

**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
et à imaginer le futur pour ces chemins d'accès
au parc du Mont-Royal.**

AUDITION DES OPINIONS - OCPM

Intervention de Paul Lapointe, citoyen

Séance du 30 novembre 2018

Préambule

J'habite avenue Ridgewood, aux pieds du Mont-Royal, depuis plus de 22 ans. Je m'y suis installé après 21 ans passés à Toronto, précisément à cause de la présence du parc et de ses espaces verts. Le souvenir de glissades hivernales animées où l'on aboutissait le plus souvent sans dessus dessous près du lac aux Castors avec les enfants, quand ils étaient petits, l'élégante beauté du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, toutes ces images évoquent depuis toujours le bonheur pur et simple. Ces moments se sont incrustés en profondeur dans nos têtes et dans nos cœurs. Ils participent aujourd'hui à nos identités. Ce parc, c'est « mon » parc, joyau précieux, propriété conjointe de tous les Montréalais, anciens, nouveaux, jeunes, vieux, marcheurs, cyclistes et oui, automobilistes – même si marginalement. Ce parc, je me réjouis quand la Ville s'en occupe et qu'on en améliore l'expérience. Aussi je me sens vraiment malheureux quand on le néglige ou **que sous des prétextes de vertu, on le prend en otage pour mieux l'amoindrir.**

J'ai lu, il y a un an, un texte de monsieur Luc Ferrandez intitulé *Le serment du jardinier*, dans lequel ce dernier annonçait :

« J'ai été nommé, entre autres, responsable des grands parcs 😊 ;)))))))). »

Pour une telle mission, les promesses ne suffisent pas ; je vous propose un serment. »

Monsieur Ferrandez nous dit encore : « ... **Je protégerai chaque centimètre de terre, même laide, contre tous les besoins de passage, d'éclairage, d'affichage, de déneigement, de livraison, d'accès, de sécurité, de stationnement** ; je creuserai pour découvrir des ruisseaux, j'inventerai des promontoires, je manigancerai pour rabouter des bouts de boisés et en faire des forêts de toutes les couleurs ou des plaines infinies et leur centaine de neiges. J'imposerai partout le bruit de l'eau et elle imposera partout ses gels et ses dégels, ses suintements, ses infiltrations, ses flaques, ses cascades et ses vagues » ¹

Bon, cette disposition « engagée » et l'ardeur qu'elle traduit paraît d'emblée plutôt encourageante. Ceci dit, un vieux fond de scepticisme éclairé m'incite quand même à une certaine circonspection, sachant d'emblée par expérience que la *vertu portée à l'excès* n'est jamais vraiment *amie du bien*.

¹ *Le serment du jardinier*, Luc Ferrandez, 20 novembre 2017.

Avant-propos

Au moment de préparer mon intervention d'aujourd'hui, j'ai cru utile de consulter la documentation disponible sur le site de l'OCPM et aussi sur celui des Amis de la montagne.

J'ai également écouté avec GRAND INTÉRÊT l'enregistrement de la soirée d'information du 8 novembre 2018, impressionnante par la remarquable qualité des interventions de la salle. Je rends hommage à ceux qui s'y sont impliqués, et les remercie d'avoir ainsi nourri cette réflexion citoyenne à laquelle nous sommes conviés.

Ayant pris connaissance de ces matières et compte tenu du temps très court dont je dispose, je m'en tiendrai à quelques remarques ponctuelles découlant de mon expérience de la montagne et de mon quartier. L'enjeu général d'accès au parc du Mont-Royal et à ses aménagements intérieurs, on le sait, a déjà fait l'objet de plusieurs études et analyses spécialisées. Mon propos portera donc plus étroitement sur les aspects que soulève plus directement l'instauration du projet pilote. Mon expérience est celle du piéton, du cycliste et de l'utilisateur de véhicule motorisé privé et de l'utilisateur occasionnel du transport en commun. Je vis avec la Montagne depuis plus de 21 ans.

Création du projet pilote

Le document synthèse intitulé *Projet pilote sur le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance et Vision d'avenir pour ces voies d'accès véhiculaires au Mont Royal* nous apprend que : « ... En octobre 2017, le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal (SGPVMR) a été mandaté pour piloter un comité de travail portant sur l'avenir de l'axe Camillien-Houde/ Remembrance, en collaboration avec le Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT). **Ce mandat a été donné à la suite d'un accident tragique qui a causé la mort d'un cycliste en octobre 2017 et qui a suscité chez les citoyens des demandes d'interventions prioritaires de la part de la Ville de Montréal pour améliorer la sécurité et la cohabitation des usagers de la route.** En conséquence, la Ville a mis en place des mesures de sécurisation de la voie dès octobre 2017 »²

Problèmes et solutions

Question : - Lorsque survient la mort accidentelle d'un citoyen sur une rue de Montréal due à une problématique de sécurité, la conduite de la Ville consiste-t-elle à édicter un interdit de transit sur la voie concernée pour ensuite introduire un « projet pilote » visant à en « justifier » la permanence ? La Ville n'étudie-t-elle pas plutôt le cas particulier pour ensuite aménager des solutions adaptées aux besoins de sécurité de l'endroit ? La question se pose donc en toute légitimité : **Pourquoi l'administration municipale agit-elle différemment dans le cas actuel ?**

² *Projet pilote, Document-synthèse, page 3.*

Le document synthèse avance encore que : « ...la cohabitation des déplacements pour accéder au parc et des déplacements utilitaires pour transiter d'est en ouest diminue **la convivialité et la sécurité** pour les piétons et pour les cyclistes ainsi que la desserte efficace en transport en commun sur l'axe Camillien-Houde/Remembrance ».

Or, devant la proposition d'interdire le transit privé en permanence pour, en revanche, mieux autoriser le transport en commun et le passage des services d'urgence, parallèlement avec la circulation cycliste et piétonnière, on cherche en vain à comprendre en quoi pareille mesure pourrait conduire à une expérience plus « conviviale et sécuritaire » pour les cyclistes et les piétons. Si la convivialité et la sécurité de l'expérience pour ces clientèles est ce que l'on vise, ne devrait-on pas d'emblée abandonner toute tentative de cohabitation piéton-cycliste-automobile pour d'abord orienter les piétons vers d'autres voies déjà existantes à l'intérieur du parc ? Ces voies existantes devraient vraisemblablement assurer aux piétons une expérience plus « conviviales et sécuritaire ». Cette approche serait clairement préférable à celle de lancer les piétons sur un chemin pavé, côte-à-côte avec les autos et les vélos dont la taille et le rythme seront toujours décalés, quoi que l'on fasse.

De nouveaux sentiers de marche pourraient également être créés, comme celui, par exemple, récemment aménagé en bordure du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Ce nouveau sentier, assorti du découpage d'aires de retraits pour les autobus y a grandement amélioré l'expérience piétonnière, de même, par ailleurs que celle du transit véhiculaire. Je peux en attester pour en faire régulièrement l'expérience, à la fois comme piéton, comme usager occasionnel du transport en commun et usager de l'automobile.

Revenant à Camillien-Houde/Chemin Remembrance, on se demande spontanément pourquoi l'administration ne songe pas, là encore, à **découper une voie cycliste protégée** comme il en existe déjà ailleurs à Montréal ?

Il est également à prendre en compte que l'angle de descente prononcé sur les deux axes du trajet comporte un enjeu crucial de vitesse pour les vélos. La chaussée n'est pas toujours maintenue en bon état et la situation devient particulièrement périlleuse lorsqu'il pleut ou qu'il neige. Certes l'étroitesse du passage rocheux entre Camillien-Houde et Remembrance pose-t-elle un défi particulier lorsqu'il s'agit de créer une voie cycliste protégée, mais le problème n'est pas insurmontable. D'abord, la partie étroite du sommet pourrait être élargie, ou alors une voie de contournement cycliste autour du flanc ouest pourrait être créée si l'élargissement de la route s'avérait trop onéreux ou complexe.

Que l'on ait recourt à l'une ou l'autre de ces solutions, la voie principale serait dorénavant réservée aux véhicules motorisés seulement. Les cyclistes et les piétons pourraient de parts et d'autres circuler en toute sécurité sur des voies mieux adaptées.

Enfin, la vitesse demeurera en permanence un enjeu crucial pour les véhicules motorisés de tous genres, mais aussi pour les vélos dont la pratique n'est pas exempte d'excès. Il faudra donc songer à mettre en place des solutions de contrôle efficaces. Celles en vigueur actuellement ne le sont tout simplement pas. La Ville n'en est assurément pas à ses premières armes en cette matière et des dispositifs fonctionnels doivent être introduits visant les cyclistes autant que les autos.

L'entrée depuis le boulevard Mont-Royal

Cette entrée a toujours été problématique. D'abord, les feux de circulation ne favorisent ni la fluidité ni la sécurité. Dans l'état actuel des choses, la programmation de ces feux incite les usagers à l'empressement et aux manœuvres « audacieuses », alors que les angles actuels du pavé et l'état souvent déficient de la chaussée ne favorise pas la sécurité. **Pourquoi ne pas aménager un mini rond-point et instaurer une signalisation incitant au ralentissement ?** La fluidité de la circulation, autant que la sécurité en seraient clairement améliorées.

Les piétons pourraient, eux, être dirigés vers l'axe *Côte-Sainte-Catherine/boulevard Mont-Royal* lorsqu'ils souhaitent traverser vers le parc. La situation actuelle leur pose un réel problème de sécurité et la traversée de la rue vers le parc ne se fait vraiment pas dans la « convivialité ».

Aussi, la synchronisation des feux entre les intersections situées entre le **chemin de la Côte-Sainte-Catherine et l'avenue du Parc, sur l'axe « avenue Mont-Royal »** devrait impérativement être revue. Quiconque y circule régulièrement confirmera que les séquences de synchronisation actuelles n'y assurent aucunement la fluidité, ni la sécurité.

Dans un autre ordre d'idée, le Mont-Royal étant le véritable joyau que tous semblent reconnaître, comment expliquer que la Ville n'ait pas encore, depuis plus de quinze ans, corrigé la situation lamentable de fils électriques pendus en permanence entre les lampadaires de **l'intersection Camillien-Houde/boulevard Mont-Royal** ? Face à pareille négligence, serions-nous justifiés de conclure que l'administration s'occupe souvent bien mal de ses « trésors ».

De même, qu'en est-il des dispositifs d'affichage pour l'accès au lieu ? Comment le touriste ou le simple citoyen sont-ils orientés ? Et pourquoi le marquage au sol, aux intersections, de même que le long du chemin se fait-il si tardivement en saison, alors que « sécurité oblige », il devrait être refait dès après la fonte des neiges ???

Pourquoi, enfin, appartient-il aux simples citoyens de signaler pareilles évidences au personnel de la Ville dûment mandaté et rétribué pour le faire ? Qui rend compte à qui, dans la gestion de cette Ville ?

L'entrée depuis le chemin de la Côte-des-Neiges

Cette voie d'entrée pose un problème très particulier.

L'ÉCHANGEUR : L'échangeur actuel est non seulement vétuste, en plus de constituer un exemple saisissant de véritable pollution visuelle, il comporte surtout des dangers importants pour tous les véhicules publics ou privés, **incluant le vélo** et, surtout, pour **les piétons**. Sans doute son élimination poserait-t-elle certains défis.

Devant ce monstre d'échangeur et les dangers qu'il recèle, comment les usagers du parc pourraient-ils vraisemblablement en franchir l'espace et se risquer à accéder au parc à pieds, confrontés à la vitesse excessive des automobiles et des vélos qui s'interposent entre la rue et le parc ?

Consultation sur le Projet pilote sur le retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance

On se demande aussi pourquoi diable la Ville ayant créé un sentier aussi convivial qu'elle a su le faire en bordure du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, n'a pas en toute logique fait en sorte de prolonger le tracé de ce sentier vers le parc et son intérieur.

Pour cet accès là encore, une VOIE PROTEGEE DEVRAIT ETRE AMENAGEE POUR LES CYCLISTES.

Concernant le service de TRANSPORT EN COMMUN, **des aménagements doivent être prévus permettant aux autobus de se poser en retrait aux diverses stations d'arrêt** tout le long du trajet de traversée du Mont-Royal

La FREQUENCE DES AUTOBUS devrait être réglée de façon optimale, si l'on souhaite réduire le transit privé.

LA VITESSE, qu'il s'agisse des motorisés ou des cyclistes doit impérativement être surveillée et contrôlée.

UN PLAN DE SIGNALISATION devrait être implanté pour **favoriser un repérage situationnel optimal**. Tout devrait être mis en œuvre pour éliminer les manœuvres d'hésitation et les tâtonnements circulaires. L'on devrait viser à rendre l'expérience facile et agréable pour TOUS, chacun de nous étant en définitive citoyens et contribuables.

LES AIRES DE STATIONNEMENT doivent inclure davantage de verdure. Les manœuvres pour entrer, stationner et sortir devraient pouvoir se faire avec aisance, sans pour autant inciter à l'empressement. Il faut savoir trouver le juste milieu. Le marquage doit être clair, impeccable.

Les véhicules utilisant les stationnements sont souvent chargés d'équipements de plein air et de passagers venus en familles. La taille des cases de stationnement doit prendre la chose en compte. Des zones piétons devraient être aménagés en bordure des stationnements pour minimiser les possibilité d'incidents piéton-automobile.

Le DISPOSITIF DE PAYAGE actuel est lourd et inefficace. Des changements doivent être apportés pour améliorer l'expérience du parc sous toutes coutures, incluant celle-là. Peut-être devrait-on même songer à ELIMINER LE PAYAGE. Inciter le public à fréquenter le parc devrait avoir préséance sur « interdire l'usage de véhicules pour accéder au parc ».

Il ne devrait pas s'avérer inutilement onéreux ou complexe pour les familles de venir se divertir au parc. Il en va de même pour tous ceux frappés de mobilité réduite. Le but premier ne devrait pas être de combattre la voiture aveuglément, mais d'inciter le public à fréquenter le lieu de façon ordonnée. Réduire le parc automobile dans Montréal devrait logiquement être précédé d'une amélioration vérifiable des services de transports en commun, et non pas l'inverse.

Conclusion

Je suis d'avis que l'hypothèse sur laquelle a été fondé le projet pilote, à savoir que par l'interdiction du transit pour les véhicules particuliers, la Ville améliorerait la sécurité et la convivialité du rapport des citoyens au parc, s'appuie sur des bases qui ne résistent pas à l'analyse. D'autres solutions d'amélioration existent et devraient être appliquées avant d'avoir recours à la coercition. **Ce projet d'interdiction doit conséquemment être rejeté.**

En revanche, les propositions contenues dans l'actuelle intervention s'ajoutant à celles de bien d'autres citoyens tout aussi concernés par la question devraient être dûment évaluées, en toute transparence, dans le meilleur intérêt de notre collectivité.

Je rappelle enfin que la Voie Camillien-Houde / Chemin Remembrance n'est pas en soi un chemin de parc, mais une voie limitrophe du parc desservant tout autant les entités que sont les cimetières avoisinants et plus loin, l'Université de Montréal, de même que divers services publics situés sur les flancs ouest du Mont-Royal. Le service ainsi rendu aux citoyens est substantiel et ne peut être ignoré.

Bien des solutions viables ont été avancées en réponse aux enjeux de sécurité et de convivialité formulées par l'administration municipale dans le cadre du projet pilote, et, au regard de celles-ci, **l'application permanente d'un retrait du transit pour les véhicules particuliers sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance relèverait clairement d'une logique doctrinaire et constituerait un abus de pouvoir dans sa forme la plus explicite.**