



## Se réappropriier la montagne avec une vision rassembleuse

**Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique  
de l'Office de consultation publique de Montréal**

**sur la voie de Camillien-Houde/Remembrance et  
sur une vision d'avenir pour ce chemin d'accès au parc du Mont-Royal**

**par  
Lionel Perez  
chef de l'Opposition officielle**

**Ensemble Montréal  
Opposition officielle à la Ville de Montréal  
28 novembre 2018**



## Présentation du parti Ensemble Montréal

Réunissant 32 élus issus de la même mosaïque culturelle que la population montréalaise, unis par leur désir de travailler pour Montréal et présents dans 13 arrondissements, Ensemble Montréal forme présentement l'Opposition officielle à la Ville de Montréal.

Parti progressiste et pragmatique, Ensemble Montréal est préoccupés de justice sociale, d'aménagement urbain durable, de mobilité et d'environnement, tout en ayant un grand souci pour une gestion responsable et rigoureuse des deniers publics et un désir d'éviter les luttes de principe et les promesses irréalistes.

La formation Ensemble Montréal est présentement dirigée par son chef intérimaire, Monsieur Lionel Perez, qui agit aussi à titre de chef de l'Opposition officielle à l'hôtel de ville de Montréal.

[ensemblemtl.org](http://ensemblemtl.org)

[twitter.com/ensemblemtl](https://twitter.com/ensemblemtl)

[facebook.com/ensemblemtl](https://facebook.com/ensemblemtl)



## Sommaire exécutif

À l'été 2018, l'administration Plante a mise en œuvre un « projet pilote » pour réduire la présence automobile sur le Mont-Royal. Suite à l'analyse de la démarche ayant mené au déploiement du projet pilote, de ses diverses composantes et de ses impacts, voici nos principaux constats :

**L'ensemble de la démarche est aller à l'encontre des meilleures pratiques en matière de prise de décision et de consultation publique.**

- Depuis son annonce, le projet pilote est caractérisé par l'absence d'acceptabilité sociale.
- L'administration n'a pas consulté les parties prenantes traditionnellement impliquées dans la gouvernance de la montagne avant d'annoncer son projet pilote.
- L'administration a créé de la confusion en annonçant une « consultation en amont » alors qu'au final, seules des séances d'information ont eu lieu avant le début du projet pilote.
- L'administration a annoncé le « succès » du projet pilote avant la tenue de la consultation publique sur le sujet.
- Malgré la tenue d'une consultation publique sur le futur des voies Camillien-Houde/Remembrance, nous craignons que la décision de l'administration soit déjà prise, ce qui dévalorise le processus en cours.

**Le projet pilote a significativement réduit l'accessibilité des usagers au parc du Mont-Royal sans réussir à améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons.**

- Le principal objectif du projet pilote était de réduire la présence de l'automobile sur la montagne comme l'ont reconnu des fonctionnaires de la Ville et des membres de l'administration.
- Aucune autre mesure que la fermeture des voies au sommet de la montagne ne permettait d'améliorer la sécurité des usagers.
- Les aménagements temporaires du projet pilote, en particulier le belvédère Soleil, étaient mal conçus et ont créés de nouveaux comportements dangereux ou en ont aggravés d'existants.
- La communication publique et la signalisation sur les lieux étaient déficientes et ont générés des comportements dangereux ou délinquants.
- Les familles, les aînés, les visiteurs des cimetières et les personnes à mobilité réduite ont été particulièrement touchés par la réduction de l'accessibilité à la montagne.
- Le projet pilote ne s'inscrivait pas dans une vision d'ensemble.

Ensemble Montréal propose de revoir fondamentalement le projet pilote en reconnaissant l'importance du lien Camillien-Houde/Remembrance pour les Montréalais. **Notre vision incarne notre volonté d'assurer la cohabitation de tous les types d'utilisateur en misant sur des aménagements pérennes et de qualité des espaces et des voies publiques.** Le présent mémoire contient un total de 24 recommandations, à court et long terme, visant à bâtir l'acceptabilité sociale autour d'une vision commune, à protéger adéquatement les usagers du parc et à garantir l'accessibilité du site pour toute la population.

- Nous recommandons la **diminution de la vitesse à 30km/h** dans tout le parc, accompagnée de l'installation de photo-radars mobiles, d'indicateurs de vitesse électronique, de dos d'âne et de bandes rugueuses pour assurer le respect de la signalisation.
- Nous recommandons que la place des piétons soit remise au premier plan par l'aménagement d'un **trottoir distinctif en bois**, que nous surnomons chaleureusement la Montée Hochelaga.

- Nous recommandons d'améliorer la sécurité des cyclistes en aménageant tout le long des voies Camillien-Houde et Remembrance **une piste cyclable surélevée et colorée**. Cette recommandation et la précédente impliquent la réduction des voies routières à leur minimum sécuritaire.
- Nous recommandons de **revoir la configuration du belvédère Camillien-Houde** et d'aménager une **intersections avec arrêts** afin de mettre fin, une fois pour toute, aux manœuvres dangereuses causées par les mauvais aménagements passés. La mise en place d'une intersection avec arrêts au belvédère Soleil doit également être étudiée.
- Nous recommandons de faire du passage dans le col de la montagne, entre le belvédère Camillien-Houde et la Maison Smith, un véritable **espace partagé** pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes et d'étudier l'installation d'un **feu alternatif à décompte** pour y encadrer la circulation.
- Enfin, nous recommandons de lancer un vaste **concours international de design** afin d'intégrer l'ensemble de ces interventions d'aménagements majeurs au sein d'une vision d'ensemble structurante et rassembleuse, qui respecte l'esprit de Frederick Olmsted.

Nous croyons que c'est ainsi que tous les Montréalais et les Montréalaises pourront se réapproprier la montagne.

## Table des matières

<b>I. La démarche précipitée de l'administration Plante</b>	<b>6</b>
<b>II. De nombreuses critiques envers le projet pilote</b>	<b>9</b>
<b>Détérioration de la sécurité et de la cohabitation entre tous les usagers</b>	<b>9</b>
Aucune mesure ne corrigeait les problématiques identifiées par le coroner Brochu	9
Aucune autre solution que la fin du transit n'a été considérée	10
Une signalisation déficiente a accentué les problématiques	11
Un faux sentiment de sécurité encourageait les comportements dangereux	12
<b>Réduction de l'accessibilité à la montagne</b>	<b>13</b>
Une mauvaise identification du problème	13
Des impacts sur plusieurs usagers	15
Amélioration de l'offre des transports collectifs vers la montagne	16
<b>Un fossé entre les résultats annoncés par l'administration et les faits</b>	<b>16</b>
<b>III. Se réapproprier la montagne avec une vision rassembleuse</b>	<b>17</b>
<b>Notre vision : la cohabitation !</b>	<b>18</b>
Réduire la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble du parc	19
Mieux définir et protéger les pistes cyclables	19
La montée Hochelaga : un espace unique pour les piétons	20
Faire du col un véritable espace partagé	21
Réduire la largeur des voies et doter le parc d'entrées routières distinctives	21
<b>Sécurisons nos espaces publics !</b>	<b>22</b>
S'arrêter en toute sécurité au belvédère Camillien-Houde	22
Faire du nouveau belvédère Soleil un lieu permanent et sécuritaire	23
Améliorer la sécurité aux abords des stationnements	23
<b>Améliorons l'accessibilité de la Montagne!</b>	<b>24</b>
Améliorer l'expérience des piétons	24
Multiplier les incitatifs à l'utilisation du transport en commun	25
Offrir une navette entre la montagne et des stationnements incitatifs	26
<b>Conclusion : pour une vision ambitieuse</b>	<b>27</b>
<b>Liste des recommandations</b>	<b>28</b>

## I. La démarche précipitée de l'administration Plante

Le Mont-Royal fait partie intégrante de la vie des Montréalais : c'est une richesse historique et environnementale dont jouit la population dans un contexte de densification urbaine et qui fait partie intégrante de l'identité montréalaise. Il n'est donc pas surprenant que le projet pilote visant la fermeture des voies d'accès Camillien-Houde/Remembrance ait suscité d'aussi vives réactions. Avant de procéder à une analyse du projet lui-même, un retour sur le processus ayant mené à la présente consultation est toutefois de mise. Des leçons doivent être apprises quant au processus de prise de décision de tels projets d'envergure afin d'engendrer une acceptabilité sociale et une légitimité auprès de la population.

Le réaménagement des voies d'accès au Mont-Royal et la place attribuée aux automobiles sur la montagne sont discutés depuis longtemps par les Montréalais. Dès 1990, un rapport du Bureau de consultation de Montréal recommandait à la Ville de bloquer le passage des voitures au sommet de la montagne<sup>1</sup>. Une seconde consultation publique s'est tenue en 2008 et proposait également d'apaiser puis d'éliminer la circulation de transit sur le Mont-Royal<sup>2</sup>. Faute d'un large consensus, toutefois, aucune administration ne s'était encore lancée dans ce projet, lorsqu'en octobre 2017, le tragique accident ayant causé la mort du cycliste Clément Ouimet a remis en lumière l'urgence d'améliorer la sécurité du chemin Camillien-Houde/Remembrance.

Suivant l'accident, l'administration précédente a immédiatement posé des gestes simples (ajout de murets, de caméras de surveillance et de signalisation) pour sécuriser le secteur. Puis, elle a mis sur pied un comité de travail réunissant le service des grands parcs, le service des infrastructures et divers partenaires de la Ville, pour identifier les moyens afin de sécuriser les voies à moyen et long terme. Toutes les options étaient sur la table et l'occasion était la bonne pour créer un large consensus afin d'améliorer l'accès à la montagne.

Malheureusement, avant même que les travaux de ce comité ne soient terminés, et malgré l'extrême sensibilité entourant les accès au Mont-Royal, l'administration Plante, élue depuis 3 mois à peine, a annoncé précipitamment, qu'elle comptait procéder « dès le printemps » à la fermeture du chemin Camillien-Houde/Remembrance dans le cadre d'un projet pilote dont l'objectif principal était d'empêcher les automobilistes de circuler d'un côté à l'autre de la montagne. **Avant l'annonce du projet pilote, aucune des parties prenantes de la Ville, soit la Table de concertation du Mont-Royal, les Amis de la montagne, les deux cimetières du Mont-Royal ou encore les arrondissements, n'avait été consultée. Aucun détail, étude ou justification autres qu'un désir de limiter la présence de la voiture sur la montagne ne sera offert par l'administration avant deux autres mois**<sup>3</sup>.

Cette annonce précipitée d'un projet majeur dans l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal a immédiatement suscité de vives réactions<sup>4</sup>, plusieurs citoyens déplorant que le projet ne tenait pas compte des personnes à mobilité réduite, de l'impact de la déviation de la circulation sur les quartiers avoisinants, du maintien de l'accès aux cimetières ou d'une vision globale nécessaire à un tel projet. Les Amis de la montagne ont par exemple réagi au projet en rappelant que « le réaménagement de la traversée doit découler d'une stratégie et d'un plan d'action pour le territoire dans son ensemble »<sup>5</sup>.

Sensible aux réactions du public et convaincu que le projet pilote pourrait assurément être amélioré avec la contribution des Montréalais et des parties prenantes traditionnelles de la ville et éventuellement susciter

---

<sup>1</sup> Bureau de consultation de Montréal. Rapport de consultation publique : L'avenir de la montagne, Plan préliminaire de mise en valeur du Mont-Royal, septembre 1990. (Ci-après Rapport 1990)

<sup>2</sup> OCPM. [Rapport de consultation publique : Projet de Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal](#). 31 juillet 2008. (Ci-après Rapport OCPM 2008)

<sup>3</sup> The Gazette, [More green, less traffic, parking on Mount Royal, says city](#), 3 mai 2018.

<sup>4</sup> Huffington Post, « [La toile s'enflamme contre la fermeture de la voie Camillien-Houde sur le Mont-Royal](#) », 2 février 2018,.

<sup>5</sup> Les Amis de la montagne. « [Réaction des Amis de la montagne à l'annonce de la Ville de Montréal de mettre un terme à la circulation de transit sur le Mont-Royal](#) ». 8 février 2018.

une véritable acceptabilité sociale, Ensemble Montréal a alors invité l'administration Plante à tenir une consultation publique en amont du projet pilote. Ce à quoi, la mairesse Plante a répliqué qu'une consultation avait eu lieu 10 ans auparavant et qu'il n'était donc pas nécessaire de consulter à nouveau les Montréalais<sup>6</sup>.

Malgré l'importance de s'inscrire dans la lignée des consultations précédentes, nous nous sommes inscrits en faux de cette position. **Dix ans est une trop longue période pour affirmer qu'un consensus tient toujours, en particulier lorsqu'on cherche à consulter les citoyens autour d'un projet controversé qui touche un emblème aussi important de Montréal. De plus, jamais le futur de la montagne n'a suscité les passions d'autant de citoyens, d'horizon aussi divers que suite à l'annonce du projet pilote.** D'ailleurs, la présidente de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) s'est montrée sensible à cet enjeu<sup>7</sup>.

Désirant soutenir ces mouvements citoyens, notre formation a donc déposé des résolutions auprès de 10 arrondissements où nous comptons des élus ainsi qu'au conseil municipal. Ces résolutions demandaient la tenue d'une consultation publique par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), ainsi que la conduite d'études d'impact sur le transfert véhiculaire dans les quartiers avoisinants, rappelant du même coup à la mairesse que le Mont-Royal appartient à l'ensemble des Montréalais. Des résolutions ont pu être adoptées dans 5 arrondissements où Ensemble Montréal détient une majorité. Quant à la résolution présentée au conseil, elle fut battue par l'équipe Projet Montréal.

Pourtant, dans les arrondissements, même ceux dirigés par des élus de l'administration Plante, de sérieuses préoccupations étaient soulevées face à ce projet dont les détails tardaient à être communiqués. Ainsi à Outremont, le maire d'arrondissement, Philippe Tomlinson, a exigé que la ville-centre mène des études d'impact sur la circulation dans son arrondissement. Tandis que le conseil d'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, composé d'une majorité d'élus de Projet Montréal, a adopté une version amendée de la résolution d'Ensemble Montréal, reconnaissant ainsi l'importance pour l'administration de faire preuve de transparence envers la population montréalaise.

Il n'est donc pas surprenant que, préoccupé par l'impossibilité de s'exprimer dans un forum public, un groupe de citoyens ait rapidement manifesté son mécontentement devant le manque d'écoute de l'administration en lançant une pétition en ligne contre le projet pilote, récoltant en moins d'un mois quelques 25 000 signatures.<sup>8</sup> Cette fois encore, la mairesse Plante a balayé cette mobilisation du revers de la main, insinuant que les signataires n'étaient pas montréalais<sup>9</sup>.

Un citoyen a donc décidé de se prévaloir de son droit d'initiative. Rappelons qu'en 2009, le conseil de Ville de Montréal a adopté à l'unanimité l'instauration du droit d'initiative en matière de consultation publique, un moyen permettant aux citoyens de forcer la tenue d'une consultation publique sur tout objet de compétence municipal et qui touche la communauté montréalaise grâce à la récolte de 15 000 signatures de résidents montréalais en format papier.

Ce n'est qu'après cette mobilisation des citoyens et des élus, ainsi que l'annonce imminente de la reconnaissance par le greffier de la Ville de la validité de la demande en droit d'initiative déposée par le citoyen que l'administration Plante a finalement annoncé qu'elle mandaterait l'OCPM pour tenir une consultation publique « avant, pendant et après » le projet pilote, sans toutefois reporter le début du projet

---

<sup>6</sup> Twitter, Valérie Plante, @Val\_Plante, « [Une consultation a été menée est les conclusions étaient convaincantes. À lire ici](#) 📄 [#polmtl](http://bit.ly/2ojmApH) », 19 février 2018. La Presse Plus, Valérie Plante, « [Opinion : projet pilote sur Camillien-Houde, Retisser des liens à travers le Mont-Royal](#) ».

<sup>7</sup> Radio-Canada, « [Pas de nouvelle pétition contre la fermeture du mont Royal à la circulation de transit](#) », 5 avril 2018.

<sup>8</sup> En date du 22 novembre 2018, plus de 37 000 Montréalais et Montréalaises ont signé la pétition. Pétition en ligne, « [NON à l'interdiction de traverser le Mont-Royal en voiture!](#) ». (page consultée le 21 novembre 2018)

<sup>9</sup> Huffington Post, « [Camillien-Houde : les pétitions n'impressionnent pas la mairesse Plante](#) », 22 février 2018.

pilote. Immédiatement, cela a créé de la confusion dans la population sur la nature de la consultation, s'éloignant des meilleures pratiques en matière de consultation.

Ensemble Montréal et les citoyens auraient pu se réjouir de ce compromis, toutefois il s'est rapidement avéré que les activités de consultation « avant » le projet pilote n'étaient que des séances d'information accompagnées d'un sondage sur les habitudes et déplacements des usagers du parc. En effet, les citoyens ne pouvaient pas critiquer ni proposer de modifications au projet pilote. **À de nombreuses reprises, d'ailleurs, les Commissaires de l'OCPM ont dû demander aux citoyens de revenir présenter leurs doléances « après » le projet pilote, à la fin du processus, des mois plus tard, lors de séances d'audition des opinions.** En segmentant ainsi la consultation publique, l'opinion de plusieurs citoyens qui se sont déplacés lors des premières séances d'information n'aura pas été adéquatement prise en compte, puisque plusieurs d'entre eux ne se déplaceront pas une seconde fois.

Au final, il apparaît évident que le projet a été très mal communiqué dès le départ. Après avoir annoncé le projet pilote précipitamment, l'administration nouvellement élue, craintive de ne pouvoir générer un consensus autour de sa vision, s'est entêtée plutôt que de se mettre à l'écoute de la population. Loin d'être favorables à l'acceptabilité sociale, les gestes de l'administration ont plutôt provoqué du ressentiment entre différentes catégories d'usagers de la route et du parc. **Le refus de l'administration Plante de procéder à une pleine consultation publique suffisamment en amont du projet pilote est ainsi allé à l'encontre de toutes les bonnes pratiques en matière de participation publique et citoyenne.** Les citoyens contemporains ont des exigences élevées en matière d'acceptabilité sociale, exigences qui sont d'autant plus valables dans le cadre d'un projet qui touche un espace aussi emblématique que le Mont-Royal et qui a le potentiel de bouleverser les habitudes de vie de milliers d'entre eux. Ces attentes auraient dû être satisfaites.

C'est dans ce contexte que nous soumettons les recommandations suivantes aux commissaires :

Les citoyens utilisent de plus en plus les technologies numériques pour s'engager publiquement et s'impliquer dans des causes qui leur tiennent à cœur. La Ville de Montréal doit reconnaître cette évolution en permettant l'usage d'un système électronique de pétitions dans le cadre du droit d'initiative. Ce procédé a l'avantage de faciliter la collecte de signatures, la diffusion de la pétition, la participation citoyenne et ultimement mieux faire connaître le droit d'initiative en consultation publique auprès des Montréalais. D'ailleurs, le conseil municipal a adopté à l'unanimité le 27 mars dernier une résolution à l'effet que la Ville lance un outil de pétition électronique au bénéfice du droit d'initiative d'ici la fin de 2018, ce qui n'a pas encore été fait. En date de novembre, aucun avis de motion n'a été déposé par l'administration, tel que requis pour modifier le règlement.

***Recommandation 1 - Que la Ville de Montréal mette en place un système de pétition électronique, dans les meilleurs délais, au bénéfice du droit d'initiative en matière de consultation publique à la Ville de Montréal.***

Au cours des dernières années, les enjeux d'acceptabilité sociale ont été au-devant de l'aménagement du territoire au Québec. De nombreuses innovations en matière de participation citoyenne ont fait leur apparition. L'utilisation de plateforme numérique, notamment, a permis de tester de nouvelles approches et de rejoindre un plus grand nombre de citoyens. L'OCPM s'est d'ailleurs toujours démarqué dans sa capacité et sa volonté à intégrer ces innovations, comme en témoigne la multitude de forums d'expression citoyenne qu'ils ont utilisés dans le cadre de la présente consultation (sondage, plateforme de suggestions, séances d'audition, etc.).

Toutefois, la clarté et la compréhensibilité d'un processus consultatif demeurent des conditions *sine qua non* de son succès. Pour ce faire, un des critères de base est de tenir la consultation et d'en publier les résultats avant le projet à l'étude, en particulier face à un projet controversé. C'est là une des meilleures pratiques, sinon *la* meilleure pratique en matière de consultation citoyenne. L'objectif en procédant en amont est de mesurer l'acceptabilité sociale du projet, d'identifier les modifications qui pourraient favoriser cette

acceptabilité et de profiter de l'expérience citoyenne pour bonifier le projet final. Même les projets dits « pilote » profitent de la mise en œuvre d'une telle approche.

Dans le cas qui nous occupe, nous estimons que l'administration montréalaise a créé de la confusion en affirmant que la consultation se déroulerait avant, pendant et après le projet pilote, alors qu'au final les citoyens n'avaient pas le pouvoir d'influencer le projet avant son déploiement et ne pouvaient faire de critiques du projet pilote après que celui-ci ne soit terminé. Cette situation était d'autant plus frustrante pour plusieurs citoyens que l'ensemble du processus s'est déroulé sur une très longue période de 8 mois, de mai à décembre. Il aurait été préférable que les commentaires des citoyens puissent être pris en compte par l'OCPM dès le départ.

***Recommandation 2 - Que la Ville de Montréal privilégie toujours la tenue de consultations publiques (incluant séances d'information, séances d'audition des opinions et publication du rapport) en amont de ses projets et projets pilotes et ce, même si cela peut nécessiter le report dudit projet.***

***Recommandation 3 - Que l'OCPM évalue s'il pourrait être pertinent de considérer les commentaires émis par les citoyens lors des séances d'information au même titre que les commentaires émis lors des séances d'audition des opinions lorsque le processus de consultation est trop long ou segmenté.***

## **II. De nombreuses critiques envers le projet pilote**

Dans cette section, nous démontrerons que le projet pilote tel qu'il a été conçu n'a amélioré ni la sécurité ni l'accessibilité de la montagne pour ses usagers. Qu'au contraire, les différents aménagements testés n'ont servi qu'à générer de la confusion chez les usagers et ont même engendré des comportements dangereux, tandis que d'autres mesures que la fermeture du passage Est-Ouest pour les véhicules auraient pu être privilégiées pour mettre fin au transit sur la montagne, sans réduire la fluidité de la circulation ni l'accessibilité des usagers.

### **Détérioration de la sécurité et de la cohabitation entre tous les usagers**

#### [Aucune mesure ne corrigeait les problématiques identifiées par le coroner Brochu](#)

Les enjeux sécuritaires des voies d'accès de la montagne découlent notamment d'un aménagement qui permet aux automobilistes de faire des virages en U, manœuvre qui a causé la mort de Clément Ouimet près du belvédère Camillien-Houde. Dans son rapport sur les circonstances entourant la mort du jeune cycliste, le coroner Jean Brochu a documenté les raisons pour lesquelles moult automobilistes effectuent des virages dangereux dans ce secteur. Il écrivait que les automobilistes « ne trouvent pas de moyen facile ni d'endroit

rapproché permettant de changer de direction à proximité du belvédère pour y accéder ou s'en retourner. Il est plus simple et rapide d'effectuer un virage en U sur la voie Camillien-Houde ». Il ajoutait qu'« il n'y a aucun endroit prévu pour permettre à un véhicule se dirigeant vers l'Ouest de revenir vers l'Est au moyen d'une manœuvre sécuritaire »<sup>10</sup>.

Alors que l'administration a affirmé agir d'abord pour la sécurité des Montréalais, le projet pilote sur la montagne aurait donc dû, *a priori*, répondre aux enjeux sécuritaires énoncés ci-haut, ce que la fermeture d'un court tronçon de l'axe Camillien-Houde/Remembrance au sommet de la montagne, bien loin dudit belvédère, était loin de faire. D'ailleurs, **lors de la présentation du projet pilote en mai dernier, les fonctionnaires de la Ville ont reconnu que la sécurité n'était pas le principal objectif du projet pilote proposé; il avait d'abord été conçu pour réduire le nombre de voitures sur la montagne par le biais de l'interdiction du transit.** C'est d'ailleurs uniquement réduisant les attentes et les objectifs que l'administration a pu clamer que le projet pilote était une « réussite » dès le mois d'octobre. Toutefois, les constats préliminaires démontrent clairement que « le projet pilote n'a pas permis de régler tous les problèmes de cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Des situations conflictuelles entre les différents usagers et des comportements dangereux de la part d'automobilistes et de cyclistes ont encore été observés »<sup>11</sup>. À notre avis, ce n'est pas là un signe de succès. À tout le moins, pas en rapport aux objectifs de sécurité que l'administration a affirmé poursuivre.

En fait, l'administration a décidé de ne miser que sur la réduction du trafic pour améliorer la sécurité des usagers de la montagne. Pourtant, à la fin du projet pilote, malgré une réduction du nombre de voitures sur la montagne, on en recensait encore plus ou moins 3700 sur Camillien-Houde et 2700 sur Remembrance chaque jour. **Il faut réaliser que même si on envisageait la fin du transit des automobiles sur la montagne, les voies seront toujours fréquentées par de nombreux véhicules, dont des autobus de transport en commun, des autocars de touristes et des véhicules d'urgence, en plus des voitures particulières pour accéder aux cimetières.**

En faisant le choix de ne fermer que le tronçon de l'axe Camillien-Houde/Remembrance sans apporter d'autres mesures pour sécuriser la circulation et améliorer la cohabitation, l'administration a mis de côté les constats du coroner et, dans le même souffle, minimisé le rôle de l'aménagement dans l'amélioration de la sécurité. Par conséquent, les automobilistes pouvaient toujours faire des virages en U, des virages à gauche à la sortie du belvédère en direction du sommet de la montagne, ou encore, des changements de voie suivis d'accélération à contresens pour atteindre l'entrée du site<sup>12</sup>. De brefs vidéos tournés par des citoyens illustrent bien les nombreuses manœuvres et problématiques que nous décrivons et qui ont continué d'avoir cours pendant le projet pilote<sup>13</sup>.

#### [Aucune autre solution que la fin du transit n'a été considérée](#)

Comme nous l'avons dit précédemment, l'enjeu du réaménagement des voies d'accès au Mont-Royal n'est pourtant pas une nouveauté et des solutions concrètes avaient ultérieurement été proposées. Déjà en 1990, le bureau de consultation de Montréal recommandait, entre autres, « de diminuer la largeur des voies et de leur redonner un caractère plus champêtre »<sup>14</sup>. La consultation publique menée par l'OCPM en 2008 sur le même enjeu indiquait que « la majorité des participants apprécie les mesures visant à réduire la vitesse et

---

<sup>10</sup> Brochu, Jean E. « Rapport d'investigation du coroner à l'intention des familles, des proches et des organismes POUR la protection de LA VIE humaine concernant le décès de Clément Ouimet ». 4 octobre 2017, p. 4.

<sup>11</sup> Ville de Montréal. 2018. « Projet pilote de retrait des véhicules particuliers en transit sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance : constats préliminaires de fin de projet 31 octobre 2018 », p. 7.

<sup>12</sup> Lorange, Simon-Olivier. La Presse, « [Encore des manœuvres dangereuses au belvédère Camillien-Houde](#) ». 29 juin 2018. En ligne.

<sup>13</sup> CH Pilot Project Observer, Youtube, [Camillien-Houde Pilot Project – June/Juin](#); [Camillien-Houde Pilot Project – July/Juillet](#), et [Camillien-Houde Pilot Project – August/Aout](#).

<sup>14</sup> Rapport 1990, p. 95.

la circulation automobile sur la montagne»<sup>15</sup> et que le système de signalisation devait être revu. En mars dernier, les Amis de la Montagne publiaient leur vision pour la réforme de la vocation du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde et identifiaient plusieurs zones où la cohabitation entre tous les usagers était difficile, offrant ainsi une vision globale sur les enjeux sécuritaires. D'ailleurs, soulignons que la Table de concertation, qui regroupe plus de 20 membres des milieux institutionnel, municipal et associatif ayant la montagne à cœur en plus d'une vingtaine de membres observateurs, et dont le rôle est d'établir des consensus sur l'accessibilité, la protection et la mise en valeur de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, ne s'est pas prononcée sur l'actuel projet pilote<sup>16</sup>, présumément parce qu'un tel consensus n'a pu être dégagé.

Les Amis de la Montagne avaient d'ailleurs émis plusieurs recommandations à l'endroit du belvédère Camillien-Houde, telles que « la réduction de la vitesse autorisée, le rétrécissement de la chaussée et l'augmentation de la sinuosité du chemin, des feux de circulation aux points sensibles et arrêts »<sup>17</sup>. L'accent était notamment mis sur le réaménagement des voies pour un partage optimisé entre tous les usagers<sup>18</sup>. Toujours selon leur vision, plusieurs mesures pouvaient être effectuées à court terme telles que l'installation de radars ou encore d'arrêts dans les deux directions<sup>19</sup>. **Ces nombreuses recommandations auraient dû servir de base à l'élaboration d'une proposition détaillée et complète par l'administration, laquelle aurait dû ensuite être soumise à la consultation publique pour être bonifiée et susciter l'adhésion, avant finalement de faire l'objet, peut-être, d'un projet pilote ou simplement d'une mise en œuvre graduelle.**

En fait, l'administration n'a objectivement pris en compte aucune des recommandations citées ci-dessus. Le belvédère Camillien-Houde n'a fait l'objet d'aucune amélioration notable. En ce qui a trait à la proposition d'un meilleur partage des voies, aucune piste piétonne n'a été aménagée le long de l'axe Camillien-Houde/Remembrance, à l'exception d'un court tronçon pour accéder au nouveau « belvédère Soleil ». Tandis que « la voie Camillien-Houde entre les deux belvédères (le Belvédère Soleil et le Belvédère Camillien-Houde) est dépourvue de lien piétonnier aménagé, en plus de présenter un rayon de courbure prononcé »<sup>20</sup>, ce qui rend vulnérables les piétons au passage des véhicules. Il n'y a pas non plus de piste dédiée aux cyclistes qui ont eu tendance à utiliser le chemin piétonnier menant au Belvédère Soleil, au détriment de la sécurité des piétons. Par ailleurs, si la vitesse tendait globalement à diminuer chez les automobilistes, elle restait élevée chez les cyclistes, surtout en descente, puisqu'aucune mesure n'a été mise en place pour encourager des comportements améliorant la cohabitation et la sécurité. Au final, l'administration a manqué l'occasion de proposer une vision globale qui aurait pu embrasser tous les lieux où l'aménagement rend encore difficile la cohabitation entre les différents usagers de la montagne.

### Une signalisation déficiente a accentué les problématiques

La cohabitation dangereuse entre les usagers de la montagne s'est également accentuée par une signalisation déficiente à l'endroit des nouveaux aménagements. Pourtant, les préoccupations sur cet enjeu avaient déjà été soulevées lors de la consultation publique de 2008. Avec son projet pilote, l'administration a, une nouvelle fois, passé outre les recommandations préexistantes et est même venue empirer la situation. En effet, malgré la mise en place de la nouvelle réglementation, de nombreux automobilistes, cyclistes et touristes affirmaient ne pas être au courant des nouvelles règles et ne pas s'y retrouver dans les nouvelles

---

<sup>15</sup> Rapport OCPM 2008, p. 23.

<sup>16</sup> [Table de concertation du Mont-Royal](#), Bureau du Mont-Royal, Ville de Montréal,

<sup>17</sup> Les Amis de la montagne. « Vision pour la réforme de la vocation du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde ». 9 mars 2018.

<sup>18</sup> Idem.

<sup>19</sup> Idem.

<sup>20</sup> CIMA+, « [Suivi du projet pilote sur le Mont-Royal - Retrait des véhicules particuliers en transit sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance Phase 2 – Plan de suivi global](#) », 8 novembre 2018, p. 48

signalisations. **La synthèse des contributions par questionnaires et sur la plateforme en ligne de l’OCPM confirme que nombreux ont été les Montréalais ayant signalé un manque de clarté dans la signalisation, et le besoin de la bonifier**<sup>21</sup>. C’est un constat qui est aussi souvent revenu lors des auditions publiques à l’OCPM. La superposition des panneaux et leur manque de visibilité à certains endroits du tronçon ont donc contribué à la confusion des Montréalais, mais également des touristes.

Le rapport CIMA+ sur le suivi du projet pilote indiquait à cet effet qu’il y avait une « réduction du niveau d’attention des conducteurs sur la route, qui cherchent des indications »<sup>22</sup>. Cela est d’autant plus problématique que l’inattention au volant est un facteur accidentogène. Concrètement et depuis le début du projet-pilote, Radio-Canada a rapporté que la SPVM a remis 556 constats d’infraction en date du 18 août, pour une moyenne de 7 constats par jour. Il est uniquement question des infractions dûment enregistrées ici, mais les manœuvres illégales ont été bien plus nombreuses. En effet, les constats préliminaires sur le projet pilote révélaient qu’il y avait entre 600 et 700 contrevenants à la signalisation par jour pendant le mois de juin. Une baisse des contrevenants à la signalisation a finalement été enregistrée, passant à 300-400 par jour au mois de septembre. Il est probable que ce nombre ait été au final beaucoup plus élevé puisqu’il n’y avait pas de surveillance en permanence. Une courte vidéo du journaliste Andy Riga filmée à 22h le soir à la mi-juillet l’illustre bien<sup>23</sup>. Ainsi, la mauvaise communication, couplée à la signalisation déficiente, a mené à plus de manœuvres incertaines et donc dangereuses de la part des automobilistes, mais aussi des cyclistes dès le début et tout au long du projet pilote.

### Un faux sentiment de sécurité encourageait les comportements dangereux

Les manquements sécuritaires du projet pilote trouvent aussi leur origine dans le faux sentiment de sécurité que les aménagements temporaires ont induit. Chez les cyclistes, cela s’est traduit par une augmentation de la vitesse en descente. Le rapport CIMA+ indiquait à cet effet que les cyclistes circulaient à une vitesse au 85<sup>e</sup> centile plus élevée que les automobilistes en descente : 48km/h pour ces derniers contre 56km/h pour les cyclistes en date du 19 juillet dernier<sup>24</sup>. Il est donc possible d’imaginer que 15% des cyclistes roulaient encore au-delà de 56km/h en descente. À l’endroit du belvédère Soleil par exemple, il a été noté que les cyclistes circulaient à vitesse élevée alors que des piétons embarquaient et débarquaient de l’autobus, ce qui pouvait mener à des risques de collisions entre les cyclistes et les piétons<sup>25</sup>.

Du côté des automobilistes, le Belvédère Soleil, de par son aménagement seul, a également provoqué l’apparition de comportements. En effet, les véhicules effectuaient des manœuvres illégales (traverser la ligne pleine, circuler à sens inverse, faire marche arrière, effectuer un virage en U) afin de se stationner illégalement sur l’accotement pour profiter du nouveau belvédère Soleil, indiquait le rapport<sup>26</sup>. Ainsi, malgré la mise en place de bollards pour l’accès piétonnier au belvédère, la cohabitation difficile avec les automobilistes et les cyclistes à cet endroit a parallèlement contribué à réduire la sécurité de la montagne<sup>27</sup>.

**Au final, les aménagements temporaires ont créé un faux sentiment de sécurité chez certains usagers, qui a mené à l’apparition de comportements dangereux qui n’existaient pas avant le projet pilote.**

---

<sup>21</sup> OCPM. « Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme en ligne. ». 8 novembre 2018.

<sup>22</sup> CIMA+, *Ibid.*, p.21

<sup>23</sup> Twitter, Andy Riga, @andyriga, « [Plenty of traffic on Remembrance between Beaver Lake and Smith House at this time of the day](#) », 14 juillet 2018, en ligne ;

<sup>24</sup> CIMA+ p. 18

<sup>25</sup> *Idem.*, p. 23

<sup>26</sup> *Idem.*, p. 23

<sup>27</sup> Lors de la présentation des constats préliminaires sur le projet pilote en octobre dernier, l’administration n’avait d’ailleurs pas pu répondre à la question de savoir s’il y avait réellement eu une augmentation des cyclistes et des piétons à la montagne depuis la mise en place du projet pilote.

## Réduction de l'accessibilité à la montagne

Selon Les Amis de la montagne, le parc du Mont-Royal (sans compter les visiteurs des deux cimetières) accueillait déjà 5 millions d'usagers en 2008 et accueille aujourd'hui entre 8 à 10 millions de visiteurs. L'enjeu de l'accessibilité pour tous les usagers est donc central dans toute réflexion entourant le réaménagement des voies d'accès à la montagne.

### Une mauvaise identification du problème

Dans un premier temps, il est essentiel de critiquer la base sur laquelle l'administration Plante a pris la décision de simplement bloquer les voies Camillien-Houde/Remembrance. Nous avons déjà démontré que malgré l'invocation des questions de sécurité, le projet pilote proposé n'a intégré aucune mesure permettant d'accroître la sécurité autre que la réduction du nombre de voitures sur la montagne. Toutefois, **cette décision de fermer le sommet de la montagne a fait fi des impacts sur l'accessibilité à la montagne pour l'ensemble des usagers ainsi que d'une analyse sérieuse de la fréquentation automobile, notamment des raisons de la présence d'automobilistes sur la montagne.** En témoigne la façon dont l'administration a utilisé le comptage des usagers des voies d'accès de la montagne, effectué pendant une période de 4 jours en juin 2014 par Vélo-Québec, pour justifier la prise de décision de l'administration.

En effet, dès l'annonce du projet pilote, l'administration Plante a cherché à convaincre la population de l'urgence de fermer l'« autoroute » qu'auraient représentée les chemins Camillien-Houde et Remembrance, invoquant la présence de plus de 12 000 automobilistes par jour, un chiffre tiré de l'étude de Vélo-Québec. Lorsque cette étude fut rendue publique sur le site de l'OCPM dans le cadre de la présente consultation, nous avons toutefois pu constater la faiblesse de cet argument.

D'une part, le sommet de 12 000 véhicules a été constaté une seule fois, le dimanche 15 juin, une journée parfaite, à 26 degrés Celsius, ensoleillée, sans aucune précipitation<sup>28</sup>. Exactement le genre de journée qui attire les foules sur la montagne. De plus, le graphique qui détaille d'heure en heure la fréquentation des voies d'accès documente une augmentation graduelle du nombre de voitures au fil de cette journée dominicale et non des pics aux heures de pointe, reflétant plutôt la simple fréquentation du parc et non un transit pendulaire d'un côté à l'autre de la montagne. Les trois autres jours de comptage, le nombre de voitures avoisinait plutôt les 9000. Le graphique sur l'évolution d'heure en heure du trafic du lundi dénote bien quant à lui un effet pendulaire accentué aux heures de pointe.

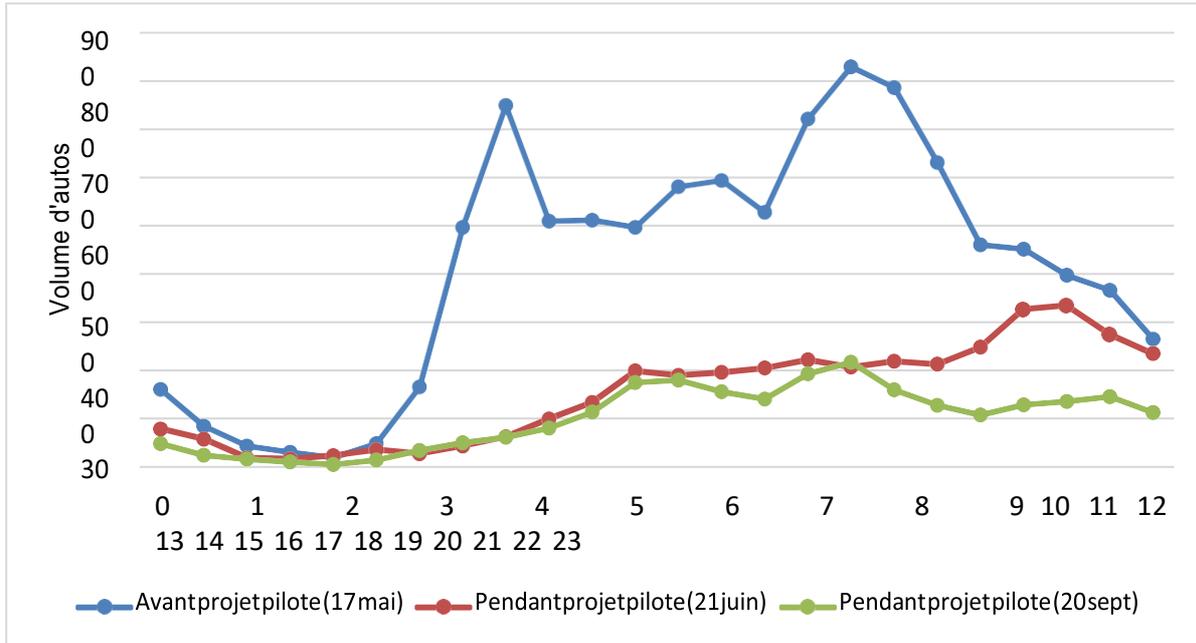
**À partir de ces premiers constats, l'administration aurait pu conclure que l'interdiction du transit la fin de semaine n'était pas nécessaire et viendrait plutôt affecter directement les usagers du parc, les familles, les personnes à mobilité réduite, etc. La première étape d'une réflexion sérieuse aurait dû être de mettre ces données à jour en faisant des observations sur plusieurs jours à différent moment de l'année, puis d'analyser avec sérieux diverses options visant à limiter le transit sans avoir d'impact sur l'accessibilité du site.**

D'ailleurs, lors de la présentation des constats préliminaires sur le projet-pilote, les fonctionnaires de la Ville ont révélé qu'exactement les mêmes tendances étaient à l'œuvre pendant le projet pilote comme en témoignent ces graphiques illustrant le volume de véhicules en semaine et fin de semaine avant et pendant le projet-pilote sur la voie Camillien-Houde/Remembrance :

---

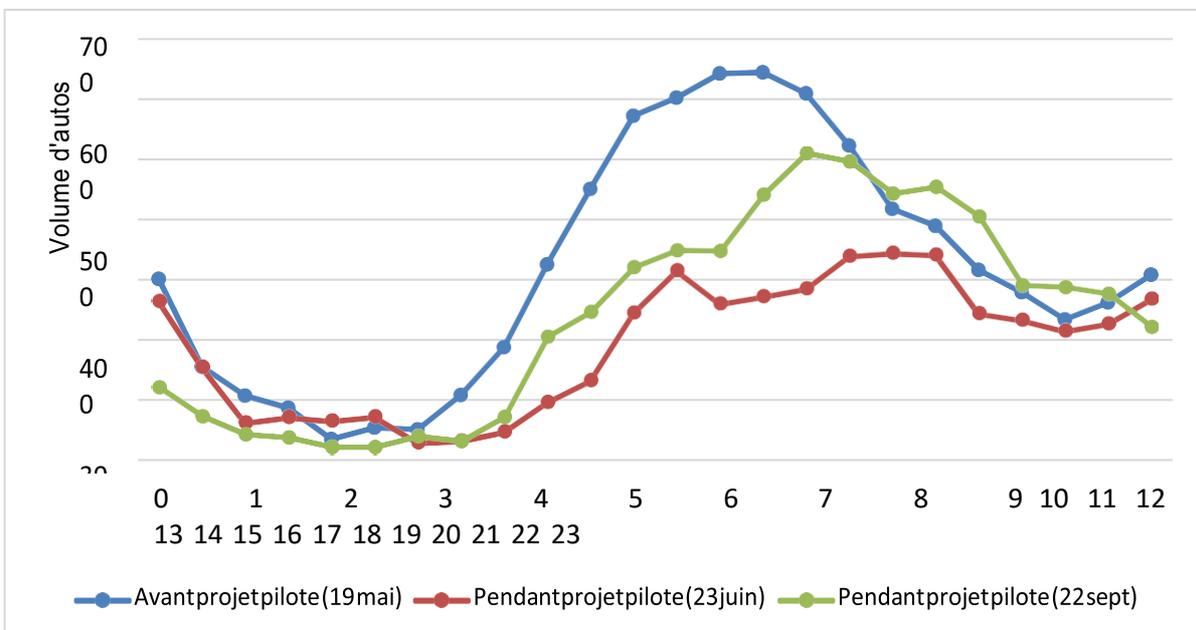
<sup>28</sup> Historique Météo, « [Montréal : Météo en juin 2014](#) ».

**Figure 1: Débit de véhicules en semaine (jeudi) avant et pendant le projet pilote – Voie Camillien-Houde**



Dans la Figure 1, on constate que le projet-pilote a eu pour effet de réduire le trafic automobile aux heures de pointe sur la voie Camillien-Houde/Remembrance pendant la semaine. C'est un tout autre constat pour l'effet de la fermeture de la voie Camillien-Houde/Remembrance sur le débit véhiculaire pendant la fin de semaine, tel qu'illustré dans la Figure 2.

**Figure 2 : Débit de véhicules la fin de semaine (samedi) Avant et pendant le projet pilote – Voie Camillien-Houde**



Aucun pic du nombre de véhicules n'est à noter en fin de semaine, et ce, même avant la mise en place du projet pilote. Il y a un débit qui fluctue graduellement tout au long de la journée, preuve que les automobilistes cherchaient plutôt à accéder à la montagne plutôt que d'y transiter. D'ailleurs, l'étude démontrait que la plupart des contrevenants ne transitaient pas, mais voulaient accéder aux stationnements

du Lac aux Castors, à l'Ouest, et à ceux de la Maison Smith, à l'Est, ainsi qu'aux cimetières<sup>29</sup>. Au final, on constate que la réduction du nombre de voitures la fin de semaine a été relativement faible. Après une réduction notable en début de projet pilote, alors que la confusion régnait dans la population sur la possibilité d'atteindre ou non le sommet de la montagne, le nombre d'automobilistes a peu à peu remonté pour atteindre des moyennes à peine plus basses qu'avant la mise en place du projet pilote, démontrant encore une fois ici que le projet pilote n'a pas atteint les objectifs fixés par l'administration.

### Des impacts sur plusieurs usagers

En voulant mettre fin au transit, l'administration a toutefois réduit l'accès à la montagne à certains usagers, comme l'illustrent plusieurs problématiques recensées : la gestion difficile des stationnements, l'accès limité aux deux cimetières du Mont-Royal et l'absence d'accès des automobilistes lors des cyclovias et l'accès entravé pour les personnes à mobilité réduite.

En premier lieu, les deux stationnements situés du côté du Lac aux Castors, qui offrent moins de places, étaient rapidement pleins *a contrario* de ceux situés près de la Maison Smith qui sont plus vastes et moins achalandés. Moults automobilistes provenant de l'Ouest, voulant se rendre au belvédère Camillien-Houde, n'avaient pas d'autre choix que de rebrousser chemin, et dans certains cas, d'accéder par le tronçon fermé aux véhicules particuliers, risquant de recevoir une contravention et contribuant aux comportements dangereux décrits dans la section précédente. De plus, lors de journées particulièrement achalandées, la montagne se retrouvait congestionnée, parfois sur de grandes distances.

En septembre dernier, **les Amis de la montagne constataient à cet effet que « le projet pilote en cours, y compris les dispositions prises pour le stationnement, segmente et cloisonne les pôles d'activités du parc du Mont-Royal, ayant pour effet de diminuer l'accessibilité aux destinations situées au cœur de la montagne »** et proposaient alors d'aménager la voie de telle façon à ce que la circulation véhiculaire soit fluide entre les points d'intérêts et que les automobilistes puissent arriver aussi bien de l'Est que de l'Ouest<sup>30</sup>.

Du côté des Montréalais, le questionnaire sur les impressions du projet-pilote révélait que 36.4% des répondants en ligne n'étaient « pas du tout d'accord » avec l'affirmation « les stationnements de la montagne sont facilement accessibles pendant le projet pilote »<sup>31</sup>. De même, lors des rencontres autour de la consultation publique, nombreux Montréalais résidents de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et de Westmount déploraient la discrimination du projet pilote envers les automobilistes provenant de l'Ouest. Au final, 48,5% des répondants des questionnaires en ligne étaient « tout à fait d'accord » avec l'affirmation que « Le projet pilote rend plus difficile l'accès à la Maison Smith et au Chalet de la montagne »<sup>32</sup>.

C'est d'ailleurs le même constat pour l'accès aux cimetières Mont-Royal et Notre-Dame-des-Neiges puisque la fermeture du tronçon permettait uniquement aux automobilistes provenant de l'Est de s'y rendre. La direction du cimetière Mont-Royal avait d'ailleurs joint sa voix à celle du cimetière Notre-Dame-des-Neiges pour déplorer des mesures privant les familles de leur liberté de venir se recueillir. Comme l'expliquait le directeur général de Services commémoratifs Mont-Royal, les cortèges funéraires ne représentent qu'une toute petite fraction du trafic qui arrive au cimetière contrairement aux véhicules particuliers<sup>33</sup>. Une mesure de mitigation du projet pilote a été proposée par l'administration et s'est concrétisée par l'autorisation spéciale de circuler sur la chaussée Sud pour les visiteurs du cimetière Mont-Royal en provenance de l'Ouest

---

<sup>30</sup> Les Amis de la montagne. « [10 propositions d'avenir pour Remembrance / Camillien-Houde](#) ». 4 septembre 2018.

<sup>31</sup> OCPM. 2018. « [Questionnaire sur les impressions du projet-pilote – en ligne – 31 août au 15 octobre](#) ». p.12 (Ci-après Impressions, 2018)

<sup>32</sup> Idem, p.14

<sup>33</sup> Journal de Montréal. « [Camillien-Houde : un autre cimetière monte au créneau](#) ». 5 mai 2018.

entre 9h et 16h tous les jours. Mais cela n'a pas eu l'effet escompté par l'administration puisque plusieurs conducteurs trouvaient complexe le chemin vers le cimetière en comparaison avec « l'avant projet pilote »<sup>34</sup>.

L'accès limité de la montagne aux automobilistes a aussi touché spécifiquement les familles. Les constats préliminaires sur le projet-pilote révèlent qu'« il y a eu très peu de participants au volet familial »<sup>35</sup> pour les cyclovias. Cela peut s'expliquer par le fait que, pour des raisons logistiques, beaucoup de familles utilisent la voiture pour se rendre au Mont-Royal.

Enfin, force a été de constater que les personnes à mobilité réduite ont été les grandes oubliées du projet pilote. Lors de rencontres organisées par l'OCPM et également par les Amis de la montagne, plusieurs témoignages ont démontré que le projet pilote réduisait considérablement leur accès à la montagne malgré une amélioration du service en transports collectifs. Le témoignage d'une dame illustre tristement la situation : du fait d'une condition physique ne lui permettant de rester debout que pour un court laps de temps, elle ne pouvait pas attendre pour un autobus et l'automobile était donc son seul moyen de transport pour se rendre au Mont-Royal.

### Amélioration de l'offre des transports collectifs vers la montagne

Il y a cela dit des améliorations à noter en ce qui a trait à l'offre des transports collectifs pour accéder à la montagne. Du 18 juin au 26 août, le service de la ligne 711 revenait 7 jours sur 7, puis en fin de semaine à partir du 27 août. Lors d'une rencontre avec les Amis de la montagne, ils nous ont indiqué que la reprise de la ligne avait entraîné une augmentation de 40% de son utilisation par les usagers. La ligne 11, quant à elle, circulait en tout temps. Deux arrêts de bus à l'entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges et au Belvédère Soleil ont également été ajoutés. L'amélioration de la ponctualité des lignes a pu être notée. En clair, le projet-pilote a insufflé une augmentation du nombre d'usagers des transports collectifs pour se rendre au Mont-Royal. Toutefois, ces mesures auraient très bien pu être mises en place sans la fermeture des voies d'accès.

### **Un fossé entre les résultats annoncés par l'administration et les faits**

Pendant 5 mois, à l'été 2018, l'administration Plante a interrompu la circulation automobile sur le sommet du mont Royal dans le cadre d'un « projet pilote » dont les objectifs premiers auraient dû être d'améliorer l'accessibilité et la sécurité dans le parc. Les fonctionnaires et l'administration ont finalement admis que la réduction du nombre de voitures sur la montagne était leur principale préoccupation. **Force est de constater que le projet pilote n'a pas rempli les attentes des Montréalais. Les problématiques de sécurité les plus criantes n'ont pas été corrigées et de nouveaux comportements dangereux ont émergé en réponse à des aménagements éphémères mal planifiés, n'améliorant aucunement la cohabitation entre les usagers, au contraire. De surcroît, la fermeture de la voie Camillien-Houde/Remembrance a eu pour effet de diminuer l'accessibilité à la montagne à de nombreux usagers, en particulier chez les familles et les personnes à mobilité réduite. De sorte que le projet pilote n'a pas réussi à rebâtir l'acceptabilité sociale mise à mal par une annonce précipitée en février dernier et l'absence de consultation en amont du projet pilote.**

Il est donc surprenant que l'administration ait annoncé, sans nuance, la réussite du projet pilote quelques jours après sa fin. Pourtant, les impressions des Montréalais sont tout autres. 58,7 % des participants du

---

<sup>34</sup> CIMA+, *Ibid.*, p. 36

<sup>35</sup> *Idem*, p. 5

questionnaire en ligne de l'OCPM ont considéré que le projet-pilote était une très mauvaise idée<sup>36</sup>. De plus, malgré les progrès en termes d'offre des transports collectifs, 48,4% des répondants en ligne ne sont « pas du tout d'accord » avec le fait que le projet pilote améliore la sécurité des différents usagers<sup>37</sup>. Ils ont également trouvé que « le projet pilote a compliqué l'accès à la montagne et la circulation entre les différents points d'intérêts »<sup>38</sup>. Les constats sur le projet pilote font d'ailleurs ressortir que ce sont tout particulièrement les automobilistes en provenance de l'Ouest qui ont vu leur accès limité : 66% des répondants du questionnaire de l'OCPM sur les impressions du projet pilote pensent d'ailleurs que « le projet pilote crée une barrière entre l'Est et l'Ouest de la montagne »<sup>39</sup>.

**Alors que la tenue de la consultation publique sur le futur des voies Camillien-Houde/Remembrance s'apprête à débiter, les déclarations de l'administration à l'effet que son projet est une « réussite » nous font craindre que l'administration ait déjà décidé de fermer les voies de manière définitive.**

L'administration fait fi des nombreux Montréalais qui ont exprimé leur mécontentement avant, pendant et après le projet pilote. Elle aurait dû attendre le résultat de la consultation avant de chercher à qualifier son projet de succès, en fonction de ses propres critères. En effet, les citoyens s'attendaient plutôt à une présentation objective des faits et des données colligées avant, pendant et après le projet pilote afin de se former une opinion éclairée. Cela n'a pas été le cas et tout porte à croire que la fermeture définitive de la voie Camillien-Houde/Remembrance soit l'option la plus valorisée par l'administration. À notre avis, l'administration démontre un manque d'écoute envers les citoyens qui continue de compromettre la démarche de consultation publique.

### III. Se réapproprier la montagne avec une vision rassembleuse

Après avoir fait l'évaluation du projet pilote et de la démarche qui l'a encadrée, nous croyons que cette consultation est une occasion à saisir pour établir les bases d'un projet pour notre montagne plus inclusif, capable de susciter l'acceptabilité sociale et tourné vers le futur. Pour ce faire, **il faut en priorité améliorer la sécurité ainsi que l'accessibilité de la montagne par le biais d'aménagements de qualité, orchestrés selon une vision globale**. Dans cette section, nous proposerons donc diverses mesures visant à repenser complètement les voies d'accès. Nous sommes en effet d'avis que cet axe doit subir une révision complète incluant sa vitesse, l'espace dédié aux cyclistes et aux piétons, sa signalisation, sa géométrie et les aménagements le long des voies et aux abords du parc.

---

<sup>36</sup> OCPM. 2018. « Synthèse des contributions par questionnaire et sur la plateforme en ligne ». 8 novembre 2018, p. 30 ; Les répondants à trouver que le projet-pilote est « une très mauvaise idée » sont moins nombreux in situ – 10,6% contre 58,4% en ligne. Mais, on compte 2683 répondants en ligne contre 264, soit 10 fois moins de personnes in situ.

<sup>37</sup> OCPM. 2018. « Survol de la synthèse des impressions recueillies : Les voies d'accès au Mont-Royal », p. 8

<sup>38</sup> Idem, p. 13

<sup>39</sup> OCPM. 2018. « Questionnaire sur les impressions du projet-pilote – en ligne – 31 août au 15 octobre ». en ligne. [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P96/6.8.2\\_questionnaire\\_sur\\_les\\_impressions\\_en\\_ligne.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P96/6.8.2_questionnaire_sur_les_impressions_en_ligne.pdf) p.16

## Notre vision : la cohabitation !

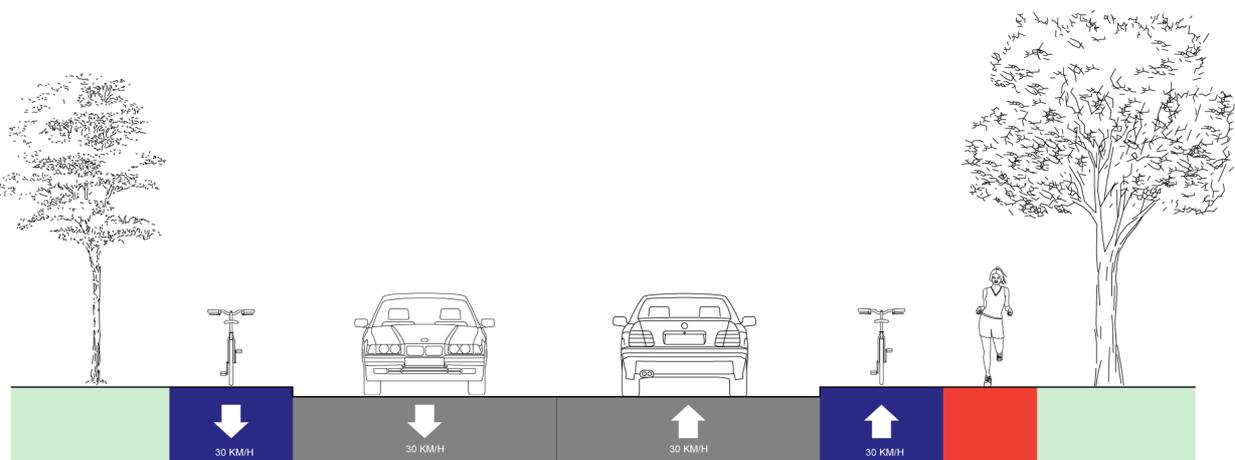
Aux yeux de son concepteur, M. Frederick Law Olmsted, le parc du Mont-Royal possède une valeur thérapeutique, tant au plan physique, psychologique que moral. Il a été conçu pour mettre en valeur le caractère naturel et majestueux de la montagne et de ses paysages, et pour contrer les maux associés à l'industrialisation et à l'urbanisation de Montréal. Pour M. Olmsted, il représente aussi un instrument de la vie démocratique, car tous les Montréalais peuvent s'y côtoyer sans distinction des classes sociales<sup>40</sup>. **Notre vision s'inscrit en continuité de celle de M. Olmsted puisque nous souhaitons que le chemin Camillien-Houde/Remembrance offre à nouveau une expérience publique, accessible et sécuritaire, plutôt qu'être un axe de transit routier entre les deux côtés de la montagne.**

En effet, un consensus a émergé lors des consultations de 1990 et 2008 voulant qu'on réduise la circulation automobile sur la montagne et qu'on bonifie les accès pour les piétons et cyclistes.<sup>41</sup> Nous croyons qu'il faut tenir compte de cette vision. Toutefois, comme le projet pilote a eu une très grande couverture médiatique et a soulevé les passions d'un grand nombre de citoyens, venus d'horizons différents, la présente consultation est l'occasion de bâtir un consensus plus large au sein de la population.

C'est pourquoi, contrairement à l'administration, **notre approche cherche à réduire significativement le transit des Montréalais qui utilisent la montagne pour passer d'un quartier à un autre, sans pour autant bloquer directement la circulation ni réduire l'accessibilité et la fluidité dans le parc. Notre approche est graduelle et vise une transformation des habitudes de vie des citoyens par le biais de mesures dissuasives plutôt que coercitives.** S'il était possible d'interdire le transit uniquement aux heures de pointe en semaine, sans nuire à la sécurité ou l'accessibilité des usagers du parc le reste du temps, nous n'y serions pas opposés. Aujourd'hui, la mise en œuvre d'une telle mesure, circonscrite dans le temps, serait difficile à faire respecter.

Les voies Camillien-Houde/Remembrance doivent revenir à leur fonction originelle, soit celle d'un chemin de plaisance à travers un magnifique parc urbain. Mais pour y parvenir, il n'est pas question pour nous de lutter à tout prix contre la présence de la voiture sur la montagne. Nous croyons qu'il suffit de mettre en place des mesures douces, mais dissuasives et structurantes pour décourager l'utilisation de ces voies uniquement à des fins de transit et pour encourager les comportements sécuritaires. Voici l'ensemble des mesures que nous proposons en priorité.

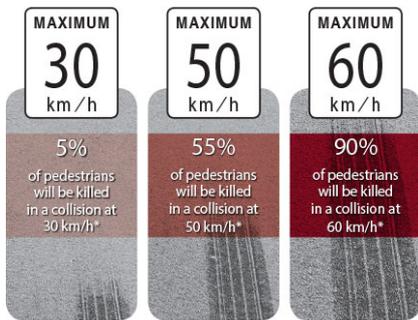
### La liberté de circuler et la sécurité pour tous les usagers



<sup>40</sup> OCPM. *S'approprier la ville: Les cahiers de l'OCPM*. Volume 3, numéro 1. Novembre 2012. En ligne : p.10

<sup>41</sup> Rapport OCPM 2008, p. 5.

## Réduire la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble du parc



La vitesse des véhicules motorisés est l'un des principaux facteurs d'insécurité pour les piétons et les cyclistes sur la montagne, et cela peut décourager plusieurs personnes à s'y déplacer de manière active. Malgré que le projet pilote impose une vitesse maximale de 40 km/h, nous croyons qu'il est opportun de la réduire davantage. À 30km/h, comparativement à 40km/h, la distance de freinage est réduite de moitié (passant de 27m à 13m), les probabilités de décès chutent grandement passant à 5% de risque et le champ de vision est nettement augmenté<sup>42</sup>.

Toutefois, l'imposition d'une nouvelle vitesse doit impérativement se faire ressentir par un nouvel aménagement routier (tel que décrit ci-dessous) et par l'ajout des mesures coercitives adéquates. La ville doit modérer les ardeurs des automobilistes qui mettent la pédale à fond et aux cyclistes qui profitent pleinement de l'adrénaline que procure une descente à grande vitesse. **C'est pourquoi nous proposons la diminution de la vitesse de circulation à 30km/h dans l'ensemble du parc, accompagnée de l'installation de photo-radars mobiles, d'indicateurs de vitesse électronique, de dos-d'âne et de bandes rugueuses pour assurer le respect de cette nouvelle signalisation.**

La présence d'indicateurs de vitesse et de photo-radars mobiles incitera les automobilistes et les cyclistes à faire preuve d'une plus grande prudence. Tandis que l'ajout de bandes rugueuses dans la voie à l'approche de zones dangereuses et de dos d'âne à des endroits spécifiques comme l'entrée du parc alertera le conducteur qu'il se trouve dans un chemin de plaisance et que sa conduite doit s'y conformer.



**Recommandation 4 - Que la vitesse permise dans le parc du Mont-Royal soit abaissée à 30km/h pour l'ensemble des usagers.**

**Recommandation 5 - Que soient mis, à des endroits stratégiques, des indicateurs de vitesse, des photo-radars, des dos-d'ânes et des bandes rugueuses.**

## Mieux définir et protéger les pistes cyclables

Pour répondre aux besoins des nombreux cyclistes utilisant le Mont-Royal comme lieu de plaisance et d'entraînement, la ville doit leur accorder une place prépondérante sur la montagne. **Nous proposons donc de créer, en continu, tout le long des voies Camillien-Houde/Remembrance une piste cyclable légèrement surélevée, clairement indiquée par l'usage d'un marquage colorée ou d'un matériau distinct et séparée de la voie véhiculaire par une étroite bande rugueuse.**



Nous croyons qu'il est impératif d'assurer la continuité des pistes cyclables sur la totalité des voies Camillien-Houde/Remembrance (à l'exception d'un espace partagé dans le col que nous aborderons ci-dessous) et d'aménager les pistes cyclables de façon à répondre au type de pratique qu'ils effectuent sur le Mont-Royal. Puisque la circulation bidirectionnelle des cyclistes peut engendrer des conflits d'usage, notamment autour des belvédères et des stationnements, l'utilisation des accotements actuels ou l'espace dégagé par le

<sup>42</sup> Cette image a été réalisé dans le cadre d'une [campagne de sensibilisation](#) à la vitesse dans le comté de Strathcona en Alberta.

rétrécissement des voies doivent permettre l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles surélevées de chaque côté des voies.

A priori, on aurait pu penser que l'ajout de bollards ou d'un muret protecteur entre les pistes cyclables et les voies routières serait l'option sécuritaire à privilégier. Mais suite à nos validations auprès d'un ingénieur en circulation et d'échanges avec Vélo-Québec, il appert que cette solution n'est pas souhaitable en raison de la vitesse induite par l'inclinaison naturelle de la montagne. En effet, en cas d'accident, une collision avec les bollards ou le muret pourraient causer des blessures graves aux cyclistes.

Toutefois, il est possible d'utiliser des mesures non-intrusives pour mieux protéger les cyclistes. D'abord, il faut effectuer une délimitation visuelle de la piste, que ce soit par un marquage coloré ou par l'utilisation d'un matériau spécifique. Nombreuses sont les pistes colorées en Europe et Montréal peut également s'inspirer d'une multitude de projets à l'international, comme la construction de pistes cyclables qui brillent dans le noir en Pologne.<sup>43</sup> Ensuite, nous proposons l'insertion d'une bande rugueuse entre la piste et la voie. Ces bandes rugueuses, comme aux abords des autoroutes, permettent d'attirer l'attention des automobilistes en produisant un effet sonore et une vibration lorsque ceux-ci les franchissent. Ainsi, la distinction des usages sera ressentie et saisira le champ visuel des automobilistes pour assurer une meilleure cohabitation des usagers du Mont-Royal.



**Recommandation 6 - Que les accotements actuels soient réaménagés de sorte qu'on y implante deux voies cyclables surélevées et distinctes dans chacune des directions, que ces nouvelles voies cyclables soient clairement identifiées par le biais de marquage coloré et séparées de la voie par une étroite bande rugueuse.**

#### La montée Hochelaga : un espace unique pour les piétons



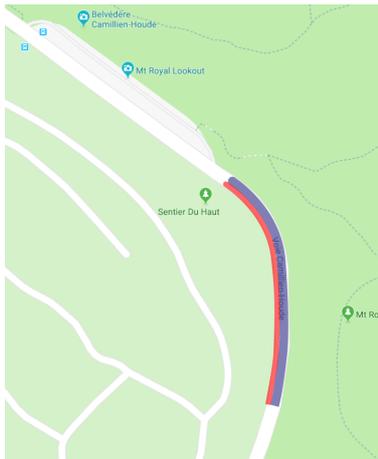
La marche constitue la principale, et plusieurs diront la meilleure façon de vivre l'expérience de la montagne. Malgré la présence de nombreux sentiers boisés où ils peuvent se promener, les piétons ont également leur place sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance. En fait, ils sont nombreux à monter directement par la voie routière où aucun aménagement ne leur est dédié. **Comme pour les cyclistes, nous croyons que les piétons méritent un espace adapté à leur usage actuel, sécuritaire et favorisant le transport actif. Nous proposons donc d'aménager la**

**Montée Hochelaga, en construisant un trottoir distinctif en bois, longeant de manière continue l'ensemble de la voie Camillien-Houde.** La montée Hochelaga devra être en direction Ouest afin de ne pas être du côté de la descente de la montagne et ponctuée de traverses piétonnes vers les lieux d'attrait comme le belvédère Camillien-Houde. Le choix d'un matériau noble vise à doter la montagne d'infrastructures à la hauteur du statut patrimonial du Mont-Royal. Sachant que près de 4000 frênes doivent être abattus sur la montagne, il serait intéressant d'un point de vue du développement durable d'utiliser ce bois pour construire un mobilier urbain symbolique aux grimpeurs et promeneurs urbains.

**Recommandation 7 - Qu'un trottoir en bois soit aménagé en direction Ouest le long de la voie Camillien-Houde afin de permettre une montée sécuritaire pour les piétons.**

<sup>43</sup> Lidzbark Warmiński. France24, « [En Pologne, on peut rouler sur une piste cyclable fluorescente](#) ». 06 octobre 2016.

## Faire du col un véritable espace partagé



L'axe Camillien-Houde/Remembrance doit s'insérer dans le paysage naturel de la montagne et permettre l'émerveillement. Dans l'esprit de Frederick Law Olmsted, l'expérience d'une progression complète et en douceur jusqu'au sommet devait révéler la beauté des paysages, dont celui du col entre le belvédère Camillien-Houde et la Maison Smith<sup>44</sup>. À cette hauteur, la largeur de la voie est plutôt restreinte de sorte que la piste cyclable disparaît au profit de la voie. Aucun espace pour les piétons n'y est prévu. Tel que souligné par les nombreux participants et par l'OCPM en 2008, la route, enserrée par les falaises, est considérée comme dangereuse par les piétons et les cyclistes<sup>45</sup>. **À nos yeux, cet espace mérite d'être complètement réimaginé afin d'en faire un véritable espace partagé et sécuritaire mettant en valeur les escarpements**

**afin de permettre aux citoyens qui empruntent ce passage de réaliser qu'ils traversent la montagne elle-même.**



Un espace partagé comporte habituellement une chaussée d'un matériau distinct, généralement des pavés, intégrant un concept visuel particulier pour bien marquer la spécificité de l'espace. Dans cet espace, cyclistes et automobilistes se partagent les voies. Dans le cas du col, étant donné la présence d'une courbe réduisant la visibilité, nous croyons que les piétons devraient avoir leur espace sécurisé. Nous proposons donc d'y poursuivre le trottoir, la montée Hochelaga. En ce qui a trait à la circulation automobile, si la largeur du col le permet, nous recommandons de maintenir une voie partagée pour les voitures et les vélos dans chaque direction en plus du trottoir.



Nous croyons néanmoins qu'un autre scénario mérite également d'être étudié. Si la largeur ne permet pas de maintenir deux voies en plus d'aménager un trottoir sécuritaire, **il pourrait être intéressant d'aménager une seule voie bidirectionnelle pour les automobilistes, mais dont l'accès serait contrôlé par la présence d'un feu alternatif à décompte. Ces feux ne permettraient la circulation automobile que dans une seule direction à la fois.** Quant aux piétons et aux cyclistes, un trottoir et une piste cyclable seraient aménagés pour eux dans l'espace gagné. Selon nous, une telle innovation mérite d'être étudiée avec sérieux. En plus d'assurer la sécurité des usagers, l'usage de feux alternatif imposerait un ralentissement important dans ce secteur caractérisé par des risques importants.

**Recommandation 8 – Que le col de la montagne soit réaménagé afin d'en faire une véritable zone partagée assurant la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.**

**Recommandation 9 - Que l'installation d'un feu alternatif à décompte aux embouchures du canyon soit étudiée.**

## Réduire la largeur des voies et doter le parc d'entrées routières distinctives

Afin de faire comprendre à tous les usagers, mais particulièrement aux automobilistes, que le chemin Camillien-Houde/Remembrance s'inscrit dans une trame physique distincte des rues avoisinantes, sa structure physique doit être revue pour en faire un lieu de balade. Effectivement, les géométries véhiculaires actuelles, d'une largeur pouvant atteindre jusqu'à 33 mètres par endroit, sont inadaptées à un parc. En étant

<sup>44</sup> Ville de Montréal. « [Paysage du Mont-Royal](#) », Le site officiel du Mont-Royal.

<sup>45</sup> Rapport OCPM 2008, p.21.

aussi larges, celles-ci entraînent des comportements dangereux comme la vitesse et l'impression d'être sur un axe à grande vitesse.<sup>46</sup> L'analyse des collisions routières sur Camillien-Houde dénombre 39 collisions, dont au moins 8 collisions ont impliqué une manœuvre de demi-tour entre les années 2015 et 2017<sup>47</sup>. De ce nombre, 4 ont impliqué un cycliste, dont celle de Clément Ouimet.

**De façon à laisser davantage de place aux piétons et aux cyclistes, la largeur de Camillien-Houde doit être revue pour la réduire à sa plus simple expression véhiculaire. Il est démontré que le rétrécissement de la voie automobile induit une réduction de la vitesse chez les conducteurs<sup>48</sup>.** Un tel rétrécissement diminuerait également les possibilités d'effectuer des demi-tours puisque l'amplitude de la route elle-même serait réduite.

Finalement, dans un même ordre d'idées, afin d'encourager les usagers de la route à moduler leurs comportements routiers à leur environnement, nous croyons que les entrées routières au parc du Mont-Royal doivent être complètement réaménagées par l'ajout d'éléments distinctifs, marquant une rupture psychologique entre la ville et le parc. Puis, tout au long des voies, l'ajout d'une plantation d'arbres et d'arbustes viendrait surplomber la route et rétrécir le champ visuel des automobilistes, incitant à une diminution de vitesse<sup>49</sup>. Profitons du génie créatif montréalais pour s'assurer que tout un chacun comprend que le Mont-Royal est un lieu particulier.

***Recommandation 10 - Que l'espace consacré aux voies routières soit réduit à sa plus simple expression, tout en assurant la sécurité des usagers de la route, sur l'ensemble des voies Camillien-Houde/Remembrance***

***Recommandation 11 - Que les entrées du parc du Mont-Royal soient réaménagées de manière distinctive afin de marquer une séparation entre le parc et la ville et que la végétation aux abords des voies soient bonifiées.***

## **Sécurisons nos espaces publics !**

### S'arrêter en toute sécurité au belvédère Camillien-Houde

Actuellement, la seule façon de pouvoir entrer et sortir du belvédère Camillien-Houde est en circulant d'Ouest en Est, c'est-à-dire à partir du sommet du Mont-Royal vers l'arrondissement du Plateau. Pour un touriste en provenance de ce quartier, la tentation est grande d'entrer par la sortie ou encore d'effectuer un demi-tour illégal pour entrer dans le belvédère, notamment parce que c'est le premier point d'intérêt qu'il croisera sur sa route. De la même façon, certains automobilistes en provenance de l'Ouest entrèrent quand même par la sortie après avoir dépassé l'entrée.

L'étude produite par CIMA+ dans le cadre du projet pilote démontre que plusieurs manœuvres illégales sont effectuées par des automobilistes tentant d'accéder au belvédère<sup>50</sup>. Malgré une diminution du nombre de manœuvres suite à l'installation de bollards à la sortie du belvédère, un meilleur aménagement de l'ensemble du secteur nous semble nécessaire afin de régler les enjeux de sécurité une fois pour toutes. Notons que l'aménagement du stationnement du belvédère Camillien-Houde a été responsable de 15 collisions (11%) entre les années 2013 et 2017.

---

<sup>46</sup> Le Devoir. «[Camillien-Houde : vers une largeur de neuf mètres?](#)». 2 Mars 2018. En ligne :

<sup>47</sup> Ville de Montréal. [La Mont-Royal : Portrait des collisions impliquant au moins un véhicule motorisé \(2013-2017\)](#). Juin 2018.

<sup>48</sup> Ministère des Transports du Québec. [Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal](#). 2002.

<sup>49</sup> Urbanisme participatif. [Fiche conseil : Mesure d'apaisement de la circulation visant à réduire la vitesse](#). 2015.

<sup>50</sup> CIMA+, p.39

Notre proposition est simple et reconnaît le belvédère comme le lieu fort achalandé qu'il est. C'est pourquoi nous suggérons d'aménager le belvédère de manière à ce qu'on puisse y entrer et en sortir par et vers toutes les directions. Afin d'assurer la sécurité de tous les usagers, des arrêts devront être installés à l'intersection ainsi créée ou un feu alternatif à décompte tel que décrit dans la section sur l'aménagement du col. Nous recommandons également que l'intersection soit dotée de traverses piétonnes surélevées et soit identifiée par le biais d'un pavé uni, coloré ou non, pour attirer l'attention de l'ensemble des usagers sur le partage de la route. Comme l'intersection coïncide avec un arrêt du trajet d'autobus 11, cela sécurisera les utilisateurs du transport en commun. En permettant l'entrée et la sortie en direction Est comme Ouest, les automobilistes feront moins de manœuvres dangereuses dans le secteur, tandis que les cyclistes devront ralentir également avant la principale descente sur la montagne. Si ce réaménagement signifie réduire le nombre de places de stationnement au belvédère, nous croyons que les gains en termes de sécurité le justifient. Tout réaménagement devra également prévoir un espace d'arrêt pour les autobus touristiques.

**Recommandation 12 - Que le belvédère Camillien-Houde soit réaménagé de manière à permettre d'y entrer et d'en sortir par et vers toutes les directions.**

**Recommandation 13 – Qu'une intersection dotée de panneaux d'arrêts et de traverses piétonnes surélevées, soit aménagée.**

**Recommandation 14 - Qu'un espace soit clairement défini permettant le stationnement, de façon sécuritaire, des autobus de tourisme.**

#### Faire du nouveau belvédère Soleil un lieu permanent et sécuritaire

Dans le cadre du projet pilote, l'administration a créé un nouveau belvédère nommé « Soleil ». Comme indiqué dans nos critiques, ce lieu doit être repensé en premier lieu pour assurer la sécurité des usagers. En effet, l'étude produite par CIMA+ démontre que l'implantation de ce belvédère a entraîné des comportements dangereux et illégaux, dont une cohabitation difficile avec les piétons, le stationnement d'automobilistes dans les accotements et des virages en U.<sup>51</sup> **L'ensemble du secteur doit donc être repensé pour dégager la structure de l'espace public. Un partenariat avec le cimetière du Mont-Royal permettrait de créer une structure aérienne surplombant le cimetière. Ce serait également l'occasion de remplacer le belvédère éphémère, de mauvaise facture, par une structure pérenne intégrée plus harmonieusement au paysage et dans l'esprit du lieu.** À ce titre, nous croyons qu'il est préférable d'éviter une structure trop imposante qui obstrue les points de vue. Finalement, l'aménagement de bandes cyclables et d'un trottoir avec une traverse piétonne surélevée tel que proposé ci-haut aidera à la cohabitation des usages dans le secteur. Ici aussi, comme aux intersections aux abords du belvédère Camillien-Houde, l'usage d'un matériau différent ou de couleur sur la voie permettra aux automobilistes une meilleure compréhension de l'espace qui leur est réservé.

**Recommandation 15 - Qu'un partenariat soit fait avec le cimetière du Mont-Royal afin d'aménager un belvédère aérien et pérenne, tout en en sécurisant les abords.**

#### Améliorer la sécurité aux abords des stationnements

Outre les belvédères, les points de rencontre entre les différents usages, comme l'accès au Pavillon du Lac-aux-Castor et le stationnement de la maison Smith, doivent être repensés afin de diminuer les risques de

---

<sup>51</sup> Ibid p.49

collisions. En effet, 23% des collisions entre 2013 et 2017 se sont produites autour des stationnements. Malgré que celles-ci impliquent surtout des véhicules stationnés dont l'impact résulte en dommage matériel seulement, nous pensons qu'il est impératif de simplifier les accès. L'ajout d'arrêts sur le chemin Remembrance devant l'entrée de la maison Smith et l'entrée des cimetières permettrait une meilleure compréhension des intentions des différents usagers. Les traverses piétonnes autour de ces sites doivent également être surélevées et comprendre une signalisation et un marquage adéquat. En outre, la majorité des incidents de ce secteur se sont produits de nuit, l'éclairage devrait être ajusté.

**Recommandation 16 - Que les accès aux stationnements soient repensés afin d'en réduire les risques de collisions, par l'ajout d'arrêts, de traverses surélevées et d'un meilleur éclairage.**

## Améliorons l'accessibilité de la Montagne!

Avant toute chose, Ensemble Montréal pense **qu'il est indispensable d'accompagner tous futurs efforts d'aménagements de la montagne d'une enquête détaillée sur les usagers du Mont-Royal, considérant que la plus récente a été réalisée en 2006**. L'objectif est d'établir des profils précis des différents usagers et de leurs habitudes en vue de désengorger les secteurs qui sont parfois utilisés au-delà de leur capacité limite au profit des secteurs moins connus. Cela contribuerait parallèlement à propulser une vision globale pour le Mont-Royal, une vision qui a manqué jusqu'ici à l'administration. La Ville de Montréal pourrait s'inspirer du *Report on the Public Use of Central Park* de 2011 qui avait orienté les démarches de mise en valeur des secteurs sous-utilisés du parc grâce à un portrait précis des habitudes des usagers. Dans un souci de pertinence, l'enquête devrait être étendue aux bois Summit et Outremont, qui font partie intégrante du Mont-Royal.

**Recommandation 17 – Que soit réalisé une enquête sur les usagers de la montagne, à l'image du Report on the Public Use of Central Park de 2011 et étendre l'étude aux usagers des bois Summit et Outremont.**

### Améliorer l'expérience des piétons

**Une vision d'ensemble de l'enjeu de l'accessibilité de la montagne doit s'attarder à la façon dont les usagers accèdent au parc, mais également à la façon dont ils passent d'un attrait à l'autre à travers le parc.**

Sur le sommet de la montagne, dans l'espace fermé à la circulation pendant le projet pilote, des améliorations notables doivent être faites. En l'absence de trottoirs, les piétons doivent marcher sur le terre-plein le long du Chemin Remembrance entre le Cimetière Notre-Dame-des-Neiges et le poste de quartier, au point où une ornière est visible au sol.

Le manque d'une signalétique claire dans l'ensemble du parc (panneaux cachés ou abîmés, voire inexistantes) est un enjeu criant. Plusieurs entrées piétonnes sont peu connues et peu valorisées, notamment au Sud de la montagne (Des Pins/Cedar, Cedar/Côte-des-Neiges, Mont-Royal et Redpath Crescent), alors que ce pourrait être des connexions intéressantes avec le centre-ville. Le long des sentiers le problème est frappant, au point que les promeneurs peuvent se perdre et emprunter des sentiers informels, où leur présence a des impacts néfastes sur la biodiversité et la vitalité de la forêt urbaine. Certains sentiers sont dotés d'affichettes à peine visibles, peu adaptées à l'ensemble de la population, comme l'illustre la photo ci-



contre. La fluidité de la circulation des piétons est également entravée par le fait que plusieurs sentiers formels moins connus ne sont pas indiqués, sont en mauvais état ou difficilement praticables (passages étroits et végétation envahissante). **D'ailleurs, une connexion majeure est absente entre le chemin d'Olmsted et le nouveau sentier qui travers le bois d'Outremont vers le parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne. La construction d'une passerelle au-dessus de l'entrée Camillien-Houde permettrait enfin de terminer le chemin de ceinture du parc.**

Le Mont-Royal bénéficierait également d'une bonification de son mobilier. Le Chemin Olmsted, qui est le chemin le plus emprunté par les cyclistes et les piétons, mesure 8,3 km. Si des bancs sont déjà installés tout au long de ce chemin, la distance les séparant peut atteindre jusqu'à 450 mètres, ce qui peut être éprouvant pour certaines personnes. La multiplication des bancs le long du chemin Olmsted ainsi que la mise en place progressive des bancs aux endroits possibles le long des chemins les plus fréquentés comme les moins fréquentés, en s'inspirant notamment du *Central Park* à New York, devrait être évaluée rapidement.

Toujours dans un souci d'accessibilité, Ensemble Montréal estime que les principaux sentiers liés aux pôles d'attractivité (chalet et belvédère Kondiaronk, pavillon du lac aux Castors, maison Smith) pourraient être éclairés par le biais de technologies à faible impact, telles que des luminaires solaires. Selon le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal de 2017, si ce ne sont pas tous les sentiers qui devraient être éclairés, l'installation d'éclairage le long des principaux sentiers est envisageable<sup>52</sup>.

Enfin, des mesures peuvent être entreprises sur le court terme pour faciliter l'accessibilité des activités aux personnes à mobilité réduite, ces dernières étant trop souvent oubliées. Ensemble Montréal propose que le comptoir de location des Amis de la montagne au Pavillon du Lac aux Castors se dote de Ski-Vel<sup>53</sup>.

***Recommandation 18 - Que l'expérience piétonne soit au cœur de tout nouveau projet pilote ou projet d'aménagement sur la montagne, en misant notamment sur une signalisation mieux développée, la mise en valeur des entrées et accès piétons, une amélioration du mobilier et de l'éclairage.***

#### Multiplier les incitatifs à l'utilisation du transport en commun

Avec 8 stations de métro, réparties sur 3 lignes et à moins de 20 minutes de marche d'une entrée du parc du Mont-Royal, le transport collectif demeure un excellent choix pour s'y rendre. Lors des comptages de 2006 et 2018, l'utilisation du métro et de l'autobus comptait trop peu parmi les modes de transport utilisés pour se rendre sur le Mont-Royal<sup>54</sup>. En effet, **le métro n'est utilisé que par 7% des usagers. La signalisation entre ces stations et les entrées du parc demeurent déficientes, voire absentes. La ville doit guider les usagers vers la montagne par l'ajout de panneaux indicatifs, d'un tracé sur la chaussée ou d'une trame verte.**

Quant à l'autobus, plusieurs lignes desservent les flancs du Mont-Royal et permettent aux citoyens d'y avoir accès. Les lignes 80 Du Parc et 165 Côte-des-Neiges offrent des services fréquents, mais peu de Montréalais les utilisent pour accéder aux sentiers. Lors du comptage de 2012, l'autobus ne représentait qu'entre 4 et 13% de l'utilisation, selon qu'on soit en hiver ou en été.<sup>55</sup> Seules les lignes 11 et 711 offrent la montée du

<sup>52</sup> Direction des transports. « Éclairage : Guide d'aménagement durable des rues de Montréal de 2017 ». Juin 2017, p. 5.8.

<sup>53</sup> Kéroul 2014. Depuis 2014, plusieurs parcs nationaux au Québec tels que le parc d'Oka se sont dotés de ce nouvel équipement dans un souci d'accès universel. <http://www.keroul.qc.ca/nouvelles/64-profitez-de-l-hiver-avec-le-ski-vel.html> (page consulté le 18 septembre 2018)

<sup>54</sup> CRE-Montréal. [L'accessibilité au parc du Mont-Royal et aux espaces verts de la montagne](#) : Document de travail 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.

<sup>55</sup> Ville de Montréal. [Rapport : Révision de l'offre globale de stationnement sur le Mont-Royal](#). Février 2012.

parc, mais leurs passages peuvent être bonifiés<sup>56</sup>. Par exemple, la ligne 711 ne circule que la fin de semaine à partir de l'automne, alors que plusieurs Montréalais pourraient l'utiliser en soir de semaine. La STM devrait également étudier l'ajout d'un circuit reliant directement des secteurs touristiques ou achalandés du centre-ville et la montagne. Certains des accès au parc à proximité des arrêts d'autobus demanderaient davantage d'amour et à être mieux connus du public. De plus, aucune ligne ne permet l'accès direct au Belvédère du Bois Summit, même si les lignes 11 et 166 circulent à proximité des entrées piétonnières.

**Recommandation 19 - Que la ville de Montréal bonifie la signalisation aux abords des édicules de métro et des arrêts d'autobus autour de la montagne en vue d'encourager l'utilisation de ces moyens de transport pour y accéder.**

**Recommandation 20 - Que la STM augmente les plages horaires des lignes 11 et 711 afin de mieux desservir l'ensemble des utilisateurs.**

**Recommandation 21 - Que la STM étudie le prolongement d'une ligne pour desservir le belvédère du Bois de Summit.**

#### Offrir une navette entre la montagne et des stationnements incitatifs

Le transport en commun demeure l'une des meilleures options pour visiter les principaux attraits de la montagne, notamment en tant que touriste. **La STM devrait envisager, comme l'avait suggéré l'OCPM en 2008, la mise en service d'un projet pilote reliant les principaux sites d'intérêt du parc et des stationnements incitatifs situés à proximité, tels que le Royal Victoria, l'Hôpital général de Montréal, l'Hôtel-Dieu et les universités de Montréal et McGill<sup>57</sup>.** Ces institutions offrent environ 3 200 places sur le flanc Sud et 4 500 places sur le flanc Nord, pour un total approximatif de 7 700 places de stationnements<sup>58</sup>. Outre les journées de semaine, la majorité de ces stationnements sont inoccupés lors des fins de semaine ou les soirs. Cependant, dans la mesure où leurs tarifs sont bas, ceux-ci pourraient servir d'incitatif à délaissier la voiture si une navette y était offerte.

**Recommandation 22 - Que la ville de Montréal entreprenne des démarches auprès des institutions limitrophes au parc du Mont-Royal pour permettre l'utilisation de leurs espaces de stationnement.**

**Recommandation 23 - Que la STM mette en place un projet pilote permettant de relier le sommet de la montagne, des stationnements incitatifs et certains attraits touristiques par le biais d'une navette.**

---

<sup>56</sup> OCPM. [Synthèse des ateliers créatifs – Été 2018](#). Novembre 2018, p.4

<sup>57</sup> OCPM, Rapport 2008, p.24

<sup>58</sup> Ibid.

## Conclusion : pour une vision ambitieuse

Ensemble Montréal propose de revoir fondamentalement le projet pilote en reconnaissant l'importance du lien Camillien-Houde/Remembrance pour les Montréalais. Notre volonté est d'assurer la cohabitation de tous les types d'usagers en misant sur des aménagements pérennes et de qualité des espaces et des voies publiques. **Afin d'incarner cette vision, nous recommandons de lancer un vaste concours international de design qui permettra d'intégrer l'ensemble des interventions d'aménagements majeurs faisant consensus dans la population au sein d'une vision d'ensemble structurante et rassembleuse, qui respecte les orientations imaginées par Frederick Olmsted. Les orientations initiales du projet devraient être validées lors d'une consultation publique et le choix du lauréat devrait être choisi par le biais d'un jury mixte composé d'experts et de citoyens de tous les quartiers montréalais.**

Montréal est une ville UNESCO de design. « En attribuant le titre de Ville UNESCO de design à Montréal, l'UNESCO a reconnu le potentiel des designers à contribuer au devenir de Montréal, ainsi que l'engagement et la détermination de la Ville de Montréal, des gouvernements et de la société civile à miser sur cette force pour améliorer la qualité de vie des Montréalais. », nous rappelle la Ville de Montréal. Le lancement d'un tel concours de design nous apparaît aller de soi!

Nous pourrions compter sur l'expertise du monde entier pour mettre en valeur notre montagne, poser des gestes durables visant à retourner aux origines de ce parc, tout en ayant l'ambition de répondre aux besoins d'une population contemporaine, active et ayant soif de nature. En nous appuyant sur des experts, nous nous assurerons de poser des gestes qui respecteront l'esprit et la vision de son créateur, M. Frederick Olmsted, tout en nous inscrivant dans le futur.

De plus, en janvier 2017, la Ville de Montréal soumettait une demande auprès du gouvernement du Canada afin de faire reconnaître l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal comme site du patrimoine mondial. Cette demande a reçu l'appui de la Table de concertation du Mont-Royal ainsi que des communautés autochtones du Québec. Le gouvernement canadien n'a malheureusement pas retenu la proposition montréalaise, mais les intervenants continuent d'appuyer ce projet. Nous croyons que les gestes que nous proposons, mis en œuvre dans le cadre d'un concours international, décupleraient la valeur de la montagne, son rayonnement national et international et pourrait mener à sa reconnaissance comme patrimoine mondial.

***Recommandation 24 – Que soit organisé un concours international de design pour intégrer l'ensemble des interventions à faire sur la montagne pour améliorer la sécurité, l'accessibilité et la qualité des aménagements au sein d'une vision d'ensemble structurante et rassembleuse.***

## Liste des recommandations

### I. La démarche précipitée de l'administration Plante

- Recommandation 1** - Que la Ville de Montréal mette en place un système de pétition électronique, dans les meilleurs délais, au bénéfice du droit d'initiative en matière de consultation publique à la Ville de Montréal. .... 8
- Recommandation 2** - Que la Ville de Montréal privilégie toujours la tenue de consultations publiques (incluant séances d'information, séances d'audition des opinions et publication du rapport) en amont de ses projets et projets pilotes et ce, même si cela peut nécessiter le report dudit projet. .... 9
- Recommandation 3** - Que l'OCPM évalue s'il pourrait être pertinent de considérer les commentaires émis par les citoyens lors des séances d'information au même titre que les commentaires émis lors des séances d'audition des opinions lorsque le processus de consultation est trop long ou segmenté. .... 9

### III. Se réapproprier la montagne avec une vision rassembleuse

#### Notre vision : la cohabitation !

- Recommandation 4** - Que la vitesse permise dans le parc du Mont-Royal soit abaissée à 30km/h pour l'ensemble des usagers. .... 19
- Recommandation 5** - Que soient mis, à des endroits stratégiques, des indicateurs de vitesse, des photo-radars, des dos-d'ânes et des bandes rugueuses. .... 19
- Recommandation 6** - Que les accotements actuels soient réaménagés de sorte qu'on y implante deux voies cyclables surélevées et distinctes dans chacune des directions, que ces nouvelles voies cyclables soient clairement identifiées par le biais de marquage coloré et séparées de la voie par une étroite bande rugueuse. .... 20
- Recommandation 7** - Qu'un trottoir en bois soit aménagé en direction Ouest le long de la voie Camillien-Houde afin de permettre une montée sécuritaire pour les piétons..... 20
- Recommandation 8** - Que le col de la montagne soit réaménagé afin d'en faire une véritable zone partagée assurant la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes. .... 21
- Recommandation 9** - Que l'installation d'un feu alternatif à décompte aux embouchures du canyon soit étudiée. .... 21
- Recommandation 10** - Que l'espace consacré aux voies routières soit réduit à sa plus simple expression, tout en assurant la sécurité des usagers de la route, sur l'ensemble des voies Camillien-Houde/Remembrance 22
- Recommandation 11** - Que les entrées du parc du Mont-Royal soient réaménagées de manière distinctive afin de marquer une séparation entre le parc et la ville et que la végétation aux abords des voies soient bonifiées..... 22

#### Sécurisons nos espaces publics !

- Recommandation 12** - Que le belvédère Camillien-Houde soit réaménagé de manière à permettre d'y entrer et d'en sortir par et vers toutes les directions. .... 23

<b>Recommandation 13</b> - Qu'une intersection dotée de panneaux d'arrêts et de traverses piétonnes surélevées, soit aménagée. ....	23
<b>Recommandation 14</b> - Qu'un espace soit clairement défini permettant le stationnement, de façon sécuritaire, des autobus de tourisme. ....	23
<b>Recommandation 15</b> - Qu'un partenariat soit fait avec le cimetière du Mont-Royal afin d'aménager un belvédère aérien et pérenne, tout en en sécurisant les abords.....	23
<b>Recommandation 16</b> - Que les accès aux stationnements soient repensés afin d'en réduire les risques de collisions, par l'ajout d'arrêts, de traverses surélevées et d'un meilleur éclairage.....	24

## Améliorons l'accessibilité de la Montagne!

<b>Recommandation 17</b> - Que soit réalisé une enquête sur les usagers de la montagne, à l'image du Report on the Public Use of Central Park de 2011 et étendre l'étude aux usagers des bois Summit et Outremont. ....	24
<b>Recommandation 18</b> - Que l'expérience piétonne soit au cœur de tout nouveau projet pilote ou projet d'aménagement sur la montagne, en misant notamment sur une signalisation mieux développée, la mise en valeur des entrées et accès piétons, une amélioration du mobilier et de l'éclairage. ....	25
<b>Recommandation 19</b> - Que la ville de Montréal bonifie la signalisation aux abords des édicules de métro et des arrêts d'autobus autour de la montagne en vue d'encourager l'utilisation de ces moyens de transport pour y accéder. ....	26
<b>Recommandation 20</b> - Que la STM augmente les plages horaires des lignes 11 et 711 afin de mieux desservir l'ensemble des utilisateurs.....	26
<b>Recommandation 21</b> - Que la STM étudie le prolongement d'une ligne pour desservir le belvédère du Bois de Summit. ....	26
<b>Recommandation 22</b> - Que la ville de Montréal entreprenne des démarches auprès des institutions limitrophes au parc du Mont-Royal pour permettre l'utilisation de leurs espaces de stationnement. ....	26
<b>Recommandation 23</b> - Que la STM mette en place un projet pilote permettant de relier le sommet de la montagne, des stationnements incitatifs et certains attraits touristiques par le biais d'une navette.....	26

## Conclusion : pour une vision ambitieuse

<b>Recommandation 24</b> – Que soit organisé un concours international de design pour intégrer l'ensemble des interventions à faire sur la montagne pour améliorer la sécurité, l'accessibilité et la qualité des aménagements au sein d'une vision d'ensemble structurante et rassembleuse. ....	27
---	----