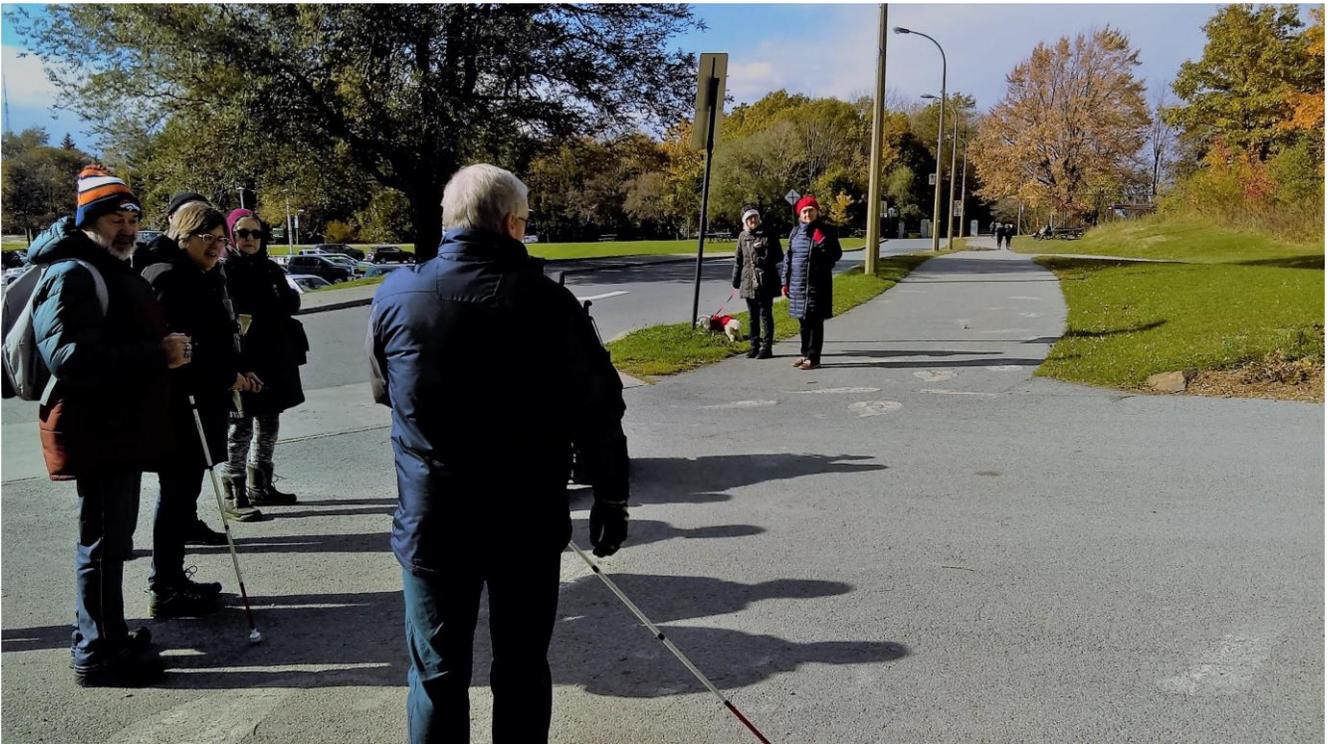


Améliorer l'accès piéton!

Les voies Camillien-Houde et Remembrance : Pour un aménagement universellement accessible des chemins d'accès au Mont-Royal



Mémoire présenté par le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible, Société Logique et la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

À l'OCPM dans le cadre de la consultation publique visant à évaluer le projet pilote de **retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les voies Camillien-Houde et Remembrance**

3 décembre 2018

TABLE DES MATIÈRES

Améliorer l'accès piéton! Les voies Camillien-Houde et Remembrance : Pour un aménagement universellement accessible des chemins d'accès au Mont-Royal	1
Présentation du Regroupement des usagers du transport adapté et accessible	4
Présentation de Société Logique	5
Présentation de Table de concertation des aînés de l'île de Montréal	6
Résumé du mémoire	7
Méthodologie	9
La marche exploratoire	9
PPassage	10
INTRODUCTION	12
Le Parc du Mont-Royal, une vision initiale mise à l'épreuve de la modernité	12
Préoccupations en matière d'accessibilité universelle	12
Présentation du mémoire	13
ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	14
Une volonté à Montréal	14
Quelques statistiques	14
RECOMMANDATIONS	16
1. Aménagements du transport collectif	16
1.1 Secteur desservi et objectifs visés	16
1.2 Arrêts d'autobus	17
1.5 Débarcadères du transport adapté	20
2. Configuration des cheminements piétonniers	22
2.1 Aménagements piétons-cyclistes	22
2.2 Bateaux-pavés et traverses piétonnes aux intersections	23
2.3 Aménagement des trottoirs	24
2.4 Reconfiguration des parcours piétons	26
2.5 Confort et mobilier urbain	28
3. Gestion de la circulation des véhicules	30
3.1 Signalétique	30

Annexe 1- Synthèse des observations notées dans le cadre de la marche exploratoire	33
Annexe 2 - Synthèse de l'audit PPassage	39

Présentation du Regroupement des usagers du transport adapté et accessible

Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA Montréal) représente et défend les droits individuels et collectifs des usagers du transport collectif montréalais en situation de handicap, depuis 1980. Œuvrant dans le réseau de transport adapté et régulier, le RUTA Montréal favorise l'accessibilité universelle dans tous ses dossiers et s'assure que tous les moyens sont mis en œuvre pour que les personnes ayant des limitations fonctionnelles puissent se déplacer en transport collectif. Le RUTA Montréal opérationnalise sa mission à travers cinq mandats:

- Coordonner la Table de concertation sur le transport des personnes en situation de handicap de l'île de Montréal. Cette instance compte une trentaine d'organismes montréalais de défense des droits des personnes à mobilité réduite qui sont préoccupés par l'accessibilité universelle du transport en commun. La mission de la table consiste, entre autres, à favoriser la concertation entre les organismes, défendre des positions communes et faire des représentations et des recommandations auprès des instances concernées;
- Conseiller les transporteurs et les instances municipales sur les besoins des usagers vivant en situation de handicap;
- Informer les usagers sur les sujets pouvant faciliter ou favoriser l'utilisation du transport collectif (régulier ou adapté);
- Agir comme courroie de transmission entre les usagers et les autorités concernées et représenter les besoins et les droits collectifs et individuels des usagers ayant des limitations fonctionnelles auprès des transporteurs, des instances municipales et de la population;
- Accompagner individuellement les membres afin de favoriser leur accès aux transports collectifs, tant réguliers qu'adaptés, et d'améliorer leurs expériences de déplacement en transport en commun.

Présentation de Société Logique

Organisation à but non lucratif, entreprise d'économie sociale et organisme de bienfaisance, Société Logique œuvre, partout au Québec, à promouvoir et à intervenir pour le développement et la création d'environnements universellement accessibles. Nous contribuons à créer et développer de nouvelles pratiques d'aménagement inclusif et responsable, partout au Québec.

La promotion du concept d'accessibilité universelle et la consultation en aménagement sont nos deux principales activités.

Notre équipe, des professionnels de l'architecture, de l'aménagement et de l'urbanisme spécialisés en accessibilité universelle, collabore avec un réseau de partenaires des milieux communautaire, gouvernemental, institutionnel et privé. Nous entretenons des liens avec des organisations œuvrant en accessibilité universelle à l'international. Concertation, formation, production de guides, études, audit, recommandations techniques constituent nos principales façons d'intervenir afin que les aménagements prennent en compte les besoins de tous les citoyens, incluant ceux des usagers les plus vulnérables.

L'accessibilité universelle est au cœur de toutes nos actions. Il s'agit du caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser ses activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents (GDA, 2011). L'accessibilité universelle s'inscrit dans le modèle du processus de production du handicap, qui établit qu'une personne est handicapée lorsqu'elle éprouve des difficultés significatives et persistantes à réaliser ses activités quotidiennes, notamment parce qu'il y a inadéquation entre ses capacités et l'environnement où elle évolue.

Présentation de Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

Fondée en 2000, la TCAÎM a pour mission d'offrir un lieu de concertation pour les organismes d'aînés de l'île de Montréal afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens âgés tout en construisant une solidarité avec tous les âges. Comptant aujourd'hui 115 organismes ou regroupements membres, la TCAÎM est impliquée, œuvre et offre son appui depuis plusieurs années pour les initiatives touchant aux grands dossiers liés au mieux-être des aînés tels que le transport et la mobilité, l'habitation, la prévention de la maltraitance, la participation des aînés à leur collectivité et la démarche Municipalité amie des aînés.

En 2007, les membres de la TCAÎM ont exprimé le besoin que l'organisme représente le transport et la mobilité des aînés au niveau régional. L'un des premiers mandats fut la réalisation d'une étude sur «*Les moyens de transport et la mobilité des aînés Montréalais : intervenir face au vieillissement de la population*», parue en 2009. Celle-ci a révélé 4 défis sur lesquels orienter les actions:

- Accroître la mobilité des personnes aînées en développant une offre de transport en commun correspondant à leurs besoins;
- Intensifier les actions favorisant l'utilisation des transports actifs auprès de la population aînée;
- Promouvoir, dans toutes les sphères d'activités, mais notamment en transport et en aménagement urbain, les principes d'accessibilité universelle;
- Développer et consolider une offre de services répondant aux besoins de transport pour motifs médicaux nécessitant un accompagnement.

La TCAÎM a depuis poursuivi et joint de nouvelles concertations, réalisé des études, participé à plusieurs consultations publiques, mené des projets d'urbanisme participatif afin de développer et faire rayonner ses propositions et initiatives en la matière.

Résumé du mémoire

Avec ce mémoire, nos organisations ont pris le parti de favoriser l'expérience piéton, qui se devra d'être améliorée, quelle que soit la décision prise quant à la fermeture des voies Camillien-Houde et Remembrance.

En effet, advenant la fermeture, la marche deviendra LE mode de déplacement entre le Chalet de la montagne, la Maison Smith et le Lac-aux-Castors, pour tous ceux qui se rendront sur la montagne en voiture ou en transport collectif.

Si la Ville opte plutôt pour le maintien de la circulation véhiculaire sur les voies Camillien-Houde et Remembrance, la marche fera alors partie des modes de déplacement possible.

Dans tous les cas, l'expérience piétons se doit d'être conviviale, facile et sécuritaire, ce qui est franchement loin d'être le cas actuellement!

Le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les voies Camillien-Houde et Remembrance représente une occasion de se pencher sur l'accessibilité du plus emblématique des grands parcs montréalais et d'orienter l'aménagement de ce dernier vers un lieu de destination inclusif.

Certes, le projet pilote proposé a comme objectif de «diversifier et mettre en valeur les accès au patrimoine naturel et culturel du mont Royal pour l'ensemble de la population¹». Toutefois, notre analyse de la configuration des aménagements proposés dans le cadre du projet pilote nous révèle que ceux-ci sont en plusieurs points déficients et qu'ils ne contribuent pas nécessairement à faciliter l'accès ni à assurer une meilleure convivialité des parcours piétons, et ce, pour tous les types de piétons incluant les plus vulnérables.

En effet, les aménagements piétonniers analysés² ne sont majoritairement pas accessibles universellement. En d'autres termes, la fin du transit sur les voies Remembrance et Camillien-Houde n'a été accompagnée que de mesures cosmétiques pour pallier le fait que celles-ci sont conçues pour la voiture. Le résultat est notamment que chacun des utilisateurs (piétons, cyclistes et automobilistes) ne semble pas comprendre le comportement qui est attendu d'eux en termes de mobilité.

¹ «Projet pilote sur le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance et Vision d'avenir pour ces voies d'accès véhiculaires au Mont Royal - Document-synthèse». Ville de Montréal. 2018»

² Une marche exploratoire et un audit PPassage ont été réalisés entre le secteur de la Maison Smith et celui du Chalet du Lac aux Castors.

En somme, notre analyse permet d'avancer que peu importe s'il y a ou non pérennisation du projet pilote, un réaménagement total des voies Camillien-Houde et Remembrance doit être réalisé pour assurer l'accessibilité universelle des lieux et donner à ce joyau montréalais des aménagements à sa hauteur.

Nous formulons donc 16 recommandations, afin de faire du parc du Mont-Royal un lieu accessible qui pourra servir de référence pour l'aménagement ou le réaménagement des grands parcs montréalais.

Ces recommandations sont présentées selon les thématiques suivantes:

- Aménagements du transport collectif
- Configuration des cheminements piétonniers
- Gestion de la circulation des véhicules

Méthodologie

Afin de réaliser ce mémoire, une méthode hybride a été utilisée. D'abord, une marche exploratoire a été réalisée, suivie d'un audit PPassage qui a permis de quantifier les observations recensées.

La marche exploratoire

Approche éprouvée dans l'aménagement de quartiers à échelle humaine, l'urbanisme participatif comporte des avantages indéniables face aux processus conventionnels, gérés uniquement par des professionnels désignés. Les citoyens, qui fréquentent les lieux apportent une perception et une connaissance différentes de celles des experts, enrichissant ainsi l'analyse. Les professionnels sont appelés à compléter le savoir expérientiel des usagers. La capacité d'écoute et l'ouverture aux échanges de chacun sont des ingrédients clés pour la compréhension mutuelle des enjeux.

La marche exploratoire est une méthode d'observation sur le terrain menée en petit groupe. Elle vise l'identification des caractéristiques qui peuvent limiter la mobilité des individus ou générer de l'insécurité. Elle sert aussi à repérer les aspects positifs du secteur ciblé. Les données recueillies sont qualitatives, soit les témoignages et les observations des participants. Ces données permettent d'illustrer le portrait du territoire à l'aide de photos des usagers et des témoignages. Les objectifs de la marche exploratoire sont les suivants :

- Identifier les éléments de l'aménagement constituant :
 - des risques pour la sécurité routière ou urbaine;
 - des limites au confort et au plaisir dans les espaces publics;
 - des obstacles à l'accessibilité.
- Identifier les éléments de l'aménagement pouvant :
 - encourager le sentiment de sécurité urbaine ou routière;
 - contribuer au confort et au plaisir dans les espaces publics³.

Dans le cas en présence, l'activité de marche exploratoire a été réalisée le 22 octobre 2018. Le territoire couvert fut le trajet entre la Maison Smith et le Lac-aux-Castors via les voies Camillien-Houde et Remembrance⁴. 8 citoyens et citoyennes ont participé à l'activité:

- 2 participants ont une limitation visuelle;
- 1 participante utilise une aide à la mobilité motorisée;
- 88% des participants étaient des aînés.

³ Rapport du projet: Améliorer l'accès piétonne aux établissements de santé - Projet pilote aux abords du CLSC Saint-Léonard. Centre d'écologie urbaine de Montréal et Table de concertation des aînés de l'île de Montréal. Mars 2018. Adresse URL: <http://tcaim.org/wp-content/uploads/2018/04/Rapportsaintleonardfinal.pdf>

⁴ Ainsi que les environnements adjacents.

Pour réaliser l'activité, les organisateurs se sont divisés les tâches de la façon suivante:

- 2 co-animateurs;
- 1 preneur de notes.

Un atelier pré-marche a été réalisé pour informer les participants sur la nature de l'activité, les objectifs visés et présenter la grille d'observation⁵. Puis, un atelier post-marche a été réalisé pour faire un retour sur l'activité et produire une synthèse des observations.

PPassage

La méthode PPassage est un nouvel outil permettant d'établir un portrait exhaustif et quantitatif de la marchabilité d'un secteur, à partir d'une centaine d'indicateurs fiables et validés scientifiquement. En plus de mesurer les caractéristiques associées aux corridors où circulent les piétons, les fonctions urbaines, l'état des bâtiments ainsi que l'ambiance, le paysage et la sécurité urbaine sont aussi évalués. Élaborée par Société Logique en collaboration avec la Direction régionale de santé publique de Montréal, la méthode PPassage comprend une application mobile pour la saisie sur le terrain, une plateforme Web pour la délimitation du secteur à l'étude et l'analyse des données recueillies ainsi que l'accès en données ouvertes à l'ensemble de l'information recueillie (illustration 1). Une formation est requise pour effectuer la saisie et l'analyse, gage de la qualité des données et des portraits réalisés avec la méthode.

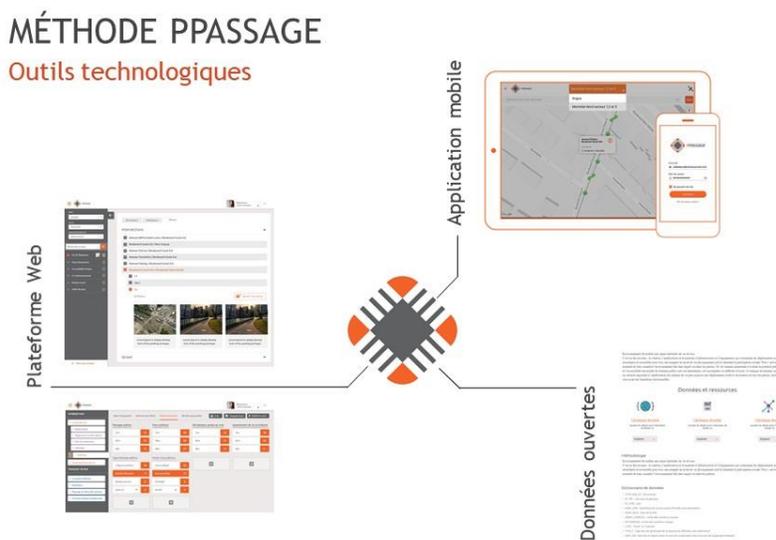


Illustration 1: Composantes de la méthode PPassage

⁵ La grille d'observation prenait en compte les critères suivants: confort, sécurité et accessibilité universelle.

Dans le cas présent, la méthode PPassage a été utilisée pour recueillir et analyser le potentiel piétonnier actif, sécuritaire et accessible universellement des voies Camillien-Houde et Remembrance entre l'arrêt d'autobus permettant d'accéder au Chalet de la Montagne et le stationnement du Lac-aux-Castors. Les données ont été saisies entre le 29 octobre et le 19 novembre 2018, sur l'équivalent de 10 intersections et de 8 tronçons. L'illustration 2 indique le secteur étudié, les points verts étant les intersections et les traits noirs, les tronçons étudiés.

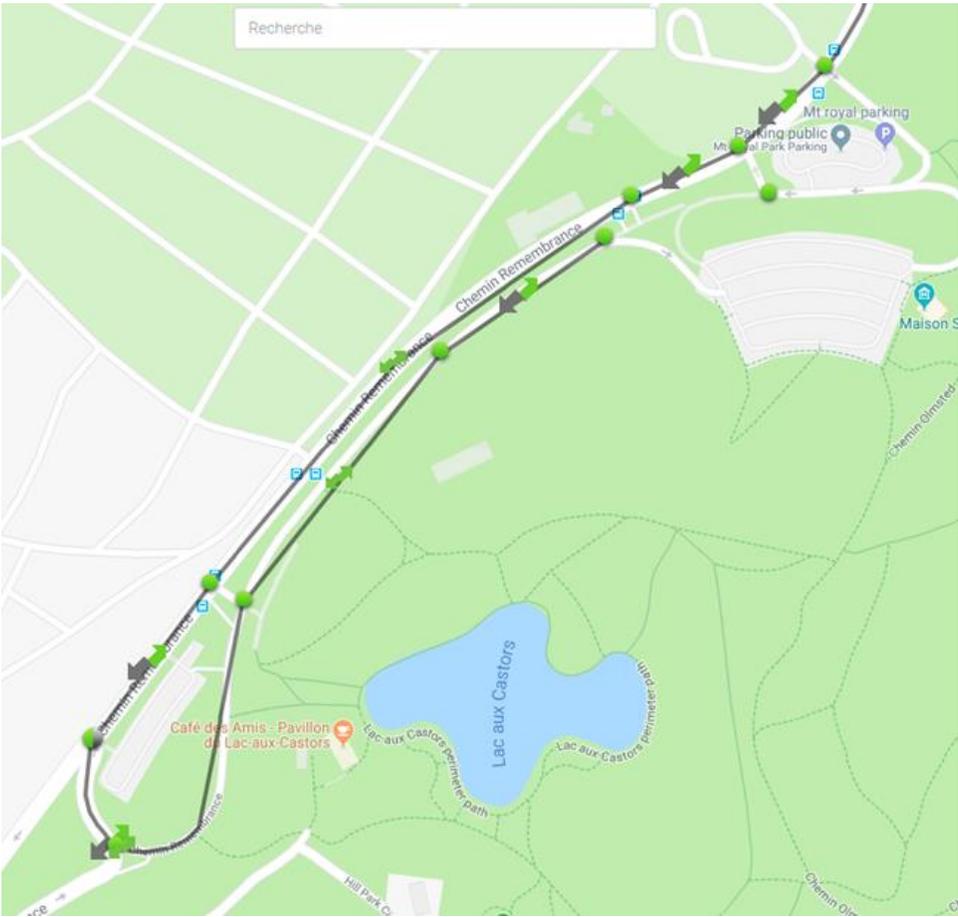


Illustration 2: Secteur analysé avec la méthode PPassage

INTRODUCTION

Le Parc du Mont-Royal, une vision initiale mise à l'épreuve de la modernité

Inauguré en 1876, le parc du Mont-Royal constitue une destination touristique et récréative d'envergure pour Montréal. Situé au coeur de la métropole, le parc accueille près de cinq millions de visiteurs par année, qui s'y rendent pour pratiquer diverses activités (sportives, récréatives, contemplatives, événementielles, culturelles, etc.) et pour admirer son patrimoine.

La situation géographique du parc permet aux visiteurs d'y accéder par divers moyens de transport, dont la marche, le vélo, le transport en commun et la voiture. Les voies Camillien-Houde et Remembrance constituent le principal accès et sont également utilisées par les automobilistes pour traverser le parc; le transit automobile représentant 80 % du trafic journalier en semaine⁶. La présence de plusieurs modes de déplacement et d'un transit automobile important sur les voies Camillien-Houde et Remembrance représente un enjeu pour la sécurité, la convivialité des déplacements et l'efficacité du service de transport en commun⁷.

Pourtant, la conception du parc et de son système de circulation, par le célèbre architecte paysagiste Frederick Law Olmsted, reflétait au moment de sa conception une volonté de le rendre accessible à l'ensemble de la collectivité, avec des chemins de calèches et des sentiers pédestres, également destinés aux personnes à mobilité réduite⁸. L'accès à l'expérience du lieu pour tous, grand principe qui a guidé Olmsted à l'époque, passe notamment aujourd'hui par l'accessibilité universelle. Ce concept doit se trouver au cœur de la conception d'un nouveau projet de diversification et de mise en valeur des accès au patrimoine naturel et culturel du Mont-Royal pour l'ensemble de la population.

Préoccupations en matière d'accessibilité universelle

À titre d'experts en accessibilité universelle et partenaires du milieu associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles et des personnes âgées, nous sommes tout particulièrement sensibles au développement d'environnements inclusifs considérant les besoins de tous, incluant ceux des personnes vivant en situation de handicap, des personnes âgées, des personnes vivant des incapacités temporaires à cause d'accidents, des parents avec leurs jeunes enfants et poussette, des touristes de différentes cultures et langues, etc.

La participation et la mixité sociale commencent par des lieux où tout le monde a accès. Les aspirations à vivre de façon inclusive en toute liberté et autonomie sont incontournables de nos jours et ces considérations doivent bien sûr figurer aux projets de construction, mais aussi aux projets d'aménagement des espaces publics.

⁶ Source: Document de consultation 1.1 Sommaire décisionnel. Ville de Montréal. 2018.

⁷ *Idem.*

⁸ *Idem.*

A priori, une accessibilité réussie est une accessibilité qui ne se voit pas par son intégration en amont du projet, dès la planification : si l'accessibilité universelle est comprise et assimilée par l'ensemble des intervenants d'un projet, depuis les premières étapes de planification jusqu'à la réalisation, puis pour la maintenance des sites, elle peut être un véritable levier d'innovation et de créativité pour les concepteurs et les intervenants. Dans le cas contraire, les solutions proposées deviennent des adaptations, souvent coûteuses, moins performantes et peu intégrées architecturalement. Or, dans ce cas-ci, nous faisons bien sûr face à une infrastructure qui a été créée à une époque où l'utilisation de la voiture n'était pas aussi importante. En effet, l'une de ses grandes voies d'accès, soit la voie Camillien-Houde, constitue l'un des principaux héritages de la modernité, marquée par la démocratisation de l'accès à l'automobile⁹. En effet, plusieurs caractéristiques de cette voie lui confèrent une vocation autoroutière. Mettre fin à ce transit automobile tout en assurant à ses usagers la sécurité, le confort et l'accessibilité universelle implique alors plus qu'un réaménagement cosmétique. Un repartage et une reconfiguration de l'espace devront effectivement être faits pour rendre ce tronçon véritablement utilisable par les piétons et les autres usagers de la rue.

Présentation du mémoire

La démarche de consultation publique de l'OCPM nous permet de réitérer l'importance d'intégrer le concept de l'accessibilité universelle à toutes les étapes des projets, de la conception à la mise en œuvre. Dans le cadre de ce mémoire, le RUTA, Société Logique et la TCAÎM se prononcent sur le projet pilote de **retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les voies Camillien-Houde et Remembrance**, allant de démonstrations en recommandations dans le but de faire valoir leurs préoccupations en matière d'inclusion et de participation sociale de toutes et tous. Puisque notre propos est à l'effet qu'un réaménagement complet doit être effectué, nous illustrons concrètement les problèmes d'accessibilité des parcours piétonniers, mais nos recommandations ne sont pas aussi détaillées puisque notre objectif n'est pas de demander des mesures d'appoint aux infrastructures actuelles.

⁹ Source : «Projet pilote sur le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance et Vision d'avenir pour ces voies d'accès véhiculaires au Mont Royal - Document-synthèse». Ville de Montréal. 2018

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Une volonté à Montréal

Montréal adhère à l'accessibilité universelle depuis 2002 et met en œuvre le concept pour répondre à ses obligations en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale¹⁰.

En juin 2011, la Ville a adopté sa Politique municipale d'accessibilité universelle. Cette politique confirme la volonté municipale de poursuivre les efforts pour faire de Montréal une ville universellement accessible.

En matière d'aménagement, la Politique municipale d'accessibilité universelle impose de faire l'effort requis pour la mise en place de solutions qui vont au-delà de la simple application de la réglementation de construction en vigueur afin de permettre à tous les usagers qu'ils aient ou non des limitations fonctionnelles « [...] l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.¹¹ ». Le dernier plan d'action découlant de cette politique (Plan d'action 2015-2018) regroupe 12 grandes actions impliquant 35 unités municipales, dont les 19 arrondissements.

« Pour la Ville de Montréal, l'accessibilité universelle est une priorité qui concerne directement la qualité de vie. Depuis 2002, elle applique les principes qui découlent de ce concept dans toutes les sphères de ses compétences qui s'y prêtent. Il s'agit d'une mission à long terme qui se concrétise de jour en jour.¹² »

Quelques statistiques

L'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 de l'Institut de la Statistique du Québec indique que 33 % des Québécois de 15 ans et plus déclarent avoir une incapacité persistante (durée d'au moins six mois) ; l'incapacité étant définie comme une réduction partielle ou totale de la capacité à réaliser certaines fonctions ou tâches de la vie quotidienne. Pour Montréal, il s'agit de 572 000 citoyens, auxquels il faut ajouter les personnes ayant des limitations fonctionnelles de moins de 15 ans. Cette enquête rend également compte que le taux d'incapacité augmente avec l'âge.

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles ne constituent pas un groupe homogène. La gravité et le type d'incapacité varient ; certaines personnes cumulent plus d'une incapacité. Les situations et les besoins sont donc complexes et variés. Dans une perspective de développement durable et

¹⁰ L.R.Q., chapitre E-20.1, (2005)

¹¹ Ville de Montréal. Politique municipale d'accessibilité universelle, 2011.

¹² Ville de Montréal. Accessibilité universelle : Plan d'action 2015-2018, (s.d.).

d'inclusion, il est alors préférable de privilégier des solutions intégrant le concept d'accessibilité universelle plutôt que des interventions au cas par cas, qui constituent de l'adaptation et non pas une véritable inclusion.

RECOMMANDATIONS

À l'aide des observations recueillies lors de nos visites terrain, de notre marche exploratoire et du portrait réalisé avec la méthode PPassage, nous exposons ici les principaux défis et déficiences des aménagements actuels du tronçon principal des voies Camillien-Houde et Remembrance. Puis, nous proposons différentes recommandations à mettre en oeuvre dans le cadre d'une éventuelle reconfiguration complète du site.

D'abord, l'accessibilité universelle nécessite d'être intégrée en amont des projets, mais aussi à toutes ses échelles et à toutes ses étapes. La chaîne de déplacement peut être simplement brisée en raison d'une mauvaise coordination entre deux parties impliquées dans un projet. Dans l'éventualité où la Ville de Montréal ira de l'avant avec le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur les voies Camillien-Houde et Remembrance et qu'un projet de réaménagement serait mis en place, le concept d'accessibilité universelle devra être présent de manière transversale, pour tout le projet, et être mis de l'avant dès son amorce, au stade embryonnaire de celui-ci.

Recommandation 1

Inclure l'accessibilité universelle de façon transversale, à toutes les étapes et échelles du projet.

1. AMÉNAGEMENTS DU TRANSPORT COLLECTIF

1.1 Secteur desservi et objectifs visés

La ligne d'autobus 11 et la ligne 711 desservent le territoire visé par le projet pilote et permettent de s'y déplacer à partir de l'arrondissement Plateau Mont-Royal (station Mont-Royal ou station Laurier) et du secteur Côte-des-Neiges (station Snowdon). La ligne 711 est uniquement en fonction les fins de semaine et les jours fériés, excepté entre le 18 juin et le 26 août où le service est offert 7 jours sur 7. De plus, nous notons que les parcours de ces deux lignes d'autobus sont assez similaires et que celles-ci ont une fréquence de passage aux 20 à 30 minutes.

L'aménagement actuel des secteurs visés par le projet nous semble être davantage conçu pour la voiture que pour des modes de transport actifs. Or, dans une démarche de réduction de l'utilisation de la voiture et dans une perspective de développement durable, nous croyons que la mise en place d'un nouveau projet d'aménagement sur les voies d'accès Camillien-Houde et Remembrance devrait établir des mesures incitatives pour encourager l'utilisation de modes de transport collectifs et actifs pour se rendre sur la montagne. L'offre de service de transport en commun devrait ainsi être améliorée, notamment par la diversification des options, la fréquence des passages et l'accessibilité universelle des autobus et des arrêts. De plus, nous sommes d'avis que pour limiter l'usage de l'automobile pour

visiter la montagne, l'offre de transport collectif devrait aller au devant de la demande afin d'instituer de nouvelles habitudes de déplacement et de répondre aux besoins des usagers n'utilisant pas de voiture.

Recommandation 2

Travailler, de concert avec la STM, à l'amélioration significative de l'offre de transport collectif accessible à tous sur le site

1.2 Arrêts d'autobus

Lors de notre marche exploratoire et grâce à la méthode PPassage, nous avons constaté plusieurs éléments problématiques dans l'aménagement de certains arrêts d'autobus actuellement en place aux abords des voies Camillien-Houde et Remembrance.

6 arrêts d'autobus ont été recensés et analysés avec la méthode PPassage. Si 4 d'entre-eux présentent une bonne performance, les deux arrêts situés à proximité de la Cavalerie du SPVM n'ont ni abribus, ni bancs, ni horaires, ni surface suffisante pour attendre et monter-descendre de l'autobus.

Nous avons également constaté que certains arrêts ont été ajoutés ou déplacés, provoquant ainsi des problèmes d'accessibilité.

L'arrêt du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, qui a été ajouté, est situé directement sur le gazon, sans espace bétonné, et n'est pas aménagé selon les bonnes pratiques en matière d'accessibilité des arrêts d'autobus et des abords de ceux-ci.

L'arrêt Camillien-Houde/Remembrance (61755) qui se trouve près de la Maison Smith a été déplacé du côté ouest de l'intersection; ce qui n'est pas un emplacement logique pour l'arrêt d'une ligne qui se dirige en direction est. Ce positionnement géographique ne favorise pas le repérage de l'arrêt d'autobus par les personnes ayant une déficience visuelle, puisque ce réaménagement constitue une perte des repères habituels. De plus, le déplacement de cet arrêt du côté est de l'intersection sans réaménagement de l'espace de l'ancien arrêt a laissé ce coin de rue et les passages piétons pour s'y rendre inutiles, puisque le trottoir fait seulement quelques mètres et ne mène nulle part (photo 1).



Photo 1: Ancien emplacement de l'arrêt d'autobus, coin sud-ouest

Enfin, nous avons constaté que certains arrêts ne sont pas reliés adéquatement aux parcours piétons. Ainsi, près de la Cavalerie du SPVM, le trottoir sur la voie Camillien-Houde se termine à l'arrêt qui se situe du côté nord de la rue (direction ouest). Il faut donc exécuter une traversée nord-sud pour se diriger vers le chemin polyvalent, destiné aux piétons et au vélos, permettant de transiter entre la Maison Smith et le Lac-aux-Castors (photos 2 et 3).



Photo 2: Trottoir interrompu



Photo 3: Absence de bateau-pavé et de traverse piétonne

Cependant, il n'y a pas de passage piétons à cet endroit ni de bateau pavé du côté sud. Pour la traversée est-ouest (côté nord de la rue), il faut dévier de son chemin pour rejoindre le bateau pavé sur le terre-plein. À partir du bateau pavé (côté nord-est), le passage n'est pas aligné. Un piéton qui traverse se retrouvera dans la zone de circulation des voitures et ne trouvera pas le coin opposé. À l'intersection sud-ouest, il y a un bateau-pavé et un chemin passant à travers l'aire gazonnée pour rejoindre le chemin polyvalent. Or, la pente de ce passage est beaucoup trop forte. Une personne utilisant une aide à la

mobilité qui descend à cet arrêt d'autobus se retrouvera donc coincée, incapable de poursuivre un quelconque parcours (photos 4 et 5).



Photo 4: Pente très forte dans le parcours



Photo 5: Désalignement du parcours et absence de passage piéton

L'arrêt du Lac-aux-Castors (direction ouest) se trouve, quant à lui, aux abords d'une chicane créée avec des pots de fleurs en béton. Étant assez haute, la verdure dans ces pots de fleurs constitue un danger de ne pas être vu, par les cyclistes ou les automobilistes, pour un piéton qui se rend à l'arrêt d'autobus. L'emplacement de celui-ci à cet endroit conflictuel augmente la circulation piétonne et augmente, par le fait même, les risques de conflits piétons-cyclistes ou piétons-automobilistes. De plus, les bateaux pavés de la traversée nord-sud (côté ouest) ne sont pas alignés et ne permettent donc pas de faire une traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier (photo 6).



Photo 6: Chicane avec végétation obstruant la vue

L'aménagement d'arrêts d'autobus universellement accessibles implique une coordination entre la Société de transport de Montréal et la Ville de Montréal. Ceci dit, le réaménagement des voies d'accès au Mont-Royal devra inclure des critères d'accessibilité universelle des arrêts d'autobus, ainsi que leur intégration aux parcours piétons. Les abords des arrêts ainsi que le cheminement vers ceux-ci doivent

respecter les bonnes pratiques en matière d'accessibilité universelle. Se repérer, s'orienter et cheminer en sécurité et sans obstacles vers les arrêts d'autobus sont des facteurs tout aussi importants que l'aménagement des arrêts eux-mêmes.

Recommandation 3

S'assurer que les arrêts d'autobus situés sur les voies Camillien-Houde et Remembrance respectent les critères d'accessibilité universelle

Recommandation 4

Aménager des parcours vers les arrêts d'autobus qui sont sécuritaires pour les piétons, sans obstacles et comportant des bateaux pavés aux endroits stratégiques

Recommandation 5

S'assurer que les parcours vers les arrêts d'autobus intègrent des éléments qui permettent à tous, incluant les personnes ayant une déficience visuelle, de les repérer et de s'orienter vers ceux-ci

1.5 Débarcadères du transport adapté

Certains participants à la marche exploratoire qui utilisent le transport adapté ont commenté leur expérience en soulevant que le débarquement à la Maison Smith se faisait dans le stationnement de celle-ci, puisque le bord du trottoir aux abords du bâtiment est occupé par des pots de fleurs et des voitures, et que cela a influencé négativement leur sentiment de sécurité. L'embarquement et le débarquement au milieu du stationnement n'est pas sécuritaire pour les usagers, surtout lorsque la rampe du véhicule doit être déployée (photos 7 et 8).

Une participante a aussi mentionné que le bateau-pavé ajouté pour faire la transition entre le stationnement et la Maison Smith n'est pas facilement repérable et qu'il était encore plus difficile de le localiser le soir lorsqu'il fait noir, car l'endroit n'est pas suffisamment éclairé.

L'aménagement des débarcadères de transport adapté aux divers points d'intérêts sur la montagne devrait donc être repensé de manière à favoriser un emplacement adéquat pour tous les usagers et à répondre aux critères d'accessibilité.



Photo 7: Maison Smith et stationnement



Photo 8: Pots de fleurs empêchant le véhicule d'approcher le trottoir

Recommandation 6

Assurer un aménagement optimal et sécuritaire des débarcadères de transport adapté aux points d'intérêts sur la montagne et coordonner son élaboration avec la STM, en respectant les critères d'accessibilité

2. CONFIGURATION DES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS

2.1 Aménagements piétons-cyclistes

L'interdiction de la circulation de transit sur une section des voies d'accès au Mont-Royal vise donner plus d'espace à la pratique du vélo et de la marche sur le Chemin Remembrance. Toutefois, force est de constater que ce repartage de la route n'est actuellement pas sécuritaire. Au contraire, il peut s'avérer dangereux.

Effectivement, il n'y a pour le moment, outre le trottoir existant, aucune délimitation ni démarquage sur la chaussée Remembrance entre le parcours des cyclistes et celui des piétons. Or, à différents endroits le parcours piéton est interrompu et le croisement avec le parcours cycliste est inévitable.

Les piétons qui ont une déficience visuelle peuvent dévier dans la voie réservée aux vélos sans s'en rendre compte et ne pas voir les cyclistes qui vont dans leur direction. Les piétons ayant une déficience auditive n'entendront pas les vélos et vivront un sentiment d'insécurité. Les aînés vivront aussi un sentiment d'insécurité par leur difficulté à apprécier les distances, leur vitesse de réaction, la vitesse des vélos, la crainte d'incivilités et les conséquences possibles d'un impact. Les piétons ayant une déficience intellectuelle auront de la difficulté à comprendre les règles de cette cohabitation inhabituelle. Ainsi, des aménagements visant à réduire le risque de collision et augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements piéton sont de mise.

De plus, un des rares éléments visant à encadrer les différents usages de la route sur le tronçon visé par le projet pilote, les pots à fleurs, représente un danger car il bloque la vue à des endroits-clés. Le mobilier et les aménagements visant à ralentir la circulation (ce à quoi servent les pots de fleurs), sont nécessaires pour la sécurité de tous. Ils doivent cependant être choisis et installés judicieusement (photo 9).



Photo 9: Parcours piétons et cyclistes non séparés, pots à fleurs nuisant à la visibilité

Enfin, nous n'avons observé aucun support à vélos le long des voies Camillien-Houde et Remembrance. D'éventuels supports à vélos devront être localisés de façon à éviter que les cyclistes ne croisent le parcours des piétons pour stationner leur vélo.

Recommandation 7

Aménager des tracés permettant une séparation physique des voies piétonnes et cyclables et localiser les supports à vélos à l'écart des voies piétonnes

2.2 Bateaux-pavés et traverses piétonnes aux intersections

La méthode PPassage nous a permis de recenser 40 coins de rue, aux croisements et intersections du secteur à l'étude. 19 n'ont pas de bateau-pavé permettant de faire la transition entre le trottoir et la chaussée. Des 21 bateaux-pavés observés, aucun ne possède de dalles podotactiles, 15 (71%) ont un ressaut non adéquat (trop faible ou trop prononcé), 7 (33%) présentent des irrégularités significatives pouvant entraîner des chutes et 15 (71%) ont une dimension insuffisante pour la manœuvre d'une aide à la mobilité.

Nous avons également recensé 29 endroits où il est possible de traverser la rue à un croisement ou une intersection. 10 de ces endroits (35%) ne comportent pas de passage pour piéton marqué avec des lignes ou des blocs blancs. Enfin, il est permis à un endroit de traverser la rue à mi-bloc. Si les panneaux réglementaires sont présents, le marquage avec des blocs jaunes est entièrement effacé.

La marche exploratoire a par ailleurs permis d'identifier certaines situations forts problématiques.

Dans le cas de l'entrée du Cimetière Mont-Royal, le trottoir et la chaussée ne sont pas bien délimités, avec comme conséquence de n'être pas distinguables tactilement et visuellement par les usagers ayant une limitation visuelle. Cette situation est particulièrement dangereuse puisqu'il s'agit d'un endroit où les véhicules motorisés peuvent circuler librement. La chaussée mal nivelée et un corridor piétonnier fait de matériaux semblables aux surfaces adjacentes ont pour conséquence qu'une personne ayant une déficience visuelle pourra traverser l'entrée du cimetière sans s'en rendre compte, avec tous les risques que cela comporte. Elle pourra également dévier de sa trajectoire et se retrouver dans la rue, pensant être toujours sur le trottoir (photo 10).



Photo 10: Accès sans repère ni délimitation - Cimetière du Mont-Royal

Recommandation 8

Aménager des coins de rues avec bateaux-pavés et traverses piétonnes, répondant aux normes d'aujourd'hui en matière de délimitation et de détectabilité par les usagers ayant une limitation visuelle.

2.3 Aménagement des trottoirs

La méthode PPassage nous a permis de constater qu'il n'y a pas de trottoir sur une bonne partie du tronçon nord du chemin Remembrance, ne permettant pas la continuité du parcours piétons. Plusieurs chemins informels se sont créés, montrant que les piétons y circulent toute de même, de façon non sécuritaire.

Nous avons également constaté que tous les trottoirs ont une largeur inférieure à 1,5 mètre, alors que la largeur minimale souhaitée pour une circulation et un croisement fluide des piétons est de 1,8 mètre. Enfin, le revêtement des trottoirs est jugé moyen dans 75% des cas et faible dans 25% des cas. Aucun trottoir n'est en bon état.

Notre marche exploratoire, bien que s'intéressant particulièrement aux voies Camillien-Houde et Remembrance, nous a permis de récolter des informations sur les trottoirs aux abords de ces dernières. D'ailleurs, pour certains tronçons, ces trottoirs constituent l'unique parcours piéton vers des lieux d'intérêts (tronçon entre l'arrêt d'autobus # 53745 et la Maison Smith). Si certains éléments positifs ont été recensés relativement à ces trottoirs adjacents, tels leur largeur et l'espace gazonné formant une zone tampon entre ceux-ci et la rue, une attention particulière doit être apportée à leur entretien, car certaines sections sont affaissées et lors d'averses, celles-ci sont inondées et difficilement praticables (photo 11).

Nous souhaitons aussi mentionner que la disposition du mobilier urbain sur ces trottoirs les rend parfois impraticables. Par exemple, à l'approche du Lac-aux-Castors, un pot de fleurs au milieu du trottoir bloque le passage pour les personnes qui ont une aide à la mobilité et est dangereux pour les personnes qui ont une limitation visuelle (photo 12). Lors de nos visites terrain, nous n'avons pas pu déterminer s'il s'agissait là d'une fermeture temporaire des parcours, mais si tel est le cas, une signalisation et des aménagements plus appropriés doivent être prévus.



Photo 11: Zone inondée sur trottoir



Photo 12: Pot de fleurs au milieu du trottoir

Recommandation 9

Aménager des trottoirs assez larges, continus de chaque côté des voies de circulation. Ces trottoirs doivent être maintenus en bon état et libres de tout obstacle physique

2.4 Reconfiguration des parcours piétons

Rendre le site du Mont-Royal plus sécuritaire, accessible et convivial en laissant la place aux modes de transport actif est l'objectif de ce projet pilote. Or, pour cela, il faut que les parcours piétons s'y prêtent. Dans le cas en présence, plusieurs discontinuités et éléments erratiques jalonnent les infrastructures piétonnes des voies Camillien-Houde et Remembrance. Nous en recensons quelques-uns ici.

D'abord, information qui nous paraît très parlante: nous n'avons pas pu faire la marche exploratoire avec les tous les participants en un seul groupe, puisque pour des raisons de sécurité et d'accessibilité, les infrastructures en place ne permettaient pas à une participante qui avait une aide à la mobilité motorisée de parcourir le trajet que nous avons prévu entre la Maison Smith et le Lac-aux-Castors, en passant par différents points clés du parcours.

Différentes configurations des infrastructures sont en cause:

- D'abord, un trottoir qui se termine abruptement aux abords de la Cavalerie du SPVM;
- Ensuite, un réseau de trottoirs qui, par sa discontinuité, oblige à faire un important détour par la Maison Smith à partir de l'entrée du Cimetière Mont-Royal pour aller au Lac-aux-Castors;
- Devant la Cavalerie du SPVM, il y a une pente trop accentuée pour transiter entre les deux voies pour être utilisée sécuritairement. Les personnes ayant une limitation motrice ne peuvent pas se déplacer sur une telle pente et les aînés craindront de chuter sur la pente glissante en hiver, en plus de vivre un sentiment d'insécurité à cause de l'interaction avec les autres usagers de la route (photo 13).



Photo 13: Pente très accentuée entre les voies Camillien-Houde et Remembrance

D'autres éléments problématiques ont été constatés lors de la marche exploratoire, comme l'existence d'une ligne de désir entre le trottoir provenant du Chalet du Mont-Royal et le stationnement de la Maison Smith. Ce tracé, naturellement emprunté par les usagers, est pourtant dangereux puisqu'il implique de traverser là où ce n'est pas permis, c'est-à-dire dans la seule voie que peuvent utiliser les voitures pour accéder au stationnement. La traverse piétonne officielle n'est donc pas au bon endroit ou, du moins, il devrait y en avoir une à cet endroit (photo 14).



Photo 14: Ligne de désir vers le stationnement de la Maison Smith

Enfin, le trottoir sud entre la Maison Smith et le Lac-aux-Castors est à la fois interrompu et non aligné (aux abords des Ateliers municipaux, le trottoir prend la forme d'un "s"). Il est ainsi impossible pour une personne avec une déficience visuelle d'effectuer la traversée sans se retrouver dans la rue (photo 15).



Photo 15: Conséquence du désalignement du trottoir à l'entrée des Ateliers municipaux

Recommandation 10

Aménager des corridors piétonniers rectilignes sur les tronçons et entre les tronçons, prévenant les piétons de dévier ou de changer de direction

Recommandation 11

Aménager des traversées de rue faciles et sécuritaires (avec marquage contrastant et signalétique claire et harmonisée)

Recommandation 12

Favoriser les aménagements sur un seul niveau, mais si une pente doit être implantée, que celle-ci soit douce et munie de mains courantes

2.5 Confort et mobilier urbain

La méthode PPassage a permis de constater que la moitié des tronçons n'ont pas de mobilier urbain, malgré de longues distances à parcourir et des dénivelés importants à certains endroits. Sur les tronçons qui en possèdent, l'emplacement du mobilier urbain fait en sorte qu'il n'est pas accessible. Concernant l'éclairage, seule l'entrée du Lac-aux-Castors comporte de l'éclairage à l'échelle du piéton. Partout ailleurs, l'éclairage est à l'échelle des véhicules, par des lampadaires de type col de cygne.

La marche exploratoire a permis d'identifier, le long du trottoir entre la Maison Smith et le Lac-aux-Castor, deux éléments affectant grandement la marchabilité.

Le manque de bancs: ce tronçon de plus de 400 mètres de longueur est dépourvu de bancs ou de mobilier permettant de faire une pause ou de se reposer. Rappelons qu'en milieu urbain, la présence de bancs aux 100 mètres est généralement recommandée. De plus, lors de l'installation de ce type de mobilier urbain, l'aménagement doit être fait de manière à ce que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Ainsi, les bancs doivent être installés sur une dalle de béton qui, elle-même, rejoint le trottoir et est au même niveau que celui-ci, ce qui n'est pas le cas des bancs observés sur le Mont-Royal (photos 16, 17 et 18).

Deuxième constat : malgré que nous sommes dans un des plus grands parcs montréalais, les piétons qui empruntent ce corridor sont à la merci de la chaleur et des rayons du soleil. En effet, la canopée est démesurément en retrait du trottoir; il n'y a donc pas de zones d'ombre. Cela peut, en période estivale, rendre le déplacement inconfortable et plus difficile pour certains (photo 16).



Photo 16: Absence de banc et au de couvert végétal accessible



Photo 17: Banc dans gazon



Photo 18: Bancs non reliés trottoir par parcours

Recommandation 13

Installer le mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits en laissant libres d'obstacles les corridors piétonniers

Recommandation 14

Rapprocher la canopée et le parcours piétonnier sur le tronçon entre la Maison Smith et le Lac-aux-Castors

3. GESTION DE LA CIRCULATION DES VÉHICULES

Même si l'objet principal du projet pilote est de mettre fin à la circulation de transit sur le mont Royal, une analyse de l'accessibilité de celui-ci doit prendre en compte la gestion de la circulation des véhicules au même titre que l'aménagement des cheminements piétonniers.

En effet, les véhicules n'ont pas disparu des voies Camillien-Houde et Remembrance; au contraire, les lieux de rencontre entre les différents usagers, dont les piétons et les automobilistes, se retrouvent plus concentrés, notamment aux abords des stationnements. Il est donc nécessaire de bien gérer ces zones de conflits.

3.1 Signalétique

La signalétique implantée pour guider la circulation des véhicules dans le cadre du projet pilote aurait gagné à être harmonisée et davantage présente en amont des zones fermées. En effet, nous avons observé que vers l'ouest, plusieurs automobilistes se rendent jusqu'au tronçon inaccessible aux voitures (sauf véhicules autorisés), puis doivent faire une manœuvre pour demeurer dans la voie qui leur est permise (menant au stationnement). En direction est, cette hésitation a lieu dans un endroit crucial et sujet aux conflits entre tous les usagers, soit à l'entrée d'un des deux stationnements du Lac-aux-Castors.

Aussi, de façon générale, les panneaux de signalisation ainsi que le mobilier visant à reconfigurer la circulation des voies Camillien-Houde et Remembrance doivent être, dans le cas d'une pérennisation du projet, de meilleure qualité et constitués de matériaux durables. En d'autres termes, une telle reconfiguration des usages de la voie publique ne peut être encadrée par des cônes orange, des barrières de métal, des pots de fleurs ou un simple marquage au sol (dont le contraste de couleur – rouge foncé sur noir - est d'ailleurs difficilement discernable), car le tout porte grandement à confusion (photo 19).



Photo 19: Signalisation et aménagements temporaires semant la confusion

Toujours concernant les panneaux de signalisation, il est impératif de s'assurer que ceux-ci ne constituent pas d'obstacles pour les piétons. Les panneaux doivent être placés à une hauteur minimale de 2 300 cm du sol de façon à ce qu'une personne ayant une limitation visuelle ne puisse pas s'y blesser et qu'il ne soit pas endommagé par la machinerie de déneigement, comme c'est potentiellement le cas au stationnement du Lac-aux-Castors (photo 20).



Photo 20: Signalisation dangereuse

Recommandation 15

Implanter une signalétique à la fois pour la zone interdite au transit, mais aussi pour l'entièreté des voies Camillien-Houde et Remembrance

Recommandation 16

Advenant la pérennisation du projet pilote, opter pour du mobilier de voirie durable pour signaler l'interdiction de transit automobile

Annexe 1- Synthèse des observations notées dans le cadre de la marche exploratoire

Secteur Est - Maison Smith

Sécurité

Éléments qui contribuent à la sécurité – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas à la sécurité - Défis
	<ul style="list-style-type: none">● Le chemin “raccourci” (chemin de désir) vers le stationnement (en provenance du chalet du Mont-Royal) est dangereux, puisque ce n’est pas une traverse pour les piétons. La traverse piétonne n’est pas à la bonne place● Entrée du cimetière : pente glissante devant (fauteuil roulant glisse) et il y a un gros trou dans le gazon à l’entrée. Cela pourrait être dangereux.<ul style="list-style-type: none">○ Il faudrait mettre une texture rugueuse sur le sol.● Début du tronçon interdit à la circulation : la signalisation au sol n’est pas claire et les lignes rouges effacées.● La présence de bacs à fleurs au début du tronçon interdit contribue à réduire la visibilité des piétons/cyclistes. Les personnes en fauteuil roulant, qui sont plus basses, sont encore plus difficiles à voir. C’est dangereux.● Circulation automobile dans le stationnement assez présente et dangereuse● Expérience générale : Les participants ne se sentent pas en sécurité● Expérience générale : Difficile de se repérer et de s’orienter dans ce secteur● Présence d’un marquage de gouttes d’eau au sol et d’un marquage de piste cyclable effacée dans la voie de gauche dans le stationnement. Qu’est-ce que c’est ? On ne le sait pas.

Secteur Est - Maison Smith

Confort

Éléments qui contribuent au confort – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas au confort - Défis
	<ul style="list-style-type: none">● Présence d'un très gros trop de boue sur le chemin près de l'arrêt d'autobus

Secteur Est - Maison Smith

Accessibilité universelle

Éléments qui contribuent à l'AU – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas à l'AU- Défis
	<ul style="list-style-type: none">● Pas de points de repère pour les personnes qui ont une déficience visuelle. (Pour se repérer et cheminer vers l'arrêt d'autobus, il faudrait qu'il y ait une ligne de guidance)● Pas de bateau-pavé sur le trottoir côté nord de Camilien-Houde, sauf devant la cavalerie, mais on ne peut pas accéder au le chemin polyvalent ensuite, car la pente est trop forte.● La personne en fauteuil roulant est obligée d'attendre le groupe plus loin, elle ne peut pas faire le même trajet que nous !!● Pas de plan accessible du site ?● L'embarquement et débarquement du TA se font dans le stationnement. Il n'y a pas de place au bord du trottoir à l'entrée (véhicules et gros pots de fleurs présents)● Bateau-pavé pour l'accès à la Maison Smith à partir du stationnement est difficile à repérer, et encore plus lorsque c'est le soir. Il manque de signalisation.● Le trottoir côté est (chemin entre l'arrêt de bus et la maison Smith) n'est pas large (trottoir en asphalte ajouté) <p>Secteur arrêts Remembrance/chemin du chalet :</p> <ul style="list-style-type: none">● Trottoir qui s'arrête côté sud-ouest (où il y avait un arrêt d'autobus)● Le bateau-pavé n'est pas bien aligné avec le trottoir de l'autre côté de la rue pour la traversée nord-sud.● Pas beaucoup de trafic donc difficile de s'aligner et de se repérer.● Présence de deux trottoirs, qui sont en plus au même niveau (coin nord-est), il est donc difficile de détecter le trottoir et la rue avec la canne. Ça prendrait des plaques podotactiles, car la personne peut être dans la rue sans le savoir.

Section fermée – Trajet sur Remembrance

Sécurité

Éléments qui contribuent à la sécurité – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas à la sécurité - Défis
<ul style="list-style-type: none">● L'espace est dégagé et sans gros arbres, ce qui contribue au sentiment de sécurité des participants. (Si on désire ajouter de la végétation, il serait préférable de mettre des feuillus, plutôt que de gros conifères, puisque les feuillus n'offrent pas d'espace de cachette qui amènerait un sentiment de sécurité négatif pour les usagers)	<ul style="list-style-type: none">● La traverse entre l'espace gazonné et le chemin polyvalent (situé en face de l'arrêt de la cavalerie du SPVM) constitue un danger. Nous avons vu des voitures circuler à contresens, la route est séparée en un Y et il y a de la confusion. De plus, il n'y a pas de traverse piétonne à cet endroit.<ul style="list-style-type: none">○ *La cavalerie est un point d'intérêt: les enfants et jeunes familles peuvent y converger, depuis le chemin polyvalent ou depuis le stationnement, mais l'aménagement est dangereux et non adapté.● Le trottoir à la traverse située devant les ateliers municipaux (sur le chemin polyvalent) est interrompu et non aligné avec l'autre côté de la rue (le trottoir est en forme de "s"). Il est impossible pour une personne avec une DV d'effectuer la traversée en ligne droite et rejoindre le trottoir de l'autre côté. La personne dévie et se retrouve dans la rue (la circulation est fermée, mais les véhicules autorisés y passent ainsi que des voitures non autorisées)● Plusieurs véhicules circulent sur le chemin Remembrance et sur le chemin polyvalent où circulent les piétons, malgré l'interdiction aux véhicules● Nous avons remarqué une énorme circulation d'autobus voyageurs de touristes qui passent sur le chemin. Ces véhicules sont encore plus dangereux que les voitures.

Section fermée – Trajet sur Remembrance

Confort

Éléments qui contribuent au confort – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas au confort - Défis
<ul style="list-style-type: none">● Le trajet est en pente descendante lorsqu'on part de la Maison Smith vers le lac aux castors.	<ul style="list-style-type: none">● La pente est très abrupte pour passer du chemin Remembrance (arrêt de bus de cavalerie du SPVM) au chemin polyvalent (passage en béton dans l'espace gazonné).<ul style="list-style-type: none">○ «C'est une descente casse-cou!».○ Si ce passage est conservé, il faudrait ajouter une rampe et ajouter des bandes pour indiquer le début et la fin)● Il manque de bancs pour s'asseoir et d'espaces où s'arrêter.● Il y a peu d'ombre, pas d'arbre, le secteur est très peu aménagé.● Le trottoir est présent sur seulement un côté du chemin (côté sud).● État du revêtement moyen par endroit.

Section fermée – Trajet sur Remembrance

Accessibilité universelle

Éléments qui contribuent à l'AU – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas à l'AU- Défis
	<ul style="list-style-type: none">● L'arrêt du cimetière Notre-Dame-des-Neiges n'est pas aménagé du tout; c'est seulement un poteau directement sur le gazon.

Secteur Ouest - Lac-aux-Castors

Sécurité

Éléments qui contribuent à la sécurité – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas à la sécurité - Défis
	<ul style="list-style-type: none">● Présence de pancartes de signalisation sur le trottoir qui sont trop basses; ce qui constitue un très grand danger de se cogner la tête.● Présence d'un gros trou profond sur le côté de la rampe d'accès au 2e étage du chalet, à l'endroit où le garde-corps se termine. Il y a un danger de tomber !!● Signalisation d'orientation manquante, nous nous sommes d'ailleurs fait demander à deux reprises des indications par des personnes inconnues.● Présence d'une marche à la sortie du chalet du côté du stationnement constitue un potentiel de chute, car on ne la voit pas.● La circulation dans les stationnements en voiture est difficile, la signalisation n'est vraiment pas claire et nous avons vu plusieurs voitures tournées en rond. Ce qui augmente le risque de conflits entre piétons et voitures.● La signalisation "destination Mont-Royal" vers les attraites temporaires n'est vraiment pas claire, on ne sait pas où les flèches pointent, manque d'indications et peuvent être changées de direction.

Secteur Ouest - Lac-aux-Castors

Confort

Éléments qui contribuent au confort – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas au confort - Défis
	<p>Commentaires des participants :</p> <ul style="list-style-type: none">● «On sent qu'on dérange»● «Faites vos devoirs!»

Secteur Ouest - Lac-aux-Castors

Accessibilité universelle

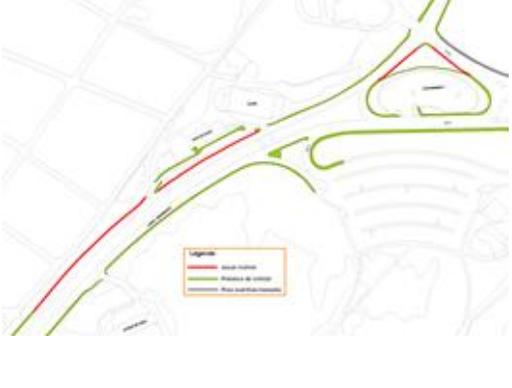
Éléments qui contribuent à l'AU – Bons coups	Éléments qui ne contribuent pas à l'AU- Défis
<ul style="list-style-type: none">● Les pots de fleurs à côté du stationnement ne sont pas évasés, il sont donc bien détectables avec une canne blanche.	<ul style="list-style-type: none">● Les pots de fleurs à côté du stationnement sont sur le trottoir. Leur position est correcte, mais ils diminuent tout de même l'espace sur le trottoir. En été, il y a suffisamment d'espace pour qu'un fauteuil roulant circule, mais en hiver, les pots peuvent réduire l'espace pour circuler avec la neige et comporter des obstacles au bon déneigement. Les personnes en fauteuil roulant peuvent avoir de la difficulté à circuler sur le trottoir. De plus, la position des pots de fleurs pousse les piétons à marcher du côté de la circulation automobile.● Il n'y a pas de dénivelé entre le stationnement et la route, donc difficile de se repérer.● Présence d'un gros pot de fleurs au milieu du chemin menant vers le chalet. Il est difficile de circuler pour tous et impossible pour une personne en fauteuil roulant. Une personne en fauteuil roulant doit faire un grand détour jusqu'aux abords du lac pour contourner les tous les chemins les plus courts, car ils sont tous obstrués par un gros pot de fleurs.● Il est très difficile de se repérer entre les stationnements et le chalet, il n'y a pas de chemin délimité et une personne avec une DV ne peut se repérer et s'orienter avec sa canne.● Les tables à pique-nique et les fontaines d'eau présentent près du chalet du Lac-aux-castors sont sur le gazon. Ce n'est pas accessible pour les personnes qui utilisent une aide à la mobilité.● Il y a un manque de signalisation pour les places réservées. Un poteau est manqué pour bien délimiter l'espace réservé.

Annexe 2 - Synthèse de l'audit PPassage

www.ppassage.ca

Portrait du secteur

Voies Camillien-Houde et Remembrance

Intersections	Constats pour les voies piétonnes	Pistes d'amélioration
<p>Absence de trottoir</p>	<p>Sur une bonne partie du tronçon nord du chemin Remembrance, il y a un manque de trottoir (rouge) ne permettant pas une continuité du parcours piéton. Plusieurs chemins informels se sont créés montrant que les piétons y circulent tout de même de façon non sécuritaire.</p>	<p>Prévoir l'aménagement de trottoirs sur les tronçons en rouge. Si ce n'est pas possible, prévoir un marquage au sol pour réserver une voie de circulation piétonne munie de bollards pour baliser le couloir.</p>
	 <p>The map displays a network of roads with color-coded lines indicating pedestrian routes. Red lines represent areas where sidewalks are missing, while green lines indicate existing sidewalks. A legend in the bottom right corner identifies these colors: 'Absence de trottoir' (red), 'Trottoir existant' (green), and 'Voie de circulation piétonne' (yellow). The map shows a significant gap in sidewalk coverage along the northern section of Remembrance Avenue.</p>	 <p>Two photographs illustrate the sidewalk issues. The left photo shows a grassy area where a sidewalk should be, with a car parked nearby. The right photo shows a narrow sidewalk at an intersection, with a car stopped at the curb, highlighting the lack of adequate pedestrian infrastructure.</p>
<p>Absence de passages piétons marqués</p>	<p>À de nombreuses reprises, nous pouvons noter une absence de marquage au sol pour les traverses piétonnes. 35% des traverses piétonnes potentielles ne possède aucun passage pour piéton (10/29) permettant de traverser la voie de façon sécuritaire.</p>	<p>Ajouter des passages pour piétons marqués, notamment aux intersections comportant des arrêts d'autobus à proximité ou des entrées charretières et lieu de convergence comme les parcs, cimetière et stationnement.</p>



Bateaux pavés

Nous dénombrons 21 bateaux pavés sur 40 coins de rue. De ces 21, aucun ne possède de dalle podotactile (0/21), 71 % ont un ressaut non adéquat (15/21), 71% ne possèdent pas d'aire de manœuvre suffisante (15/21) et 33% possèdent des irrégularités (7/21).

Vérifier périodiquement l'état des bateaux pavés.

Aménager les bateaux pavés selon les règles reconnues d'accessibilité universelle (dalle podotactile, ressaut adéquat, etc.)



Support à vélo

Nous ne retrouvons aucun support à vélo sur tout le site analysé. Pourtant il s'agit d'un lieu touristique et une voie de transit cycliste fort achalandé.

Installer des supports à vélo sécuritaire et bien localisé sur le site, notamment près des lieux de convergences.

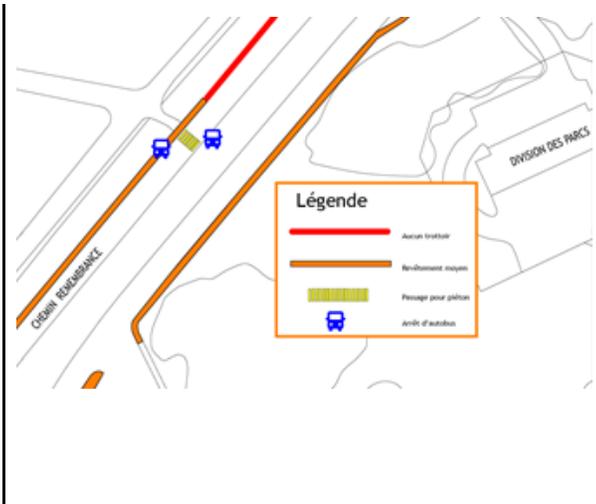
<p>Arrêt d'autobus</p>	<p>Les arrêts d'autobus (6) sont généralement bien aménagés de façon universellement accessible (4/6). Seuls les arrêts à proximité du poste de police ne sont pas munis d'abribus, de bancs, d'horaires et d'espace suffisant à l'arrêt (2/6).</p>	<p>Rendre accessible universellement les deux arrêts d'autobus à proximité du poste de police avec le mobilier nécessaire et des abribus.</p>
-------------------------------	---	---



<p>Mesure d'apaisement de la circulation</p>	<p>Nous ne retrouvons aucune mesure d'apaisement de la circulation sur tout le site analysé.</p>	<p>Analyser le potentiel d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation (bollards, saillie de trottoir, bacs à fleurs, etc.) afin de réduire la largeur des voies et accentuer la sécurité piétonne.</p>
---	--	--

Tronçons	Constats pour les voies piétonnes	Pistes d'amélioration
<p>Largeur des trottoirs</p>	<p>100% des trottoirs possèdent une largeur inférieure à 1,5 mètre (8/8).</p>	<p>Élargir et implanter des trottoirs de plus de 1,8 m afin de permettre aux piétons de circuler confortablement côte à côte, particulièrement pour les parents à poussette, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant et autres. Prioriser les</p>

		points d'accès aux parcs, cimetière et stationnements.
Revêtement des trottoirs	L'état du revêtement des tronçons est jugé de moyen dans 75% des cas (6/8) (orange) et de faible dans 25% des cas (2/8) (bourgogne). Aucun tronçon ne possède alors un bon revêtement (0/8).	Assurer un entretien régulier de la surface des voies piétonnes.
		
Passage pour piéton (bandes jaunes)	Un seul passage pour piéton de type bandes jaunes est présent sur le site. Il est accompagné de panneaux indiquant le passage piéton des deux côtés de la chaussée, mais le marquage est non visible ou très peu visible.	S'assurer du maintien et de l'entretien du marquage au sol en tout temps étant donné l'importance de ce passage n'ayant aucune mesure de contrôle de la circulation à proximité et desservant un arrêt d'autobus.



<p>Éclairage</p>	<p>L'éclairage de rue se fait à l'échelle de la voiture par des lampadaires de type col de cygne. À une reprise (1/8), nous retrouvons un éclairage à l'échelle du piéton à l'entrée du Lac aux Castors. L'éclairage demeure suffisant dans la majorité des cas (7/8) étant donné que nous avons un trottoir d'un seul côté de rue (terre-plein entre les voies), aucune nécessité d'éclairer des deux côtés de la voie.</p>	<p>Installer plus d'éclairage à l'échelle du piéton près des entrées de stationnement, cimetière ou des parcs.</p>
<p>Mobilier urbain</p>	<p>Seulement 4 tronçons sur 8 possèdent du mobilier urbain, pour la plupart non universellement accessible. Ayant un dénivelé important par moment, tous les tronçons devraient bénéficier de mobiliers urbains.</p>	<p>Installer du mobilier urbain (banc, poubelle, support à vélo, etc.) qui améliore le confort et l'attrait du site.</p> <p>Prioriser les longs tronçons. Ex. : entre le poste de police et le stationnement 2 (Lac aux Castors).</p>

