

Mémoire soumis à l'Office de consultation publique de Montréal

Les voies d'accès au Mont-Royal

**Projet du retrait du transit pour les voitures sur la voie Camillien-
Houde et le chemin Remembrance**

Par des citoyens d'Outremont :

Jeffrey Baker

Wanda Bedard

Matt Haimovitz

Vital Julien

Caroline LeBlanc

Sébastien Ouellet

Janick Perreault (auteure principale)

Jennifer Petrela (coordonnatrice)

Francesca Theriault

Louise Thouin

Luna Pearl Woolf

Novembre 2018

Les voies d'accès au Mont-Royal Avenir de la voie Camillien-Houde/chemin Remembrance

Préambule : Respect du plan de protection et mise en valeur du Mont-Royal	2
Privilégier un Mont-Royal pour tous	2
Éviter la division entre l'Est et l'Ouest.....	3
Éviter d'augmenter la pollution automobile	4
Privilégier des solutions efficaces sans restriction d'accès.....	5
Viser un partage sécuritaire de la route entre tous les usagers	5
Distinguer la voie de circulation des véhicules de celle des vélos	5
Aménager une traversée piétonnière de la voie de transit	5
Réaménager la voie de transit	5
Améliorer le transport collectif.....	6
Conclusion	6

Préambule : Respect du plan de protection et mise en valeur du Mont-Royal

Par ce présent mémoire, nous tenons à exprimer que le projet pilote du retrait du transit pour les voitures, sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance a démontré qu'il n'est pas la solution pour atteindre les objectifs sous-jacents audit projet pilote, incluant celle de la sécurité des cyclistes.

Bien que ce projet pilote ait pu emmener évidemment une réduction du transit sur le Mont Royal, le tout doit être envisagé dans une vision plus globale pour l'ensemble des montréalais. D'ailleurs, les idées exprimées dans le présent mémoire rejoignent plusieurs des objectifs d'accessibilité identifiés dans le *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal*, édition d'avril 2009 et adopté par la Ville de Montréal.

Privilégier un Mont-Royal pour tous

Le Mont-Royal est un parc emblématique de Montréal. Il se doit d'être ouvert et accessible à tous. Pour aborder les enjeux liés à l'accessibilité au Mont-Royal, il faut analyser les moyens et voies d'accès au site. C'est d'autant plus important puisqu'il s'agit d'une accessibilité à un site marqué par un développement urbain et institutionnel qui le ceinture, l'encercle, le traverse (justement la voie Camillien-Houde/Remembrance), et peut l'isoler parfois (ce qui a été le cas du projet-pilote).

Il faut aussi prendre en compte la nature et la vocation du site; ses particularités géophysiques; les clientèles qui le fréquentent et les activités qu'elles y pratiquent; et les services disponibles. Il faut au préalable définir l'objet de cette accessibilité et ne certes pas la restreindre qu'aux cyclistes.

La montagne en pleine ville est un lieu privilégié pour les activités récréatives, sportives et les

rassemblements. À tout moment, des groupes improvisent différentes activités. De façon plus organisée, certaines activités génèrent leurs clientèles particulières et régulières, comme les groupes d'ornithologie, de mycologie, etc, et bien sûr les tam-tam du dimanche.

Alors que certains y viennent pour marcher et que certains y viennent pour relaxer, citons à titre d'exemple la tradition dominicale de plusieurs montréalais qui y viennent pour pique-niquer dans un environnement naturel. Parmi ces gens se trouvent des montréalais qui ne sont pas les mieux nantis ayant accès à un jardin, voire à un simple balcon, et donc pour qui, l'accès au Mont-Royal est synonyme d'une bouffée d'air frais.

Certains y viennent pour admirer le panorama. Parmi ces gens se trouvent des personnes à mobilité réduite qui ont besoin d'une voiture pour y accéder. Par ailleurs, on compte aussi une clientèle purement automobiliste : la plupart du temps, des résidents âgés qui traversent la montagne lentement en auto pour jouir du paysage. Aussi, certains y viennent pour des activités « émotives » en accédant aux deux (2) cimetières situés dans ce parc.

Certains y viennent pour y pratiquer une activité physique et/ou pour s'y entraîner, telles que la marche rapide, la course à pied, le vélo, le patinage, les glissades et le ski de fond. Cependant, force est de constater que ce sont les cyclistes de haut niveau qui ont été favorisés dans le cadre du projet pilote et qui seraient les seuls advenant une fermeture permanente. Mais, le Mont-Royal est loin d'être un parc que pour des cyclistes!

Le mont Royal est un joyau qui appartient à tous montréalais. Pour appartenir à tous, le Mont-Royal doit demeurer accessible à tous et par tous moyens. Par conséquent, il faut en faciliter l'accès et non pas le restreindre. Toutes destinations doivent être accessibles de toute part : pavillon et lac aux Castors, maison Smith, points d'accès au chemin Olmsted et autres sentiers pédestres du parc du Mont-Royal, cimetières, belvédères, chemin de ceinture, musée de la Cavalerie, etc.

C'est pourquoi nous sommes opposées à une fermeture de la route traversant le Mont-Royal (la voie Camillien Houde et le chemin Remembrance) visant à empêcher la traversée d'Est en Ouest et d'Ouest en Est de la montagne par les voitures. Tous les citoyens doivent pouvoir profiter du Parc et de ses divers points, dont les deux accès aux cimetières, le Belvédère, etc, et ce, sans forcément avoir à faire tout le tour pour un accès soit par l'Ouest, soit par l'Est.

Éviter la division entre l'Est et l'Ouest

Il faut éviter de recréer la division symbolique et réelle entre l'Est et l'Ouest, équivalant historiquement à une division entre francophones et anglophones. Si la devise du Québec est « Je me souviens », encore faut-il se souvenir! C'est au début du 20^{ième} siècle que le Mont-Royal est devenu un emplacement convoité et un espace vert accessible. Or, souvenons-nous du pourquoi de cette voie Camillien-Houde, chemin qui traverse la montagne et du pourquoi, cette route a été créée. Route ouverte en 1958 qui permet à tous les Montréalais d'accéder au Mont-Royal; d'où vient son nom? La voie a été nommée en l'honneur de Camillien Houde, cet ancien maire qui était soucieux de ne pas diviser la ville entre l'Est et l'Ouest.

Ceci dit, l'importance de la voie Camillien-Houde/Remembrance va au-delà de faciliter le seul accès au Parc Mont-Royal. Il s'agit aussi d'une artère paisible facilitant l'accès à l'est pour les

habitants de l'ouest et vice-versa. La mère anglophone de NDG qui emmène ses enfants dans une école francophone à vocation spécialisée dans la Plateau ; le couple francophone qui célèbre un anniversaire de mariage par un souper mémorable dans un quartier historiquement anglophone de l'ouest, suivi d'un retour en auto au-delà des lumières de nuit de la ville ; les nouveaux arrivants qui font miroiter la charme de la ville aux grands-parents venus en visite par le biais d'une promenade en auto aux cimes de la montagne. Le trajet représente aussi un attrait touristique unique. Ce sont d'autant exemples d'usage qu'ont fait état les journaux rapportant le désarroi des montréalais face à la fermeture de ce trajet jadis unificateur de notre ville.

Pour éviter une telle perte d'accessibilité, le transit de la voie Camillien-Houde/ Remembrance ne peut être interdit. Il est essentiel de ne pas priver les montréalais d'une voie qui communique deux moitiés de la ville autrement isolées par des accès de plus en plus congestionnés. Autrement dit, il est inutile d'installer un régime inadéquat alors que la question d'accessibilité impose une planification élaborée de la visite d'un des joyaux de Montréal. La voie Camillien-Houde/Remembrance est appréciée par des milliers de montréalais; c'est à préserver et non pas à proscrire.

Éviter d'augmenter la pollution automobile

Alors qu'il faut tendre à diminuer le niveau de pollution autour de la montagne, l'interdiction de l'accès au transit sur la montagne a des répercussions en ce que les déplacements véhiculaires et le taux de gaz à l'effet de serre en périphérie de la montagne demeurent importants. Il est même possible qu'un véhicule qui circule sur la montagne ait moins d'impact qu'un véhicule en périphérie de la montagne sur la qualité de l'air.

Ceci s'explique du fait que l'embouteillage oblige à une marche au ralenti des véhicules à moteur, c'est-à-dire à laisser tourner inutilement le moteur d'un véhicule immobilisé. Cette pratique est à la fois néfaste pour la santé et pour l'environnement, donc également pour le Mont-Royal. Un véhicule qui tourne au ralenti pollue deux fois plus que lorsqu'il roule à 50 km/h. On peut donc présumer que si, au cours d'une année, les quelques 12 000 conducteurs qui circulent sur le transit du Mont-Royal diminueaient de plusieurs minutes par jour leur marche au ralenti grâce au fait qu'ils n'auraient pas à utiliser les voies de contournement, il serait possible de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Si la Ville de Montréal souhaite un virage vert, elle doit poursuivre ses efforts afin d'assurer à sa population un environnement meilleur. Une éventuelle fermeture permanente du transit sur le Mont-Royal est un pas en arrière en ce sens. Une telle fermeture ne s'inscrit pas dans un plan d'action pour lutter contre les changements climatiques implanté par le gouvernement du Québec. Il relève plutôt d'un geste purement symbolique qui non seulement ne s'attaque pas au vrai problème, mais pire, amplifie celui-ci.

Par conséquent, il faut envisager un déploiement d'une stratégie globale de l'environnement. Alors que la fermeture du transit ne vise qu'un axe de déplacement sur la montagne, sans qu'on en témoigne des résultats positifs sur l'environnement, il faudrait élaborer et mettre en œuvre une stratégie globale visant l'amélioration de l'environnement sur l'ensemble de la ville afin d'atteindre des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, de l'eau, des sols, ainsi que de

réduction de la pollution sonore, et ce, dans l'optique de générer des retombées favorables sur la qualité de vie des citoyens.

Privilégier des solutions efficaces sans restriction d'accès

Selon de nombreux reportages, seuls les cyclistes de haut niveau ont été favorisés dans le cadre du projet pilote et ils seraient les seuls à bénéficier d'une éventuelle fermeture permanente. Mais, il ne faut pas se plier au lobby du vélo et réserver dorénavant une partie du Mont-Royal aux cyclistes athlètes, par ailleurs majoritairement masculins, au détriment des autres citoyens. On peut être pour le but ultime d'éviter tout accident de vélo à l'avenir, mais éradiquer la voiture du Mont-Royal n'est pas la solution. D'ailleurs, la fermeture du transit a des conséquences majeures sur les voies qui entourent le Mont-Royal. Plus de 12 000 voitures ont pris durant le projet-pilote et continueront à prendre d'assaut les voies avoisinantes advenant une autre fermeture.

Viser un partage sécuritaire de la route entre tous les usagers

Diverses solutions existent pour viser un partage et une cohabitation sécuritaire entre tous les usagers (piétons, vélos, voitures et autobus). En voici plusieurs.

Distinguer la voie de circulation des véhicules de celle des vélos

Il faut distinguer clairement la chaussée pour les voitures de celle pour les vélos par un marquage au sol; ou mieux, prévoir des murets entre la circulation des vélos et des automobiles.

Aménager une traversée piétonnière de la voie de transit

Afin de permettre aux piétons de traverser la voie de transit, il faut aménager une traversée conviviale, sécuritaire et invitante de cette voie.

Réaménager la voie de transit

Pour éviter que certains automobilistes considèrent le transit comme un raccourci, parfois qualifié d'« autoroute », il existe diverses solutions plus efficaces et sans mauvaises répercussions, contrairement à une fermeture permanente. Pour éviter la circulation rapide sur la voie de transit, il faut revoir son aménagement en privilégiant différentes solutions, notamment :

- **Réduire la vitesse autorisée** à un point où les automobilistes pressés préféreront faire le tour;
- **Interdire l'accès à tout véhicule commercial** (camions, fourgonnettes, engins de travaux etc.) à moins qu'ils interviennent sur le Parc;

- **Installer des moyens de contrôle** tel un radar. De tels moyens devraient également s'appliquer aux cyclistes dont certains atteignent des vitesses invraisemblables sur une voie publique utilisée aussi par des piétons;
- **Installer des dos d'âne** sur la voie dédiée à la circulation des véhicules automobiles. L'installation de dos d'âne est optimale dans une pente pour réduire la vitesse. Si on souhaite ne pas réduire la vitesse des cyclistes, les dos d'âne peuvent être installés que sur la voie dédiée aux automobiles;
- **Réaménager la voie de transit en chemin de plaisance.** Tel que proposé par Les amis de la montagne, l'axe Camillien-Houde/Remembrance devrait alors être réaménagé pour la balade de loisir plutôt que la circulation rapide, avec comme pour but premier de privilégier la qualité de l'expérience de la montagne.

Améliorer le transport collectif

Pour limiter l'accès à la montagne en voiture, il faut améliorer le transport collectif afin de le favoriser, et ce, en toutes saisons. L'amélioration d'accessibilité à la montagne comporte une nécessaire et significative bonification du transport collectif vers le sommet de la montagne.

Conclusion

Mettre en œuvre une interdiction permanente de traverser la montagne en voiture revient à en restreindre son accès, ce qui est inacceptable. Il n'y a pas que les cyclistes qui ont droit d'accès au Mont-Royal. La montagne est depuis toujours un lieu privilégié pour tous et tout type d'activités. Le parc du Mont-Royal doit maintenir sa fonction première de lieu public de détente, de contemplation et d'accès à la nature, et pour ce, il doit être **accessible sans aucune restriction**.