois de l'est situé dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

### *1.8. Le maintien de l'accès automobile et l'élimination de la circulation de transit sur Camillien-Houde*

Le Plan de transport de Montréal affirme clairement l'intention des autorités municipales de limiter le nombre de déplacements automobiles, de privilégier les modes de déplacement actifs, d'instaurer des mesures d'apaisement de la circulation. S'il existe un lieu où de telles mesures sont pleinement justifiées, c'est sûrement dans le parc du Mont-Royal.

Afin de conserver la quiétude recherchée dans un parc et assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, nous proposons de maintenir l'accès automobile au parc mais d'éliminer la circulation de transit via la voie Camillien-Houde, sauf pour les véhicules d'urgence, les cortèges funéraires et le transport public.

Rien ne vient en effet justifier la nécessité de maintenir une telle artère de transit au cœur de ces espaces verts sinon qu'une culture du tout à l'automobile prédominante à la fin du siècle dernier. Avec la circulation de transit, le parc n'a rien à y gagner mais plutôt tout à perdre : tranquillité, convivialité, sécurité des usagers et de la faune.

Nous proposons en conséquence de réaménager ledit Chemin en en diminuant l'emprise et en éliminant les terre-plein qui le divisent en certains endroits. Des accotements asphaltés pourraient servir de couloir cyclable. Nous proposons d'éliminer le rond-point situé à son sommet, à proximité de la Maison Smith, pour le remplacer par un débarcadère et deux boucles fermées, orientées l'une vers l'est, l'autre vers l'ouest; ces boucles viendraient permettre aux véhicules de descendre leurs passagers et d'accéder aux stationnements, tout en limitant aux seuls véhicules autorisés la possibilité de transiter. De tels aménagements permettraient de favoriser une traversée beaucoup plus sécuritaire et conviviale pour les piétons, les cyclistes et les usagers de l'autobus 11 en direction ouest. Nous suggérons de procéder tout au long de la route à des aménagements de nature à ralentir la marche des véhicules; la vitesse devrait y être limitée officiellement à 30 kilomètres/heure. La reconfiguration de la route pourrait permettre d'y réserver une bande cyclable et des espaces piétonniers. Nous suggérons d'installer aux deux entrées (Mont-Royal et Remembrance) des aménagements, une signalisation forte, qui marquent les entrées du site, en définissent son caractère particulier et en préviennent l'utilisateur.

## **2. DÉVELOPPER UN RÉSEAU VERT SUR LA MONTAGNE BIEN ÉTABLI ET ACCESSIBLE**

### *2.1. La mise en place d'un chemin de ceinture pour vélo*

La mise en place d'un chemin de ceinture d'une dizaine de kilomètres qui reliera les principaux ensembles verts de la montagne (le parc, les cimetières, les boisés) favorisera l'accès pour les piétons et les cyclistes à ces sites qui dans plusieurs cas sont enclavés, isolés et peu accessibles. La mise en place de ce chemin s'inscrit dans le droit fil de la volonté affirmée de concevoir les espaces verts de la montagne comme un tout. Il s'agit sans contredit de la principale mesure susceptible d'unifier l'ensemble et ce faisant d'étendre considérablement l'espace d'appropriation de la montagne pour le public, tant au nord qu'à l'est. Nous pensons ici au parc Summit, au boisé de l'Université de Montréal, au boisé Saint-Jean-Baptiste, aux flancs nord et est de la montagne. L'entrée est de la voie Camillien-Houde nécessitera un aménagement convivial et sécuritaire pour le traverser ; soit une passerelle, soit deux descentes pour cyclistes de chaque côté et un passage pour piétons. Cette deuxième option, probablement moins coûteuse, pourrait d'autant plus être envisageable que la circulation de transit sur le chemin serait éliminée.

Ce sera aussi l'occasion de créer, au nord de la montagne, une nouvelle porte d'entrée pour les étudiants de l'Université de Montréal et la population du quartier. Ce nouvel accès devrait être développé dans l'axe de l'avenue Vincent-d'Indy et du métro Édouard-Montpetit pour en augmenter le potentiel d'utilisation.

Le chemin de ceinture comprendrait plusieurs tronçons à développer<sup>10</sup> :

- ❖ Prolonger le chemin Olmsted du monument Georges-Étienne Cartier jusqu'au carrefour du Parc / des Pins
- ❖ Prolonger le chemin Olmsted des abords du Lac aux Castors avec traversée de l'intersection Remembrance/Côte-des-Neiges
- ❖ Réaliser un chemin polyvalent le long de Côte-des-Neiges et Decelles
- ❖ Réaliser un sentier piétonnier (cimetière Notre-Dame-des-Neiges) et une voie cyclable (campus de l'université de Montréal) entre Decelles et le sommet d'Outremont
- ❖ Créer des liens piétons et cyclables à travers le boisé Saint-Jean-Baptiste et le long du boulevard Mont-Royal. Mettre en valeur le boisé d'Outremont en y créant un chemin polyvalent relié au reste du parc du Mont-Royal par une passerelle

L'aménagement du chemin de ceinture devrait aussi être l'occasion de mettre en valeur le bois du collège de Brébeuf et de l'université de Montréal (la partie donnant sur le boulevard Édouard-Montpetit), tous deux situés à proximité de cette future voie.

### *2.2. Un chemin de traverse pour piétons dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges*

Afin de relier les extrémités nord et sud de la montagne, il faudrait aménager le chemin de traverse, qui est à l'étude depuis déjà plusieurs années et que la Direction du cimetière Notre-Dame-des-Neiges a déjà intégré dans son plan directeur comme parcours patrimonial. Ce chemin permettrait de partir de la station de métro Édouard-Montpetit, de traverser le terrain de l'Université de Montréal, puis le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, le parc du Mont-Royal pour aboutir au métro Peel. Il serait l'occasion de découvrir le bois Saint-Jean-Baptiste et le bois central, situés dans le cimetière.

### *2.3. Un sentier aménagé entre la rue Ridgewood et Summit circle*

La ligne d'autobus 11 termine son circuit au sommet de l'avenue Ridgewood, laquelle possède actuellement un accès piétonnier à Summit circle et donc au parc du même nom. Cet accès non aménagé et passant par un bois n'est quasiment pas visible pour les non avertis. Or, il permet de relier par transport en commun les parcs du Mont-Royal et Summit. Ce petit chemin forestier gagnerait donc à être consolidé et balisé. Il faudrait en même temps indiquer par un panneau l'arrêt d'autobus qui le dessert.

---

<sup>10</sup> Le chemin de ceinture du mont Royal – Faciliter la découverte des patrimoines, présentation powerpoint préparée par Daniel Chartier, Ville de Montréal, septembre 2006

### **3. METTRE EN PLACE UNE SIGNALISATION ET UNE SIGNATURE PROPRES AUX ESPACES VERTS DE LA MONTAGNE**

L'ensemble du site et de ses multiples attraits mériteraient de faire l'objet d'une signalisation particulière ; citons à cet égard le patrimoine bâti, les points de vue et les espaces verts et milieux naturels. Pour mieux mettre en valeur toute cette diversité d'attraits, nous pensons que la signalisation doit se décliner en fonction du type de lieu à indiquer. En ce sens, nous recommandons que les espaces verts de la montagne fassent l'objet d'une signalisation distincte tant directionnelle qu'informationnelle. La signature particulière aux espaces verts de la montagne faciliterait leur réseautage, leur mise en valeur et la sensibilisation des promeneurs à leur protection et leur fragilité.

De façon plus précise, certains éléments de signalisation devraient faire l'objet d'une amélioration particulière :

#### *3.1. Dans le parc du Mont-Royal*

Dans le parc du Mont-Royal il existe déjà une signalisation qui oriente les usagers à l'intérieur du parc et vers des points stratégiques de proximité. Toutefois, cette signalisation est essentiellement concentrée le long du chemin Olmsted. Or, la longueur et le nombre de sentiers secondaires existants amènent la nécessité d'y installer également des panneaux d'orientation.

Concernant les entrées au parc par les chemins Camillien-Houde et Remembrance, nous proposons d'installer des panneaux pour bien marquer ces deux entrées. Un effort similaire pourrait être fait au niveau du sentier Camillien-Houde près du monument Sir Étienne-Cartier et même au coin des avenues des Pins et Parc. Des panneaux d'information écologique pourraient aussi y être installés.

#### *3.2. Vers le parc du Mont-Royal*

Depuis le centre-ville, il apparaît nécessaire de mettre en place une signalisation suffisante pour orienter les piétons vers les entrées sud au parc. Depuis le parc Summit, des panneaux devraient indiquer les possibilités qui s'offrent aux marcheurs de se rendre dans le parc du Mont-Royal, via l'avenue Ridgewood et le chemin du Belvédère.

Les chemins de ceinture et de traverse devraient bien entendu aussi bénéficier d'une signalisation claire indiquant la direction du parc et des espaces verts d'intérêt à proximité de ces deux chemins.

### *3.3. Vers les autres parcs et bois*

Dans une perspective d'ensemble et de réseautage vert, il apparaît également important d'introduire une signalisation permettant de relier le parc avec les différents espaces verts importants, y compris le parc Summit et autres espaces boisés du site du mont Royal. Plus particulièrement, de par la proximité des deux lieux et le lien piétonnier existant par les rues résidentielles de Westmount, des panneaux de signalisation devrait mettre en réseau l'oratoire Saint-Joseph et le parc Summit. Ce type d'installation finalement peu coûteuse participerait au réseautage entre les espaces verts.

### *3.4. Une signalisation pour les usages*

Afin de définir clairement pour les usagers du parc du Mont-Royal et autres espaces verts sur la montagne les activités autorisées, il serait important d'installer des panneaux d'information à cet égard à toutes les portes d'entrées et aux pavillons d'accueil du parc du Mont-Royal, aux entrées du parc Summit, des bois et des cimetières. Cette signalisation devrait comprendre un volet sensibilisation à la fragilité du milieu naturel.

Une attention spéciale devrait être apportée dans le parc du Mont-Royal afin de mieux encadrer les usages permis dans ses différentes parties. La problématique de la pratique du vélo de montagne dans les sentiers principaux et secondaires et celle de la vitesse des vélos de routes sur le chemin Olmsted représentent de bons exemples d'usages nécessitant un tel encadrement.

## **4. RENFORCER LE LIEN ENTRE LE MONT-ROYAL ET LE MILIEU SCOLAIRE**

Dans la perspective d'augmenter cette offre, il serait nécessaire d'aménager et de mettre à la disposition des écoles de nouveaux locaux. Le quartier central des incendies représente une solution intéressante à cet égard, en raison de ses dimensions importantes, et donc sa capacité à accueillir des groupes, et de sa situation géographique.

Permettre à de nombreux jeunes montréalais de découvrir les richesses naturelles de la montagne, c'est les sensibiliser à sa protection dès maintenant et pour le futur. Dans cette perspective, leur faciliter un accès encadré apparaît donc essentiel. De manière plus générale, de par sa position centrale à Montréal, le parc du Mont-Royal représente un lieu privilégié pour la détente des jeunes ; leur accès au parc lors de sorties scolaires doit être facilité par des infrastructures adéquates.

*À noter que la partie traitant du potentiel d'accès pour le milieu scolaire fera l'objet d'un document complémentaire.*

## **5. AMÉLIORER LES ÉQUIPEMENTS ET LE MOBILIER URBAIN**

Plusieurs équipements sont liés à l'accessibilité au mont Royal et donc méritent une attention particulière dans ce contexte. Il existe actuellement dans le parc du Mont-Royal des équipements et un mobilier urbain assez importants. Toutefois, des améliorations seraient nécessaires : l'état de plusieurs escaliers laisse à désirer, les horaires d'ouvertures des pavillons et chalets sont très variables et ne répondent pas toujours aux besoins des usagers du parc du Mont-Royal, des aires de pique-nique et de repos pourraient être aménagées. À cet égard, mentionnons plusieurs sites qui devraient recevoir des améliorations en ce sens : près de l'entrée du parc sur la rue des Pins ouest au coin de la rue Peel, au niveau de l'avenue Cedar, face à l'hôpital général de Montréal. Dans les deux cas, l'existence d'un surplomb gazonné mais entouré d'arbres et la proximité d'importantes clientèles en font des lieux privilégiés pour de telles activités.

Dans une perspective de favoriser l'usage du vélo sur le mont Royal, il serait nécessaire d'installer de nouveaux supports à vélo, notamment sur des sites fortement achalandés au niveau du parc du Mont-Royal, comme le monument de Georges-Étienne-Cartier, le chalet du Belvédère, la maison Smith et le chalet du lac des Castors, au niveau du parc Summit.

Concernant l'accueil des usagers des espaces verts de la montagne, eu égard à sa place centrale et aux infrastructures en place, nous considérons que le parc du Mont-Royal est déjà le lieu par excellence pour recevoir des pavillons d'accueil. Toutefois, des améliorations doivent être apportées afin d'une part de répondre à la demande et d'autre part de couvrir plus équitablement le territoire du parc. Les heures d'ouverture de ces bâtiments doivent être suffisantes pour répondre aux besoins des usagers. Actuellement, trois sites offrent des lieux de service aux utilisateurs du parc : le chalet du Lac aux castors, le pavillon du belvédère et la maison Smith. La signalisation de ces trois lieux devrait plus clairement afficher les services qui s'y retrouvent. Par ailleurs, ces trois sites d'accueil au parc sont assez rapprochés les uns des autres et se trouvent tous dans les hauteurs du parc. Il apparaît alors évident qu'il manque un lieu de service dans la partie basse du parc, le long de l'avenue du Parc. Le bâtiment occupé actuellement par le quartier général des incendies pourrait tout à fait remplir cette fonction.

## **6. S'ASSURER QUE LES ACTIVITÉS DANS LE PARC DU MONT-ROYAL SOIENT CONFORMES À LA VOCATION DU SITE**

Que l'on parle d'activités physiques pratiquées dans le parc, comme le vélo de montagne, et d'événements ponctuels, comme les courses cyclistes, il est important de s'assurer que ces activités soient en conformité avec la vocation première du parc. L'accès public à l'ensemble du parc doit être maintenu en tout temps et les usages doivent être encadrés et contrôlés de façon à ce que l'intégrité du milieu naturel et son accessibilité soient préservés.

### **CARTE SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS D'INTERVENTION**

La carte ci-après reprend, par grand secteur géographique, les interventions proposées pour favoriser l'accessibilité au parc du Mont-Royal et aux espaces verts de la montagne.

#### **Secteur 1**

1. Remplacer l'échangeur Remembrance par un carrefour
2. Créer une signature particulière à l'entrée du parc
3. Aménager un passage vert au dessus de Côte-des-Neiges et installer une signalisation pour le parc Summit depuis l'intersection chemin de la Côte-des-Neiges / chemin du Belvédère
4. Prolonger le circuit de la ligne d'autobus 11 jusqu'au métro Côte-des-Neiges
5. Convertir les voies nord du chemin Remembrance en piste pour les piétons et les cyclistes

#### **Secteur 2**

1. Aménager des passages pour piétons sécurisés dans le parc du Mont-Royal
2. Bonifier l'offre de service de transport en commun sur Camillien-Houde
3. Réaménager les stationnements du parc du Mont-Royal
4. Maintenir l'accès automobile tout en éliminant la circulation de transit sur Camillien-Houde

#### **Secteur 3**

1. Éliminer la bretelle de la Côte-Sainte-Catherine au niveau du boulevard Mont-Royal
2. Aménager une passerelle au-dessus de l'entrée de la voie Camillien-Houde
3. Créer une signature particulière à l'entrée du parc

#### **Secteur 4**

1. Convertir le quartier général des incendies en lieu d'accueil et de service
2. Aménager un lien cyclable depuis l'intersection des Pins / Parc jusqu'au chemin Olmsted

#### **Secteur 5**

1. Bonifier l'offre de transport en commun sur la rue Peel pour mieux desservir le pied de la montagne
2. Réaménager les accès pour les piétons et cyclistes dans l'axe de la rue Peel
3. Améliorer la signalisation pour le Mont-Royal à partir du centre-ville dans l'axe de la rue Peel
4. Aménager des aires de repos

#### **Secteur 6**

1. Réaménager les accès piétonniers au parc du Mont-Royal depuis les avenues des Pins nord, Cedar et le chemin de la Côte-des-Neiges
2. Améliorer la signalisation pour le Mont-Royal à partir du centre-ville dans l'axe des parcs Thérèse-Casgrain, Percy-Walters et Redpath-Crescent



### 3. Aménager des aires de repos

#### **Secteur 7**

1. Convertir la bretelle sur le chemin de la Côte-des-Neiges (coin avenue Cedar) en espace vert
2. Aménager des aires de repos
3. Aménager un lien entre le parc du Mont-Royal et les espaces verts du collège de Marianopolis
4. Améliorer la signalisation pour le Mont-Royal à partir du centre-ville dans l'axe des espaces verts du collège Marianopolis

#### **Secteur 8**

1. Aménager un sentier entre la rue Ridgewood et Summit circle
2. Installer une signalisation permettant aux piétons de relier le parc Summit et l'Oratoire Saint-Joseph

#### Secteur A

1. Aménager un chemin de ceinture pour vélo

#### Secteur B

1. Aménager un chemin de traverse pour piétons dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges  
Installer une signalisation permettant aux piétons de relier l'Université de Montréal au Parc du Mont-Royal

# Interventions proposées pour favoriser l'accessibilité au parc du Mont-Royal et aux espaces verts de la montagne

