

**Évaluation du projet pilote sur le retrait de la
circulation de transit pour les véhicules particuliers
sur la voie Camillien-Houde et
le chemin Remembrance**



**Mémoire présenté par CAA-Québec à l'Office de
consultation publique de Montréal**

**Le partage de la route, une composante fondamentale
de la sécurité routière**

Québec, le 21 octobre 2018

Avant-propos

CAA-Québec est un organisme à but non lucratif fondé en 1904. Il assure la tranquillité d'esprit à chacun de ses quelque 1,3 million de membres au Québec en offrant des avantages, des produits et des services de haute qualité dans les domaines de l'automobile, du voyage, de l'habitation et de l'assurance.

En matière de sécurité routière, l'organisme est pertinent à toutes les étapes de la vie des usagers de la route québécois, et ce, tant par ses prises de position équilibrées que par ses actions dans la communauté réalisées par sa fondation, comme le réseau de vérification de sièges d'auto pour enfants ou son programme de brigade scolaire, mis sur pied en 1929. De plus, CAA-Québec compte quatre écoles de conduite qui offrent des formations aux particuliers et aux entreprises.

Table des matières

Avant-propos	i
Introduction	1
1. Le cas précis du mont Royal	2
2. Rapport d’investigation du coroner concernant le décès de Clément Ouimet..	2
3. Retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers : ce que les membres CAA-Québec en pensent	3
a. Impacts du projet pilote sur les habitudes de transport	3
b. Impacts du projet pilote sur les habitudes de fréquentation de la montagne	4
c. Pour une libre circulation des véhicules	4
d. Des commentaires intéressants	4
4. Deux experts font des constats inquiétants sur le terrain	5
a. Signalisation déficiente et non-respect de celle-ci	5
b. Un accès problématique au belvédère	6
5. Recommandations à l’Office de consultation publique de Montréal	9
a. Réaménager l’entrée ainsi que la sortie du belvédère et installer des mini-giratoires	9
b. Revoir la signalisation	10
c. Favoriser la libre circulation de tous les véhicules en tout temps	11
d. Uniformiser la limite de vitesse	11
e. Réduire la limite de vitesse à l’approche du belvédère	11
f. Interdire l’immobilisation des véhicules	12
g. Élaborer un plan d’action sur l’accès au mont Royal	12
Conclusion	13
Annexe	

Introduction

Le partage de la route, une composante fondamentale de la sécurité routière

Depuis sa fondation en 1904, la sécurité routière est au cœur des préoccupations de CAA-Québec. Au fil des ans, l'organisme est devenu une référence dans ce domaine au Québec. Chaque fois qu'il en a l'occasion, il prend part aux nombreux débats sur le sujet afin de partager son expertise en la matière et de faire entendre la voix des membres qu'il représente et de l'ensemble des usagers du réseau routier québécois.

En ce qui a trait au partage de la route, la sensibilisation de ses membres et de toute la population au respect des règles de circulation fait partie du quotidien de l'organisme depuis bientôt 115 ans. L'objectif poursuivi est de favoriser la cohabitation harmonieuse des divers usagers.

Récemment, lors des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n°165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, CAA-Québec a affirmé que le partage de la route est un élément fondamental de la sécurité routière. Plusieurs usagers sont à la fois automobilistes, cyclistes et piétons. Tous sont à même de constater que de gros efforts doivent être faits pour améliorer la protection des usagers les plus vulnérables.

La route se partage et chaque type d'usagers a des obligations à respecter afin d'assurer une cohabitation sécuritaire.

Restreindre l'accès d'une route à un groupe n'aidera pas à régler la question du partage entre les divers usagers. Au contraire, cette forme de restriction risque de donner une impression de souveraineté à certains usagers, qui estimeront légitime d'adopter des comportements inappropriés parce qu'un autre type d'usagers est exclu.

L'amélioration du partage de la route fait d'ailleurs partie des cinq grands objectifs sur lesquels reposent les nouvelles règles introduites au Code de la sécurité routière au printemps dernier. Il y a donc consensus : une attention particulière doit être portée à ce chapitre pour améliorer le bilan routier au Québec.

Bref, oui à la protection du plus vulnérable, mais dans un contexte de partage de la route équilibré.

1. Le cas précis du mont Royal

Le mont Royal est accessible aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons. Malheureusement, il a été le théâtre de nombreux accidents routiers en raison de l'aménagement et de la configuration des voies ainsi que des mauvais comportements des usagers. Le tragique accident causant la mort d'un cycliste en octobre 2017 a incité la Ville de Montréal à poser des actions concrètes pour améliorer la cohabitation des divers usagers.

En effet, dès octobre 2017, des mesures de sécurisation des voies ont été mises en place par l'administration précédente. De plus, elle a mandaté le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal, en collaboration avec le Service des infrastructures, de la voirie et des transports, pour piloter un comité de travail portant sur l'avenir de l'axe Camillien-Houde et Remembrance. Ce comité a été maintenu par la nouvelle administration, qui lui a cependant confié un autre mandat. CAA-Québec déplore au passage qu'aucun représentant des automobilistes ne siège à ce comité, et il se demande si des experts en sécurité routière sont impliqués.

En avril 2018, l'administration Plante dévoilait son intention de mettre en branle un projet pilote visant le retrait de la circulation de transit sur le mont Royal. Ce projet pilote a débuté le 2 juin 2018, pour une durée de cinq mois.

Ce projet pilote ne laisse personne indifférent. CAA-Québec a donc choisi de s'impliquer en :

- étudiant le rapport d'investigation du coroner concernant le décès de Clément Ouimet;
- sondant ses membres qui résident dans la région métropolitaine de Montréal;
- envoyant sur place deux experts en sécurité routière pour faire de l'observation;
- formulant des recommandations à l'Office de consultation publique de Montréal.

2. Rapport d'investigation du coroner concernant le décès de Clément Ouimet

Afin de bien comprendre l'événement déclencheur des actions ayant pour but d'améliorer la cohabitation des différents usagers du mont Royal, CAA-Québec a consulté le rapport d'investigation du coroner Jean Brochu relatif au décès de Clément Ouimet.

À la lecture de ce rapport, il est possible de constater les éléments suivants : le malheureux accident est survenu le mercredi 4 octobre 2017 vers 10 h 30, soit pas en période de pointe. Le jeune cycliste décédé, qui connaissait très bien tous les

détails de la voie Camillien-Houde, a percuté un VUS conduit par un touriste alors que celui-ci effectuait un virage en U malgré l'interdiction de le faire.

Autre conclusion : selon le coroner Brochu, l'aménagement du belvédère fait en sorte que les automobilistes ne trouvent pas de moyen facile ni d'endroit rapproché permettant de changer de direction à proximité pour y accéder ou s'en retourner. En effet, le belvédère a été aménagé pour permettre uniquement aux véhicules arrivant de l'ouest d'y accéder. À la sortie, à l'autre bout du belvédère, il est permis de se diriger uniquement vers la droite, soit en direction est.

Pour le coroner Brochu, l'aménagement du belvédère est problématique et il se demande s'il n'y aurait pas lieu de réaménager son accès.

3. Retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers : ce que les membres CAA-Québec en pensent

Puisque l'accessibilité au mont Royal soulève les passions, CAA-Québec a jugé nécessaire de sonder ses membres qui résident dans la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, un sondage Web a été réalisé du 26 juillet au 5 août 2018, auquel 582 membres ayant affirmé avoir entendu parler du projet pilote préalablement à ce sondage ont répondu.

a. Impacts du projet pilote sur les habitudes de transport

Un peu plus d'un répondant sur cinq (22 %) déplore l'impact négatif de la fermeture de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance sur ses habitudes de transport.

Les principales critiques sur le projet pilote sont :

- la nécessité de faire un détour (34 %);
- l'augmentation du temps de déplacement (23 %);
- la plus grande congestion des artères ceinturant le mont Royal en raison de la circulation additionnelle (22 %).

Ceux qui déplorent de devoir faire un détour ou utiliser des artères congestionnées estiment que leur trajet quotidien habituel a augmenté en moyenne de 21 minutes. Afin de mettre ces résultats en perspective, CAA-Québec tient à rappeler qu'à Montréal, selon le recensement 2016 de Statistique Canada, la durée moyenne de déplacement vers le travail est de 31 minutes (24 % des gens voyagent 45 minutes ou plus). Un temps de déplacement supplémentaire de 21 minutes pour un trajet quotidien est donc loin d'être négligeable.

b. Impacts du projet pilote sur les habitudes de fréquentation de la montagne

Près d'un répondant sur quatre (24 %) déplore l'impact négatif de la fermeture de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance sur ses habitudes de fréquentation de la montagne.

Les principaux impacts négatifs du projet pilote sur les habitudes de fréquentation de la montagne sont le fait de ne plus pouvoir y accéder aussi facilement (63 %) ou de ne plus avoir la possibilité de s'y arrêter lorsqu'on est en chemin vers une autre destination (49 %).

c. Pour une libre circulation des véhicules

- Près des deux tiers des répondants (65 %) sont en désaccord avec une interdiction de circulation permanente et continue sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance.
- Plus de la moitié des répondants (54 %) sont en désaccord avec une autorisation de circulation seulement aux périodes achalandées (entre 5 h 30 et 9 h 30 et entre 15 h 30 et 18 h).
- Devant le choix entre aucune interdiction, une interdiction partielle ou une interdiction totale, l'approche la plus populaire correspond à la libre circulation en tout temps (48 % des répondants, avec 86 % de soutien de la part de ceux affirmant que le projet pilote a des impacts négatifs sur leurs habitudes de transport).

d. Des commentaires intéressants

Parmi les nombreux commentaires formulés par les répondants, CAA-Québec a relevé les suivants, qui résument bien la pensée générale.

« Tout doit être fait pour améliorer la sécurité de tous. »

« La montagne appartient aux Montréalais, il faudrait trouver des solutions en priorisant la sécurité des cyclistes, des marcheurs et des automobiles. »

« I believe the mountain should be open to cross traffic from both directions, but that the road should be made safer with lower speed limits and enforced prohibition of U-turns. »

« Le problème de ce passage est le manque de respect des règles de sécurité de certains usagers. Alors, pourquoi faire porter la charge à tout le monde? Comme d'habitude, on fait payer tout le monde pour les étourderies de certains, que ce soit les automobilistes ou les cyclistes. Une vitesse réduite, des comportements

sécuritaires et une présence policière accrue devraient satisfaire la Ville sans pénaliser un certain groupe d'usagers. Si la Ville veut éliminer les automobiles, qu'elle le dise franchement et qu'on en finisse avec des études, etc. »

« Tout a débuté avec un virage en U qui a fait une victime. Sur Camillien-Houde c'est effectivement très dangereux, mais bien que ce soit interdit, certains automobilistes n'en tiennent pas compte. Il faut trouver un moyen d'éviter ce comportement. Le projet pilote actuel ne fait qu'exacerber le problème puisque certains se rendent compte qu'ils ne pourront traverser et veulent rebrousser chemin aussitôt. »

« Je ne fais plus de vélo (81 ans), par contre mon fils, sa conjointe et leurs jumeaux sont des adeptes. Quand ils me disent qu'ils vont sur le mont Royal, je suis inquiète. Il ne faut pas restreindre la circulation de quiconque sur ce site, mais faire en sorte qu'il soit sécuritaire pour tous! Ainsi il y aura justice pour tous. »

4. Deux experts font des constats inquiétants sur le terrain

Le 4 juillet 2018, deux experts en sécurité routière de CAA-Québec se sont rendus sur le mont Royal à la suite du retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers afin d'observer le comportement des différents usagers et de porter attention aux aménagements ainsi qu'à la signalisation. Leurs constats sont inquiétants.

a. Signalisation déficiente et non-respect de celle-ci



Du côté ouest, à la suite de la fermeture du chemin Remembrance entre les stationnements du lac aux Castors et ceux de la maison Smith, une grande confusion semble régner chez les automobilistes et plus particulièrement chez les touristes non francophones, qui ne savent pas vraiment où ils doivent se diriger. La signalisation unilingue française, qui comporte énormément d'inscriptions en texte sans aucun pictogramme, ne fait pas partie de la signalisation officielle. Elle crée une problématique et les risques d'accident sont accrus. En effet, de multiples comportements dangereux et des infractions au Code de la sécurité routière ont été observés autant chez les automobilistes que chez les cyclistes.

Les experts de CAA-Québec ont photographié et tourné des vidéos de ces comportements dangereux, dont les principaux observés du côté ouest se trouvent ci-dessous.

- Des véhicules non autorisés se sont engagés dans la portion fermée à la hauteur des stationnements du lac aux Castors.

- Certains automobilistes ont décidé de faire marche arrière dans l'intersection, puisqu'ils ont constaté qu'ils étaient dans l'illégalité. Cette manœuvre est dangereuse et risquée puisqu'il y a présence de cyclistes et de véhicules autorisés dans les deux directions.
- D'autres automobilistes ont effectué des demi-tours parce qu'ils ne savaient pas où se diriger.
- Deux camionnettes des travaux publics se sont même engagées à contresens dans une section à sens unique ouverte à tous les types d'usagers. Cette manœuvre a également été effectuée à deux reprises par un véhicule aux couleurs d'un petit café situé sur le mont Royal.
- Sur onze cyclistes observés, seulement deux ont respecté les panneaux d'arrêt à l'intersection située à la hauteur des stationnements du lac aux Castors. Certains des cyclistes n'ont pratiquement pas ralenti alors que des véhicules détenant la priorité de passage étaient déjà immobilisés aux arrêts.
- Certains cyclistes circulaient à grande vitesse.
- D'autres cyclistes se sont dirigés à contresens dans une voie à sens unique.

À quelques occasions, les deux experts de CAA-Québec ont dû informer des touristes qui cherchaient de quelle façon ils pouvaient joindre le belvédère situé de l'autre côté de la montagne.

b. Un accès problématique au belvédère

Du côté est, c'est-à-dire sur la voie Camillien-Houde, la circulation est autorisée dans les deux directions jusqu'aux stationnements de la maison Smith. Cette portion de route est très sinueuse. À certains endroits, la chaussée est plus étroite : les véhicules et les vélos sont alors obligés de partager les mêmes voies de circulation. En direction ouest, sur le tronçon situé à proximité du belvédère, il n'y a aucune possibilité pour les automobilistes d'immobiliser leur véhicule et de tourner à gauche pour accéder au belvédère ou pour y faire un demi-tour. Pour accéder au belvédère, les automobilistes doivent absolument poursuivre leur route jusqu'aux stationnements de la maison Smith. À cet endroit, ils peuvent faire un demi-tour pour finalement revenir vers le belvédère.

De ce côté de la montagne, les experts de CAA-Québec ont également constaté de nombreuses infractions et plusieurs comportements dangereux.

- L'accès au belvédère est tellement problématique que certains automobilistes ont pris le risque de tourner à gauche pour y accéder en déviant vers la gauche à l'approche des bollards placés au milieu de la

chaussée et en utilisant une partie de la voie réservée à ceux qui circulent dans le sens inverse.

- D'autres ont effectué un demi-tour au bout des bollards situés à l'autre extrémité de l'entrée.
- Puisque les automobilistes qui quittent le stationnement du belvédère ont l'obligation de se diriger vers la droite, soit vers l'est, certains qui désiraient plutôt se diriger vers l'ouest ont effectué un demi-tour interdit.
- Un cycliste qui effectuait une descente vers l'est et qui a été suivi par les experts de CAA-Québec à partir des stationnements de la maison Smith s'est permis d'utiliser toute la voie de circulation, de l'accotement jusqu'à la ligne jaune centrale, afin de prendre les courbes plus rapidement.
- En arrivant au bas de la pente à proximité de ce qui semble être un petit sentier piétonnier juste avant d'arriver au chemin de la Côte-Sainte-Catherine et à l'avenue du Parc, ce même cycliste s'est permis de faire un demi-tour devant un autobus de la STM arrivant en sens inverse et devant des piétons qui s'apprêtaient à traverser, et ce, sans s'arrêter pour laisser la priorité de passage à quiconque.

Pour CAA-Québec, à la lumière des observations effectuées par ses experts, il ne fait aucun doute que le projet pilote visant le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance n'améliore en rien la sécurité des différents usagers du mont Royal. Pire encore, il crée de nouvelles problématiques.

En effet, la signalisation unilingue française est incomprise par les touristes, et ce, des deux côtés de la montagne. Notamment, il y a encore trop de panneaux où il est inscrit en toutes lettres « Demi-tour interdit ».

Par ailleurs, les systèmes de navigation (GPS) utilisés par ces mêmes touristes n'indiquent pas la fermeture temporaire du tronçon.

Enfin, l'accès au belvédère et la sortie sont tellement complexes que les différents usagers du mont Royal ne sont pas à l'abri d'un autre tragique accident.

Signalisation unilingue (sous le panneau interdisant de poursuivre tout droit) :

- Excepté véhicules autorisés
- Excepté autobus
- Excepté vélos

Signalisation semant la confusion du côté ouest de la montagne :



Signalisation semant la confusion du côté est de la montagne :



5. Recommandations à l'Office de consultation publique de Montréal

Afin de favoriser le partage de la route sécuritaire entre les différents usagers du mont Royal, CAA-Québec formule les sept recommandations suivantes :

a. Réaménager l'entrée ainsi que la sortie du belvédère et installer des mini-giratoires

Comme mentionné préalablement, le coroner Jean Brochu a bien résumé la problématique que représente l'aménagement actuel du belvédère dans son rapport d'enquête concernant le décès de Clément Ouimet.

Pour éviter que les automobilistes effectuent des demi-tours interdits, **CAA-Québec suggère d'aménager des mini-carrefours giratoires à l'entrée et à la sortie du belvédère.** Le modèle européen, tel que présenté en annexe, avec bouton central légèrement surélevé, est à privilégier puisqu'il permet le passage des véhicules plus longs comme les autobus (STM ou touristiques).

Les mini-giratoires sont notamment utilisés en France, au Royaume-Uni et en Norvège. Ils ont l'avantage de réduire la vitesse, d'offrir la possibilité de faire des demi-tours et de réduire les points de conflits. De plus, les coûts d'aménagement sont réduits et ils sont tout indiqués pour les endroits à faible emprise comme le mont Royal.

De plus, il est important de préciser que l'aménagement de mini-giratoires est sécuritaire pour les usagers vulnérables et qu'ils ne nuisent pas à la tenue d'événements tel le Grand Prix Cycliste de Montréal. Les cyclistes professionnels sont habitués à circuler en Europe là où il y a de nombreux carrefours giratoires.

En outre, dans son document intitulé *Des carrefours giratoires pour la santé publique*, l'Institut national de santé publique du Québec conclut que les traumatismes subis par les cyclistes diminuent de 21 % à la suite de l'implantation de giratoires à une voie. Elle ajoute qu'il est raisonnable de penser que les giratoires de type « continentaux » (i.e. des giratoires dont les dimensions réduites forcent une décélération des véhicules motorisés) sont plus sécuritaires pour les cyclistes que ceux aux dimensions plus grandes d'abord construits pour accroître la capacité ou fluidité automobile.

CAA-Québec tient à mentionner qu'il existe des façons de gérer la circulation cycliste dans les giratoires. Il est possible de laisser circuler les cyclistes sur les voies publiques et d'aménager de pistes cyclables. Si la Ville de Montréal opte pour l'aménagement de pistes cyclables, elle devra choisir le type de pistes qui convient le mieux à la réalité des lieux. Une chose est certaine, tout indique qu'il y a suffisamment d'espace pour que l'accès et la sortie du belvédère soient sécuritaires pour tous.

b. Revoir la signalisation

Comme les experts en sécurité routière de CAA-Québec l'ont constaté, la signalisation routière sur le mont Royal est déficiente, et ce, autant du côté est que du côté ouest. Il y a donc lieu de la revoir rapidement. CAA-Québec suggère d'appliquer les cinq points suivants.

- 1) Supprimer les panneaux avec écriture unilingue française.
- 2) Utiliser des pictogrammes afin de favoriser la compréhension internationale.
- 3) Bien indiquer l'entrée et la sortie du belvédère.
- 4) Installer un panneau de signalisation de circulation conjointe (véhicules et vélos) dans la portion étroite située directement à l'ouest de l'entrée du belvédère.
- 5) Placer la signalisation sur les poteaux à la hauteur prévue dans les normes, puisqu'à certains endroits les panneaux sont trop hauts. Ils se retrouvent ainsi à l'extérieur du champ de vision d'un conducteur de véhicule de promenade.

Dans le cas précis du belvédère temporaire, CAA-Québec souhaite que les actions suivantes en matière de signalisation routière soient apportées lors d'une prochaine expérience.

- 1) Installer une signalisation avancée de traverse piétonnière dans les deux directions.
- 2) Poser des panneaux de signalisation conformes aux normes pour indiquer la traverse piétonnière dans les deux directions.
- 3) Maintenir en bon état le marquage sur la chaussée.

c. Favoriser la libre circulation de tous les véhicules en tout temps

Nul ne peut contester le fait que retirer temporairement le droit aux véhicules particuliers de transiter par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance a amené un lot de problèmes de sécurité routière. CAA-Québec prône donc le retour de l'autorisation de circuler en tout temps sur le mont Royal pour l'ensemble des usagers. Cette recommandation cadre parfaitement avec l'objectif d'amélioration du partage de la route introduite au Code de la sécurité routière au printemps dernier ainsi qu'avec la volonté de ses membres.

Par conséquent, pour la portion comprise entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'entrée du cimetière Mont-Royal, CAA-Québec recommande également à l'administration municipale de rétablir la configuration de la route telle qu'elle existait avant le projet pilote.

d. Uniformiser la limite de vitesse

Pour le projet pilote, la limite de vitesse a été abaissée à 40 km/h. Il est important de noter qu'auparavant, celle-ci s'élevait à 50 km/h. Dans certaines courbes, la vitesse recommandée est de 35 km/h.

Afin d'assurer la sécurité des différents usagers du mont Royal, CAA-Québec recommande que la limite de vitesse entre le chemin de la Côte-des-Neiges et l'avenue du Mont-Royal soit uniformisée à 40 km/h.

e. Réduire la limite de vitesse à l'approche du belvédère

Puisque de nombreux usagers du mont Royal convergent vers le belvédère, CAA-Québec milite en faveur d'une réduction de la vitesse à 30 km/h dans la portion comprise entre 150 m à l'est du belvédère et 150 m à l'ouest de ce même belvédère.

f. Interdire l'immobilisation des véhicules

Afin de permettre une meilleure cohabitation entre les automobiles et les vélos, CAA-Québec recommande que l'immobilisation des véhicules automobiles soit interdite sur la voie Camillien-Houde, et ce, dans les deux directions.

Pour ce faire, l'administration municipale devra améliorer la signalisation. CAA-Québec suggère les suivantes :

- 1) Signalisation surdimensionnée à chaque extrémité avec mention que l'interdiction de s'immobiliser est valable pour la voie Camillien-Houde en entier.
- 2) Signalisation officielle habituelle en bordure de la voie Camillien-Houde tous les 150 m.

g. Élaborer un plan d'action sur l'accès au mont Royal

Afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents types d'usagers du mont Royal, CAA-Québec recommande à la Ville de Montréal d'élaborer un plan d'action relatif à l'application des règles de sécurité routière destiné à l'ensemble des usagers du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde. À titre d'exemple, la Ville pourrait utiliser son site Internet et les médias sociaux afin de sensibiliser tous les usagers du mont Royal à la signalisation et aux règles de circulation, et ce, dès 2019.

Conclusion

Oui à une accessibilité pour tous

Dans le document synthèse intitulé *Projet pilote sur le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance et Vision d'avenir pour ces voies d'accès véhiculaires au Mont Royal*, il est indiqué que l'accessibilité pour l'ensemble de la collectivité était au cœur de la conception du parc du Mont-Royal en 1876. CAA-Québec croit fermement qu'en 2018, il y a encore de la place pour tous les usagers sur le mont Royal.

Bien sûr, des modifications à la signalisation routière existante ainsi qu'à l'aménagement devront être apportées pour favoriser une cohabitation sécuritaire entre les différents types d'usagers. En plus de répondre aux préoccupations du coroner Jean Brochu formulées dans son rapport d'investigation sur le décès de Clément Ouimet, les recommandations de CAA-Québec contenues dans le présent mémoire rejoignent les commentaires de ses membres, et par extension des Montréalais.

Il ne fait aucun doute que le projet pilote sur le retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance n'améliore en rien la sécurité des différents usagers. Au contraire, ce projet pilote a amené son lot de problèmes additionnels.

Ainsi, CAA-Québec est prêt à collaborer avec la Ville de Montréal dans son intention d'améliorer la sécurité routière sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance.

À l'évidence, les Montréalais, mais aussi les nombreux touristes, ont à cœur l'axe Camillien-Houde et Remembrance. Qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes, tous reconnaissent l'importance de maintenir ce lieu accessible... et sécuritaire! Et bien évidemment, tous sont aussi en accord pour faire en sorte qu'un drame comme celui vécu en 2017 ne se reproduise jamais. Or, est-ce que la fermeture de cet axe à la circulation de transit représente LA solution pour éviter une autre tragédie de la sorte? Selon CAA-Québec, la réponse est non. Le projet pilote a plutôt démontré les lacunes dans les mesures mises en place pour garantir la sécurité de tous. Des lacunes persistantes qui auraient même pu, selon les experts dépêchés sur les lieux, mener à d'autres drames.

Voilà pourquoi CAA-Québec estime essentiel que des mesures d'atténuation, telles que proposées dans son mémoire, soient mises de l'avant. Des mesures qui, somme toute, permettront de concilier les intérêts de tous les usagers en garantissant un accès beaucoup plus sécuritaire.

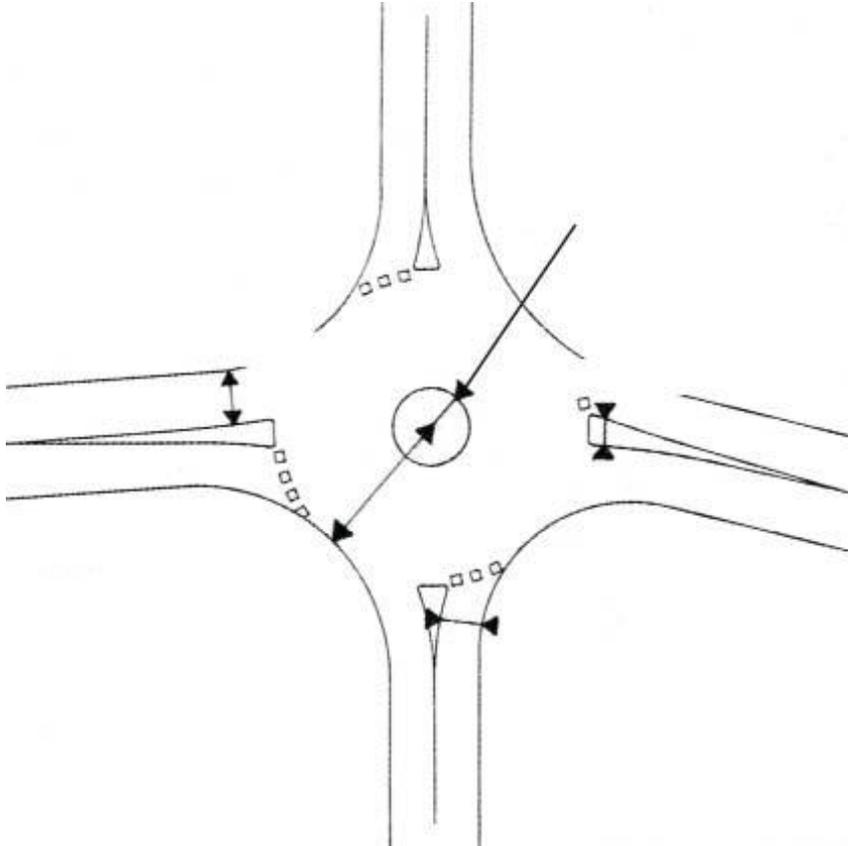
CAA-Québec dit oui à une accessibilité pour tous et oui au partage de la route sur le mont Royal. Des solutions sont possibles et applicables à des coûts raisonnables. CAA-Québec estime que dans le respect de tous les usagers de la route et dans l'esprit du Code de la sécurité routière, il fait partie du devoir de la Ville de Montréal de veiller à une cohabitation harmonieuse entre les divers usagers sur le mont Royal. À l'image des citoyens de la métropole, soyons inclusifs, innovants et en mode solution pour faire en sorte que la cohabitation soit au rendez-vous!

ANNEXE

Les mini-giratoires

1. Caractéristiques géométriques

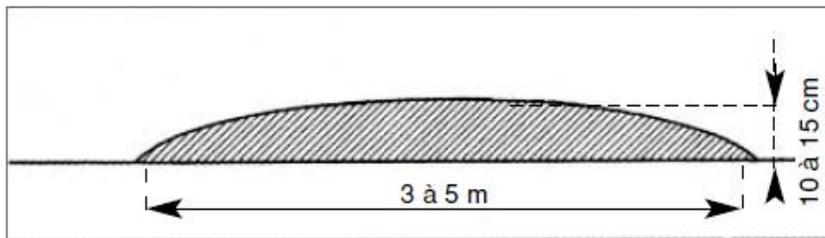
Pour qu'un mini-giratoire soit bien perçu et compris, il est nécessaire de respecter un certain nombre de préconisations au niveau des caractéristiques géométriques.



Principales dimensions

A. Le dôme central

Sa surélévation au centre est limitée à 15 cm. En présence de bus à plancher surbaissé le dôme ne dépassera pas 12 cm.



Détail en coupe de l'îlot

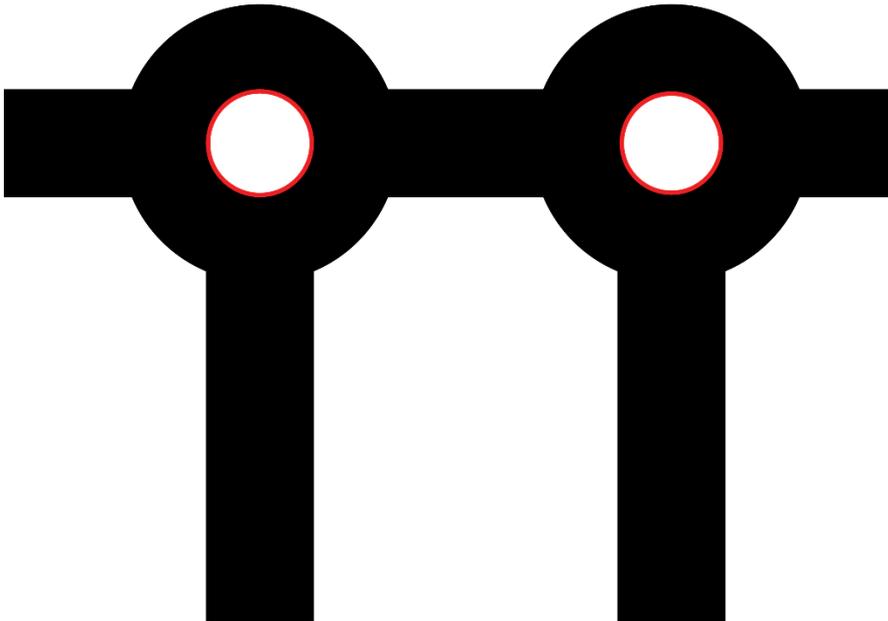
Il est important qu'il y ait un bon contraste (couleur, matériaux) entre la chaussée et l'îlot central, aussi bien le jour que la nuit. À cet effet, on préférera les dômes blancs, si possible rétro-réfléchissants, les dômes pavés ou autres de couleur bien contrastée (claire). Les dispositifs de type plots ou bandes en relief (2 à 3 cm) placés autour de l'îlot sont intéressants pour leur effet dissuasif et peuvent améliorer la perception de l'îlot.



Dôme blanc avec plots

B. Cas particuliers: les baïonnettes

Lorsque les deux branches secondaires sont éloignées de quelques dizaines de mètres, il est possible d'aménager un double mini-giratoire. Il s'agit de deux mini-giratoires, un face à chaque entrée secondaire.



Baïonnettes



Passage piétons



*Succession de
mini-giratoires*